

Conclusions de la conférence sur l'initiative eSafety de la Commission européenne qui s'est tenue dans le cadre de la Présidence allemande du Conseil de l'Union européenne les 5 et 6 juin 2007

I. Conclusion relative au bloc thématique Informations en temps réel sur la circulation routière et les déplacements (RTTI) et Communication véhicule-véhicule ou véhicule-infrastructure (V2x) (Vehicle to vehicle and Vehicle to infrastructure communication – C2C and C2I) de la conférence eSafety

Dans le contexte de l'objectif européen de réduire de moitié le nombre de personnes tuées sur les routes d'ici à 2010, l'application de technologies ITS gagne en importance. Parmi les mesures identifiées par l'initiative eSafety comme prioritaires et réalisables dans un proche avenir, il faudra signaler notamment les informations routières. Même si dans un grand nombre de pays européens d'importants travaux préliminaires ont été réalisés dans ce domaine, et si des systèmes d'informations y sont déjà en service – bien que sous formes différentes – il s'agit maintenant d'identifier des possibilités d'amélioration et de donner des recommandations d'action.

La Conférence sur l'eSafety qui a eu lieu les 5 et 6 juin 2007 dans le cadre de la Présidence allemande du Conseil de l'Union européenne a débattu du sujet des Informations en temps réel sur la circulation routière et les déplacements (RTTI) et l'a analysé sous l'angle de la disponibilité de services, des besoins des usagers, du développement technologique, de la couverture sans discontinuité et de l'accessibilité. Les conclusions suivantes ont été tirées :

1. Parmi les participants à la Conférence, il y avait unanimité pour confirmer que les informations routières revêtent une grande importance pour la sécurité routière. Les usagers, mais également les acteurs impliqués dans la chaîne d'information exigent des améliorations ultérieures en ce qui concerne la qualité et la couverture sans discontinuité, afin de mieux répondre aux objectifs de l'amélioration de la sécurité routière et d'assister le conducteur pendant la conduite du véhicule. Il faudrait élaborer en commun des normes de qualité réalistes et praticables avec la participation de toutes les parties prenantes.
1. La Conférence constate que les informations routières ne devront non seulement couvrir les réseaux primaires (p.ex. les autoroutes), mais également des sections importantes des réseaux secondaires. Il faudra définir en conséquence des « réseaux stratégiques ». Ici, il sera concevable d'appliquer des niveaux de qualité divergents aux différentes sections de réseau.

3. Le nombre croissant d'informations routières rend nécessaire la transmission numérique des informations pour qu'elles puissent être traitées automatiquement de façon appropriée, non seulement dans la génération de l'information, mais également dans la gestion de l'information et dans les postes récepteurs des usagers. A cette fin, il a été développé le « Traffic Message Channel du Radio Data System (RDS-TMC) » qui, dans de nombreux pays européens, est déjà implanté avec toutefois des degrés d'utilisation différents.

L'inclusion des réseaux secondaires rendra éventuellement nécessaire le passage des canaux radio analogues aux canaux de distribution numérique (p.ex. DAB, DRM). Il faudra prévoir, pour la couverture sans discontinuité des agglomérations urbaines, des capacités de transmission appropriées. Dans ce contexte, il sera nécessaire d'élaborer, à l'échelle européenne, des stratégies d'implémentation communes qui permettront l'accès à de telles informations qui ne seront plus liées à une langue spécifique. L'objectif consiste à créer des services d'information relativement uniformes à l'intérieur de l'Union européenne.

4. Il existe, en Europe, non seulement des services « publics » d'informations routières à l'accès libre, mais également des services d'information commerciaux pour l'accès desquels les usagers devront payer. La Conférence constate que du point de vue de la politique des transports, l'accès aux informations routières touchant à la sécurité devra être possible sans entraîner des coûts additionnels pour les usagers. Plusieurs pays ont déjà réalisé de manière exemplaire une catégorisation des informations importantes du point de vue de la sécurité. Il faudra, au niveau européen également, définir le volume minimum des informations routières touchant à la sécurité. Il ne sera pas exclu que certains pays puissent dépasser ce volume avec leurs informations librement accessibles.
5. Nous trouvons à côté des informations routières librement disponibles les services d'informations commerciaux. Les services qu'ils offrent pourront largement dépasser les informations offertes par les services publics d'information et répondre aux besoins individuels des clients.
6. La Conférence est d'avis que les Etats membres devront également prendre, dans le cadre de partenariats publics-privés (PPP) et en conformité avec le principe de la sub-

- sidiarité, les règlements et les arrangements nécessaires à la mise à disposition gratuite des informations routières touchant à la sécurité.
7. Les systèmes récemment développés qui utilisent la communication véhicule-véhicule ou bien la communication véhicule-infrastructure possèdent un potentiel spécifique d'amélioration de la sécurité routière. On compte éviter des accidents par l'interconnexion des informations en provenance des véhicules du voisinage, le cas échéant également de l'infrastructure routière, et par une information en temps utile sur les dangers imminents. Il faudra prévoir pour ces informations hautement sécuritaires, des gammes de fréquences sûres et globalement acceptables qui ne subiront pas des interférences par d'autres services. La Conférence estime que les Etats membres et l'Union européenne devraient encourager et soutenir les efforts visant à attribuer des fréquences véhicule-véhicule et véhicule-infrastructure.
 8. Afin d'assurer une information routière permettant d'agrandir la couverture sans discontinuité, il faudra dégager de nouveaux canaux d'information. L'inclusion de données générées par les véhicules (Floating Car Data, Floating Phone Data etc.), de données mises à disposition par les personnes signalant des bouchons, de systèmes d'appels d'urgence etc. impliquera la formation de partenariats publics-privés, dans le cadre desquels il faudra veiller à ce que cette base de données améliorée puisse être mise à profit des prestataires de services publics et commerciaux en vue d'une gestion collective du trafic et/ou des services individuels. A long terme, les services devront être créés et offerts en utilisant les installations de télécommunication existantes et futures.

II. Conclusion relative au bloc thématique Interface homme/machine (HMI) de la conférence

Dans le contexte de la « Recommandation de la Commission du 22 décembre 2006 sur les systèmes efficaces d'information et de communication embarqués dans les véhicules et garantissant une sécurité optimale: mise à jour de la déclaration de principes européenne concernant l'interface homme/machine » (K(2006) 7125 version finale) transmis par la Commission au Parlement Européen et au Conseil, la conférence eSafety qui a eu lieu les 5 et 6 juin 2007 à Berlin, après discussion de la réalisation et de la mise en œuvre de cette recommandation, a abouti aux conclusions suivantes :

1. La Conférence a constaté qu'il existe plusieurs chemins pour garantir le respect et la mise en œuvre de la version révisée de la Déclaration de principes européenne. En principe, l'engagement volontaire des destinataires de cette recommandation de l'UE (stakeholder) serait l'option préférée parmi d'autres possibilités (p.ex. règlements, protection des consommateurs).
2. La Conférence a constaté en outre que pour la mise en œuvre de la version révisée de la Déclaration de principes européenne, il faudra accorder une attention particulière aux problèmes concernant l'intégration et l'utilisation en toute sécurité des systèmes portables (les soi-disant Nomadic Devices).
3. La Conférence a souligné qu'en raison de la sécurité routière et de la neutralité concurrentielle il sera particulièrement important d'atteindre une participation uniforme et équilibrée de l'ensemble des destinataires à l'engagement volontaire de respecter la version révisée de la Déclaration de principes européenne.
4. Les principes contenus dans la version révisée de la Déclaration de principes européenne qui se réfèrent à la prévention d'usages abusifs et d'activités de manipulation ne suffisent pas pour assurer cette prévention de façon durable. Hormis la création de nouvelles normes techniques indépendantes de la Déclaration de principes européenne, il faudra également tenir compte de la formation des conducteurs et d'un contrôle approprié. La Conférence a mis en relief la nécessité de mesures visant à garantir une prévention d'usages abusifs et d'activités de manipulation et a soutenu expressément les actions de la Commission européenne dans le domaine de l'eSecurity.
5. Parmi les participants à la Conférence, il y avait unanimité pour confirmer que – dans la perspective de l'évolution scientifique et technique – il serait souhaitable d'acquérir des expériences variées avec la révision actuelle de cette recommandation, avant de procéder à une nouvelle révision de la Déclaration de principes européenne. La conférence estime qu'il sera nécessaire de confier cette mission au groupe de travail européen actuellement déjà en charge du thème de l'interface homme/machine (HMI)
6. La Conférence recommande que dans le cas d'une mise à jour ultérieure de la Déclaration de principes européenne, il faudra de nouveau soulever et approfondir la question de son champ d'application (scope), afin de tenir compte des systèmes qui ont été ex-

clus jusqu'à présent, pour autant que cela paraisse utile sur la base de l'état actuel de l'évolution scientifique et technique.

III. Conclusion relative au bloc thématique Systèmes d'assistance au conducteur et dispositions juridiques afférentes de la Conférence eSafety »

Vu l'importance de plus en plus grande des systèmes modernes d'assistance au conducteur pour la circulation routière, leur potentiel en vue de l'amélioration de la sécurité routière, l'importance décisive de l'acceptation par les utilisateurs pour la pénétration des marchés, les investissements déjà réalisés et destinés à la mise au point des systèmes d'assistance au conducteur ainsi que la nécessité d'assurer d'une manière efficace les transports internationaux et de garantir des conditions harmonisées de l'accès au marché dans les Etats membres de l'Union européenne, la Conférence eSafety a examiné, le 5 juin 2007 à Berlin, les conditions-cadre juridiques de la mise en œuvre de systèmes d'assistance au conducteur et est parvenue aux conclusions suivantes :

1. La Conférence constate que, par suite de l'introduction de systèmes d'assistance au conducteur qui interviennent dans les mouvements de conduite ou, par le biais du comportement du conducteur, influent également sur la conduite, beaucoup de questions juridiques portant sur la responsabilité des divers intéressés (fabricants, usagers de la route, exploitants de l'infrastructure) se posent. Les systèmes nationaux du droit de la circulation routière en Europe – qui se basent entre autres sur les principes de la Convention sur la circulation routière (et notamment les articles 8 et 13) et tiennent compte des conditions technologiques du passé – ont pour point de départ l'idée que le conducteur est pleinement responsable de la conduite et que le propriétaire du véhicule est tenu à réparer, le cas échéant, les dommages encourus. Afin de pouvoir introduire les systèmes avec succès sur le marché, il est nécessaire que les intéressés connaissent exactement les conditions-cadre juridiques.
2. La Conférence constate que les systèmes juridiques des Etats membres de l'Union européenne permettent de traiter sans problème les systèmes d'assistance au conducteur qui ne mettent pas en cause la maîtrise entière du conducteur sur le véhicule. Il s'agit là de systèmes destinés à optimiser les fonctions déclenchées par le conducteur (p. ex. systèmes d'antiblocage des roues), de systèmes ayant seulement une fonction d'information ou de recommandation (p. ex. systèmes délivrant des informations sur

- les vitesses) ainsi que de systèmes d'assistance au conducteur qui peuvent être outrepassés ou réglés (p. ex. les régulateurs de vitesse et de distance).
3. La Conférence constate en outre que les systèmes juridiques des Etats membres permettent de traiter également sans problème les systèmes d'assistance au conducteur qui ne peuvent pas être outrepassés et dont l'intervention a les mêmes effets que les limites normales de performance des véhicules (p. ex. les limiteurs de vitesse pour les camions) ou qui interviennent dans des situations où le conducteur ne pourrait pas accomplir d'une manière suffisante et à temps la fonction première du conducteur et où l'intervention correspond à la volonté du conducteur (p. ex. dispositifs ESP, frein de secours automatique).
 4. De ce fait, la Conférence recommande de veiller, lors de la mise au point de systèmes d'assistance au conducteur, à ce que la maîtrise du véhicule par le conducteur ne soit pas affectée. En général, il ne devrait pas y avoir de risques particuliers pour la responsabilité juridique. Les principes établis dans les conclusions du projet de recherche RESPONSE 3 peuvent être pris pour base pour aider à la transposition de cette exigence lors de la mise au point de systèmes d'assistance au conducteur. De cette manière, ils peuvent contribuer à minimiser les risques liés au développement technique et, par là, minimiser de fait les risques pour la responsabilité juridique. Le suivi du fonctionnement, dans la circulation réelle, des systèmes intervenants d'assistance au conducteur, p. ex. dans le cadre des inspections régulières des véhicules ou de l'observation de la production, peut également fournir une contribution réelle à la minimisation de risques pour la responsabilité juridique et à l'acceptation des systèmes, contribution qui consiste à détecter et, le cas échéant, à éliminer des défauts en dessous des limites de performance inhérentes au système. En outre, une clarification de la portée du principe de la pilotabilité du véhicule, dans la Convention sur la circulation routière, pourrait améliorer la clarté juridique et contribuer à assurer que les transports internationaux par route continuent à être effectués à grande échelle.
 5. La Conférence se prononce contre les interventions de systèmes d'assistance au conducteur dans la conduite qui se font contre la volonté du conducteur tant que celui-ci est à même d'accomplir la tâche de conduite. De tels systèmes auraient des conséquences juridiques imprévisibles à l'heure actuelle. Si l'on devait quand même envisager d'utiliser de tels systèmes d'assistance au conducteur, on devrait formuler le

cadre de manière à assurer la sécurité juridique. Cela s'applique également aux cas où il s'agit de mettre au point des systèmes qui déclenchent certaines fonctions de conduite, outre la fonction d'information, à l'aide de la télématique (par une communication avec le véhicule).

6. La Conférence fait remarquer que, lors de l'introduction de tous les systèmes d'assistance au conducteur, il faut veiller à ce qu'ils soient protégés contre l'utilisation incorrecte, l'abus et la manipulation grâce à des précautions appropriées prises au niveau de leur conception. Elle salue les efforts de la Commission européenne qui, dans le cadre de son initiative eSafety, a maintenant entamé le thème « eSecurity ».
7. La Conférence est favorable à ce que les effets des systèmes d'assistance au conducteur positifs pour la sécurité routière ainsi que le respect de la limite de la pilotabilité du véhicule par le conducteur soient, en plus de la sécurité passive, pris en compte dans le cadre d'une évaluation objective de la sécurité des véhicules à moteur qui devrait être basée sur les données accidentologiques.