



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**AVIS SUR L'AVANT-PROJET D'ORDONNANCE
RELATIF AU DÉPLOIEMENT DES SYSTÈMES DE TRANSPORT
INTELLIGENTS DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT ROUTIER ET
D'INTERFACES AVEC D'AUTRES MODES DE TRANSPORT**

Demandeur	Ministre E. van den Brandt
Demande reçue le	05/05/2025
Exposé	16/06/2025
Documents transmis	Avant-projet d'ordonnance relatif au déploiement des systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport Note au Gouvernement et présentation par Koen Vandekerkhove (Bruxelles Mobilité)
Avis adopté par la Commission régionale de la Mobilité le	15/09/2025

La Commission a pris connaissance de l'avant-projet d'ordonnance concernant la mise en place du cadre juridique et technique nécessaire au déploiement des systèmes de transport intelligents coopératifs (ITS-C) prévus par la directive 2010/40/UE telle que modifiée par la directive 2023/2661/UE.

Les STI sont des systèmes dans lesquels des technologies de l'information et de la communication sont appliquées dans le domaine du transport routier et ses interfaces avec d'autres modes de transport pour améliorer la gestion de la circulation, renforcer la sécurité du transport routier, accroître son efficacité en terme d'économie d'énergie et réduire ses effets sur l'environnement afin de permettre notamment des utilisations plus sûres, mieux coordonnées et plus rationnelles des réseaux de transport. Les STI associent ainsi les télécommunications, l'électronique et les technologies de l'information à l'ingénierie des transports afin de planifier, concevoir, exploiter, entretenir et gérer les systèmes de transport.

La directive 2023/2661/UE, objet de la transposition par la présente ordonnance, étend le concept de STI à celui de STI-C ou « systèmes de transport intelligents coopératifs » à savoir des systèmes de transport intelligents qui permettent aux utilisateurs de STI d'interagir et de

coopérer en échangeant des messages sécurisés et fiables, sans se connaître au préalable et de manière non discriminatoire et étend ce concept à la mobilité durable. Elle introduit aussi le concept de « service numérique de mobilité multimodale », à savoir un service fournissant des informations sur les données relatives à la circulation et aux déplacements, telles que la localisation des installations de transport, les horaires, les places disponibles ou les tarifs pour plusieurs modes de transport, qui peut comprendre des fonctionnalités permettant d'effectuer des réservations ou des paiements, ou encore d'émettre des billets.

L'objet de la transposition porte essentiellement sur l'organisation de la gouvernance, l'interopérabilité et la disponibilité des données de mobilité, autrement dit sur « l'infrastructure en coulisses », indispensable au bon fonctionnement futur des services. Autrement dit, il ne vise pas la création ou la régulation de services frontaux à l'attention des usagers finaux.

Art. 3. Définitions et Art. 5 - Coopération avec les parties prenantes concernées

La Commission appuie la coopération prévue entre parties prenantes. La notion de « parties prenantes concernées » n'est pas définie dans la directive, elle est définie à l'art. 3. de l'ordonnance. La Commission insiste sur une meilleure prise en compte des réalités concrètes et des besoins spécifiques des personnes handicapées, des personnes en situation de précarité et des inégalités de genre et numériques et sur la nécessité de garantir une représentation inclusive des parties prenantes.

La Commission recommande d'ajouter explicitement les « associations représentatives de la société civile » représentant les personnes handicapées, les organisations féministes, les associations de terrain luttant contre la pauvreté ou les inégalités numériques.

Art. 7. Protection des données à caractère personnel

L'ordonnance prévoit de donner au Gouvernement la possibilité de dresser et de modifier les catégories de données personnelles en fonction de l'évolution des spécifications de la Commission. La Commission appuie le paragraphe 4 qui pose l'exigence de préférence d'anonymisation ou de pseudonymisation des données à caractère personnel (définie par le règlement 2016/679/UE).

La Commission recommande de rester vigilant sur les usages concrets des données collectées (caméras, capteurs, etc.) pour éviter tout effet discriminant ou intrusif, notamment envers certains groupes (jeunes racisés, personnes transgenres, usagers sans smartphone...).

La Commission considère que le principe de protection des données doit s'articuler avec celui d'un accès non-discriminatoire, direct et en temps utile aux données essentielles (trafic, travaux, incidents) pour les opérateurs de transport professionnels, afin d'améliorer l'efficacité et la sécurité de leurs services. En outre, un modèle équitable de réciprocité des données mérite d'être exploré, permettant aux acteurs privés qui génèrent des données de mobilité d'avoir accès en retour à des données publiques enrichies, dans le strict respect du RGPD et de la propriété intellectuelle.

Recommandations pour l'exécution de l'ordonnance

Une part des compétences en matière de mise en œuvre des systèmes ITS est déléguée par le législateur au Gouvernement et fera l'objet d'arrêtés d'exécution de l'ordonnance de transposition.

Par ailleurs, la Commission souligne que la valeur opérationnelle des STI-C, notamment pour les professionnels de la mobilité, dépendra crucialement de leur interopérabilité technique et opérationnelle avec les systèmes déployés dans les autres régions. Il est impératif que les futurs arrêtés d'exécution et la révision de l'accord de coopération fédéral prévoient des mécanismes concrets pour garantir cette interopérabilité, afin d'éviter toute rupture de service aux frontières régionales et de garantir une mobilité fluide et efficace dans le bassin métropolitain.

La Commission attire l'attention sur les enjeux en matière de lutte contre la fracture numérique, d'égalité des chances et d'intégration de la dimension de genre et du handicap : l'accessibilité numérique, financière et sociale des services de mobilité, la gratuité des services, la mise à disposition de canaux hors ligne ou la communication inclusive auprès des usagers, la gestion des données sensibles liées aux habitudes de déplacement et aux risques liés à la géolocalisation

En particulier, la Commission attire l'attention sur le besoin d'identifier les indicateurs pertinents, applicables en pratique et justifiés, à collecter dans le cadre de la mise en œuvre du mainstreaming de l'égalité des chances¹ et de prévoir explicitement leur traitement à des fins précises liées à l'application du mainstreaming, en conformité avec le RGPD. Cela implique notamment de définir clairement les objectifs de la collecte, la nature des données concernées, les modalités d'accès, ainsi que la durée de conservation. Parmi ces données figurent, entre autres, celles relatives au genre, en application de l'ordonnance du 29 mars 2012 intégrant la dimension de genre dans les lignes politiques de la Région de Bruxelles-Capitale, ainsi que celles relatives au handicap, visées par l'ordonnance du 8 décembre 2016. En effet, la démarche de mainstreaming suppose un suivi de l'impact ou de l'usage des politiques publiques sur les différents groupes de la population, afin d'identifier les inégalités existantes et d'y répondre de manière appropriée. Ce suivi permet de vérifier que les politiques mises en œuvre ne créent pas ou ne renforcent pas les inégalités, et qu'elles bénéficient de manière équitable à l'ensemble de la population. Ces données sont donc indispensables pour le déploiement d'une politique de mobilité véritablement inclusive.

Enfin, la Commission attire l'attention sur la nécessité de prévoir un accompagnement et des dispositifs de soutien pour les PME et les indépendants du secteur de la mobilité, qui devront s'équiper et se former pour s'adapter aux nouvelles technologies STI-C. Cet accompagnement est indispensable pour garantir une transition juste qui ne creuse pas les inégalités économiques entre les opérateurs.

¹ Le "mainstreaming égalité des chances" : stratégie qui intègre la prise en compte de la dimension de genre et des besoins spécifiques des femmes et des hommes dans la création et la mise en œuvre de des politiques publiques bruxelloises, afin de prévenir et réduire les inégalités existantes et de garantir que les actions bénéficient équitablement à tous les citoyens.