

Avis du Comité économique et social européen sur la «Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions — Une stratégie européenne relative aux systèmes de transport intelligents coopératifs, jalon d'une mobilité coopérative, connectée et automatisée»

[COM(2016) 766 final]

(2017/C 288/12)

Rapporteur: **Stefan BACK**

| | |
|---------------------------------|--|
| Consultation | Commission européenne, 27 janvier 2017 |
| Base juridique | Article 304 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne |
| Compétence | Section spécialisée «Transports, énergie, infrastructures et société de l'information» |
| Adoption en section spécialisée | 16 mai 2017 |
| Adoption en session plénière | 31 mai 2017 |
| Session plénière n° | 526 |
| Résultat du vote | 150/0/0 |
| (pour/contre/abstentions) | |

1. Conclusions et recommandations

1.1. Le Comité économique et social européen (CESE) accueille favorablement la communication de la Commission sur une stratégie européenne relative aux systèmes de transport intelligents coopératifs [COM(2016) 766 final] (ci-après la «stratégie») et son objectif ambitieux visant à mettre en œuvre un premier ensemble de services (services de la liste initiale ou «Day 1 list») en 2019, lequel sera suivi du développement d'un deuxième ensemble de services (services de la liste intermédiaire ou «Day 1.5 list»).

1.2. Le CESE prend acte des nombreux avantages potentiels qui découleraient de la mise en œuvre de la stratégie, notamment une plus grande efficacité des transports de passagers et de marchandises — au sein du réseau transeuropéen de transport également — l'accroissement de l'efficacité énergétique, ainsi que la réduction des émissions et des risques d'accident dans le secteur des transports routiers. La stratégie représente une étape importante sur la voie du développement de systèmes de transport intelligents coopératifs (STI-C) et, à terme, de la mobilité automatisée. Le CESE soutient ce projet et prend note du degré élevé de coopération entre différents secteurs, tels que les transports, l'énergie et les télécommunications, nécessaire à la mise en œuvre de systèmes de transport numériques couvrant notamment les infrastructures, les véhicules et des services innovants.

1.3. Le CESE apprécie la valeur ajoutée pour la mobilité des services de la liste initiale (Day 1) et de la liste intermédiaire (Day 1.5), notamment pour les transports de voyageurs et de marchandises, y compris les réseaux de distribution, et prend note de l'existence de plusieurs projets pilotes actuellement menés dans des agglomérations européennes qui vont plus loin que la stratégie et qui intègrent déjà l'essai de véhicules automatisés pour le transport de passagers. Dans ce contexte, le CESE prend également note de l'importance que la stratégie accorde à la prévention des effets de rebond, tels que l'augmentation du trafic et des émissions, grâce à des dispositions visant à intégrer les véhicules connectés, coopératifs et automatisés à la planification durable de la mobilité de la logistique ainsi qu'à la promotion du transport public.

1.4. Le CESE prend également acte des effets favorables sur le niveau de compétences en informatique, sur le développement de nouvelles compétences et sur l'amélioration de la compétitivité des industries européennes des données, de l'automobile et des transports, tout particulièrement dans une perspective à long terme.

1.5. Le CESE attire également l'attention sur l'importance des questions de protection des données et de la vie privée, qui ont été déjà soulevées dans son avis sur la directive STI ⁽¹⁾. Il souligne qu'il convient d'utiliser les données STI-C pour le seul usage des STI-C, celles-ci ne pouvant être ni conservées ni utilisées à d'autres fins, sauf avec l'accord de l'utilisateur. Le CESE estime qu'il est d'une importance cruciale d'être absolument clair sur ce point en introduisant des dispositions juridiquement contraignantes afin d'instaurer la confiance dans le système et d'assurer la conformité avec la législation de l'Union, et notamment avec l'article 8 de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne ⁽²⁾.

1.6. Le CESE souligne l'importance des normes communes et de l'interopérabilité transfrontière, tant pour mettre en œuvre le marché intérieur numérique que pour garantir des transports transfrontières efficaces.

1.7. Le CESE souligne qu'il est important que la mise en œuvre de la stratégie laisse une marge de manœuvre pour des solutions spécifiques au niveau local et/ou des entreprises, et même, lorsque cela est dûment justifié et proportionné, au détriment des exigences générales en matière de garantie d'interopérabilité et de transparence, chaque fois que de telles solutions apportent une valeur ajoutée. De même, les exigences en matière de normalisation et de transparence ne doivent pas être appliquées d'une manière qui freine l'innovation.

1.8. Le CESE souligne qu'il est important de prévoir des normes de sécurité élevées pour empêcher le piratage et les cyberattaques, des normes strictes en matière de protection des données et un système efficace d'évaluation de la conformité. Pour les mêmes raisons, des solutions de sécurité spécifiques devront bien souvent demeurer confidentielles.

1.9. La mise en œuvre de la stratégie pourrait être un processus très exigeant, dans lequel la méthode de coordination choisie nécessitera une communication, un suivi et un contrôle continus de la part de la Commission. L'instauration d'un climat de confiance entre les partenaires du processus de mise en œuvre et avec le public, y compris les consommateurs, peut jouer un rôle déterminant pour la réussite des opérations. Dans ce contexte, le CESE attire l'attention sur les droits des personnes handicapées à l'intégration, tels qu'énoncés dans la convention des Nations unies de 2006 relative aux droits des personnes handicapées. Le CESE rappelle que ses liens avec la société civile pourraient faire de lui un partenaire utile dans le cadre de l'instauration d'un dialogue sur le processus de mise en œuvre.

1.10. En ce qui concerne les mesures législatives mentionnées dans la stratégie, le CESE souligne qu'il est essentiel de ne pas être trop normatif. L'interopérabilité et les normes communes ne doivent pas devenir une fin en soi, mais ne devraient s'appliquer que dans les cas où elles sont au service d'un but porteur de valeur ajoutée et ne font obstacle ni à l'innovation ni à la nécessité de résoudre des problèmes spécifiques au niveau local ou à celui de l'entreprise.

1.11. La stratégie aborde une première étape dans la mise en œuvre des STI-C dont les effets sur l'emploi et les conditions de travail sont relativement limités (services des listes initiale et intermédiaire). Elle sera probablement suivie par le déploiement de véhicules automatisés, dont l'impact sur la main-d'œuvre sera de plus grande ampleur. Pour cette raison, mais aussi pour instaurer un climat de confiance mutuelle, le CESE juge important d'engager un dialogue social à un stade précoce pour s'attaquer aux problèmes éventuels relatifs à l'emploi et aux conditions de travail.

1.12. Le CESE souligne qu'il est urgent de progresser vers la prochaine étape de la mise en œuvre des STI-C, à savoir la mise au point de systèmes qui intègrent également la communication entre les véhicules et la gestion du trafic. Les projets d'expérimentation et la planification législative semblent être en bonne voie dans les États membres disposant d'une industrie automobile, et le CESE est donc d'avis que le temps est un facteur clé si l'Union européenne souhaite participer activement à la promotion d'une action européenne.

1.13. La plateforme C-Roads, créée en octobre 2016, est destinée à jouer un rôle significatif dans la mise en œuvre de la stratégie. Pour l'heure, les États membres ne l'ont pas tous rejointe. Le CESE considère qu'il est urgent que tous les États membres adhèrent à cet organe.

1.14. Le CESE se félicite de la volonté de la Commission de soutenir financièrement la mise en œuvre. Dans ce contexte, il attire également l'attention sur la nécessité de prévoir une marge de manœuvre pour une planification adéquate des mesures d'exécution au niveau de l'entreprise, en tenant compte, notamment, des contraintes financières dans le secteur du fret routier.

1.15. Le CESE regrette l'absence de calendrier clair pour les services de la liste intermédiaire et suivants. Le CESE déplore également l'absence d'évaluation d'impact. Les rapports de la plateforme STI-C contiennent des éléments qui permettent une évaluation de certains aspects de la stratégie, mais le CESE est d'avis que c'est insuffisant.

⁽¹⁾ Directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil (JO L 207 du 6.8.2010, p. 1) et JO C 277 du 17.11.2009, p. 85.

⁽²⁾ JO L 281 du 23.11.1995, p. 31, JO L 119 du 4.5.2016, p. 1, et JO C 229 du 31.7.2012, p. 90.

2. Contexte

2.1. La communication de la Commission sur une stratégie européenne relative aux systèmes de transport intelligents coopératifs [COM(2016) 766 final] est en lien étroit avec les priorités politiques de la Commission, en particulier son programme en faveur de l'emploi, de la croissance et de l'investissement, le marché unique numérique, et la stratégie de l'union de l'énergie. Elle a été présentée dans le cadre du «train de mesures d'hiver» en matière d'énergie, consistant principalement en des propositions sur la conception du marché intérieur de l'électricité, l'efficacité énergétique et les carburants renouvelables.

2.2. La stratégie ne traite pas directement de questions liées à l'énergie. Elle porte essentiellement sur le développement, notamment sous ses aspects pratiques et juridiques, de systèmes de transport coopératifs, y compris les voitures connectées/véhicules automatisés et les infrastructures. Elle est également liée à la mise en œuvre du marché intérieur numérique et à la stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions.

2.3. La stratégie met en évidence l'impact que pourrait avoir le développement des STI-C sur le renforcement de la compétitivité de l'industrie européenne, avec un grand potentiel en matière de création d'emplois et de marchés. La valeur ajoutée d'une action à l'échelle de l'Union s'explique par l'augmentation des volumes sur un marché plus vaste appliquant des normes communes. Le développement des STI-C constitue une première étape vers les véhicules automatisés. Les services STI-C doivent reposer sur des normes communes et être mis en œuvre d'ici à 2019 et au-delà. Ils sont fondés sur une communication de véhicule à véhicule et de véhicule à infrastructure et ne suppriment pas la nécessité d'un conducteur.

2.4. La stratégie définit un certain nombre de services STI-C qui peuvent être déployés dès à présent (liste initiale de services STI-C), ainsi que d'autres services qui seraient déployés dans un deuxième temps, les spécifications et les normes complètes risquant effectivement de ne pas être prêtes en vue d'un déploiement d'ici à 2019 (liste intermédiaire des services STI-C). La liste initiale couvre la notification des endroits dangereux et les applications de signalisation, et la liste intermédiaire des fonctions telles que les informations sur les stations de ravitaillement et de recharge, la gestion du stationnement (sur voirie et hors voirie) et les informations en la matière, les informations sur les parcs relais, l'information connectée et coopérative à l'entrée et à la sortie des villes, les informations de circulation et le guidage intelligent.

2.5. La stratégie souligne le caractère transsectoriel de la mise en œuvre des STI-C, qui concerne tous les modes de transports, d'industrie et de télécommunications. La facilitation des transports à la suite de la mise en œuvre de la stratégie ne doit pas conduire à une augmentation des transports et des émissions.

2.6. Un certain nombre d'actions spécifiques sont prévues pour la mise en œuvre de la stratégie. Ces actions portent sur les huit points suivants.

- En 2019, les services de la liste initiale au moins sont mis en œuvre sur une grande échelle par les États membres, les autorités locales, les constructeurs de véhicules, les gestionnaires d'infrastructures routières et le secteur des systèmes de transport intelligents, qui pourront bénéficier d'une aide financière (MIE, EFSI, Fonds ESI). Les services de la liste intermédiaire et les STI-C de niveaux supérieurs ne sont pas encore matures; leur développement recevra un soutien de la Commission au titre du programme Horizon 2020 et, dans la mesure du possible, des Fonds ESI, et la liste de services sera actualisée dans le cadre de la plateforme STI-C, dont les travaux se poursuivront.
- Une politique commune de sécurité et de gestion des certificats sera suivie, dans le cadre d'une coopération entre la Commission et toutes les parties concernées. Cette politique jettera également les bases d'un renforcement du niveau de service (entre les véhicules, ainsi qu'entre les véhicules et les infrastructures). La Commission analysera les rôles et les responsabilités d'un modèle de confiance européen pour les STI-C et étudiera l'opportunité d'assurer elle-même une fonction de gouvernance.
- Les prestataires de services STI-C devraient proposer des conditions claires et compréhensibles aux utilisateurs finaux. La Commission publiera des orientations initiales concernant la protection de la vie privée en 2018; les initiatives de déploiement des STI-C devraient informer les utilisateurs finaux et instaurer la confiance chez ces derniers, démontrer que l'utilisation des données à caractère personnel apporte une valeur ajoutée et consulter les autorités de l'Union chargées de la protection des données afin d'élaborer un modèle d'analyse d'impact sur la protection des données.
- La Commission et les parties concernées prennent des mesures pour garantir le bon déroulement des communications sur une bande de fréquences fournie par la Commission.
- La plateforme C-Roads est exploitée en tant que mécanisme de coordination pour le déploiement des STI-C au niveau opérationnel, notamment pour les essais et la validation. Les États membres sont encouragés à adhérer à la plateforme.

- Les initiatives STI-C assurent le développement et la publication d'un processus d'évaluation de la conformité pour les services de la liste initiale. La Commission développera un modèle à cette fin.
- D'ici à 2018, la Commission adoptera, conformément à la directive STI, des actes délégués sur la continuité et la sécurité des services STI-C, sur la mise en œuvre concrète du règlement général sur la protection des données dans le domaine des STI-C, sur une approche de communication hybride et sur l'interopérabilité des processus d'évaluation sur la conformité.
- La Commission développera la coopération internationale dans le domaine des STI-C.

3. Observations générales

3.1. Le CESE accueille favorablement la stratégie et prend acte des nombreux effets positifs potentiels qui découleraient de sa mise en œuvre concluante, y compris une plus grande efficacité des transports de passagers et de marchandises, l'accroissement de l'efficacité énergétique et la réduction des émissions, le renforcement de la sécurité routière, ainsi que le développement de l'économie numérique.

3.2. La stratégie est en corrélation avec différentes stratégies majeures en cours, à savoir le marché unique numérique, la stratégie pour l'union de l'énergie et la stratégie européenne pour une mobilité à faibles émissions, toutes saluées par le CESE. Par ailleurs, le CESE soutient l'approche transsectorielle de la stratégie et la nouvelle dimension qu'elle confère à la politique des transports.

3.3. Dans ce contexte, le Comité prend note du lien avec la stratégie du passage au numérique des entreprises européennes en ce qui concerne les véhicules coopératifs, connectés et automatisés. Ces derniers constituent un thème prioritaire en vue du renforcement de la compétitivité des entreprises européennes. Le potentiel commercial de ces véhicules est estimé à «plusieurs dizaines de milliards d'euros par an» et la création d'emplois est chiffrée en «centaines de milliers» de postes. À cet égard, le CESE estime opportun de réitérer la position qu'il a prise dans son avis TEN/574 sur la stratégie pour le marché unique numérique, à savoir que l'évocation de tels résultats potentiels pourrait représenter un risque inutile et, dans le pire des cas, avoir une incidence négative sur la confiance, en particulier dans un cas comme celui-ci, où le succès de la mise en œuvre de la stratégie dépend en grande partie de l'intérêt des États membres, des autorités locales, de l'industrie automobile et d'autres parties prenantes.

3.4. Le Comité attire également l'attention sur l'importance de la stratégie pour assurer une mobilité efficace, y compris la mobilité urbaine ainsi que le dernier et le premier kilomètre du transport de marchandises et de passagers.

3.5. Le CESE attache également de l'importance à l'interopérabilité transfrontalière des services, qui doit être mise en œuvre afin de contribuer à assurer la fluidité du trafic sur les liaisons transfrontalières. Tant les services déjà disponibles (services de la liste initiale) que ceux qui sont sur le point d'être déployés et qui sont prêts à l'être à compter de 2019, même s'ils ne sont pas totalement prêts pour une utilisation à grande échelle (services de la liste intermédiaire), vont être d'une grande utilité pour garantir une mise en œuvre efficace des RTE-T, en particulier les corridors du réseau central RTE-T.

3.6. Compte tenu du fait que la stratégie est présentée dans le cadre du «train de mesures d'hiver» relatif à la politique de l'énergie, le CESE aurait aimé disposer, au-delà des chiffres déjà bien connus sur la part des émissions du transport routier, d'indications sur les effets attendus de la stratégie en matière d'amélioration de l'efficacité énergétique et de réduction des émissions.

3.7. Dans une large mesure, la stratégie sera mise en œuvre selon une méthode collaborative, à laquelle seront associés la Commission, les États membres, les autorités locales et l'industrie. La Commission a l'intention d'utiliser la plateforme C-Roads créée en octobre 2016, à laquelle ont jusqu'à présent adhéré douze États membres de l'Union européenne, pour coordonner le déploiement des services STI-C, les essais et la validation en vue de garantir l'interopérabilité et de mettre au point des moyens de tester le système. La Commission soutiendra ce développement, par le déploiement d'un processus d'évaluation de la conformité. Le CESE convient que la fonction de coordination est indispensable pour réussir la mise en œuvre du processus, mais déplore que les États membres n'aient pas tous rejoint la plateforme C-Roads, qui semble incapable de remplir efficacement le rôle de forum de coordination (à l'heure actuelle, la plateforme compte huit États membres à part entière et quatre États membres associés.) Le CESE suggère par conséquent que la Commission exerce d'urgence une pression politique sur les États membres pour les amener à adhérer tous à la plateforme.

3.8. Le CESE note avec satisfaction que la Commission a l'intention de prendre des mesures afin de garantir la cohérence sur un certain nombre de points importants. Ainsi, elle publiera en 2017 des «orientations» sur la politique commune de sécurité et de gestion des certificats STI-C, puis en 2018, d'autres orientations sur la protection des données. La Commission réservera également pour les services STI-C la bande de fréquences actuellement utilisée pour les services sécurisés de la norme européenne de télécommunications⁽³⁾. Néanmoins, le CESE constate que la Commission envisagera également, le cas échéant, l'adoption en 2018 d'actes délégués au titre de la directive 2010/40/UE sur la sécurité des STI, la protection des données, la stratégie de communication et l'interopérabilité. De surcroît, une législation sur la continuité des services STI et l'évaluation de la conformité pourrait être adoptée. Le CESE déplore que la Commission ne donne aucune information concernant la base sur laquelle elle décidera s'il y a lieu de légiférer ou de se limiter à des orientations non contraignantes sur le plan juridique. En ce qui concerne les plans de la Commission d'adopter des actes législatifs délégués au titre de la directive 2010/40/UE sur les STI, le CESE réitère l'observation qui figure déjà dans son avis sur cette même directive selon laquelle les limites fixées à de tels actes visées à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne doivent être respectées. Le CESE souligne également l'urgence de prolonger de sept ans la limite du mandat pour adopter des actes délégués au titre de la directive 2010/40/UE, sachant que le mandat pour adopter de tels actes expire au mois d'août 2017.

3.9. Le CESE approuve l'objectif de parvenir à une implication intersectorielle à de multiples niveaux des parties concernées par le déploiement des services STI-C, c'est-à-dire les États membres, les autorités locales, les constructeurs de véhicules et les opérateurs de transport. Le fait de réussir à associer ces acteurs aux activités de mise en œuvre pourrait constituer une occasion d'établir la confiance dans les nouveaux services et de garantir un bon démarrage. Dans ce contexte, le CESE attire l'attention sur les droits des personnes handicapées à l'intégration, tels qu'énoncés dans la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées adoptée le 13 décembre 2006.

3.10. Le CESE rejoint le point de vue de la Commission selon lequel il est important de veiller à utiliser un langage clair et compréhensible dans toutes les relations avec les utilisateurs finaux, car cela constitue un facteur majeur de l'établissement de la confiance envers les services proposés. Le travail législatif doit s'efforcer de respecter les principes du programme d'amélioration de la législation.

3.11. Le CESE souligne également l'importance d'éviter d'être trop normatif dans la mise en œuvre de la stratégie. Il est essentiel de préserver une marge de manœuvre pour des solutions parallèles ou spécialisées, pour des fins spécifiques ou pour l'innovation. Des exigences trop détaillées et trop rigides peuvent constituer un obstacle en l'espèce et se révéler donc contre-productives.

3.12. Le CESE se félicite de l'importance accordée au financement, et de la volonté affichée par la Commission de consacrer des ressources financières de mécanismes européens, tels que le MIE, l'EFSD et les Fonds ESI, au déploiement des services STI-C déjà opérationnels, ainsi que des fonds du programme Horizon 2020 à des services encore en développement. Le CESE souligne l'importance d'évaluer la valeur ajoutée de tels projets afin de garantir la meilleure utilisation possible de ressources qui sont limitées. Dans ce contexte, il attire également l'attention sur la concurrence très vive dans le secteur du fret routier, qui est particulièrement mise en évidence dans la stratégie, et qui requiert une certaine prévisibilité et une certaine marge pour la planification à long terme des investissements nécessaires pour installer ou perfectionner des composants des STI-C.

3.13. La partie introductive de la stratégie accorde une grande attention au développement de la conduite automatisée, à savoir la circulation de véhicules sans conducteur. Le CESE comprend toutefois que la stratégie s'en tient à la mise en œuvre de la communication de véhicule à véhicule et de véhicule à infrastructure. L'offre de services de la liste initiale, qui sera développée en 2019, traitera de la notification des endroits dangereux et des applications de signalisation, tandis que les services de la liste intermédiaire portent sur la planification routière, les informations sur les stations de ravitaillement et de recharge, les informations relatives au stationnement, etc. Par conséquent, de l'avis du CESE, les questions importantes de la responsabilité en cas d'erreurs ou de dysfonctionnements du système ou les questions sociales fondamentales qui se posent lors du remplacement de travailleurs par des robots ne sont pas de mise ici, étant donné que les services visés par la stratégie seront gérés et contrôlés par des personnes. En outre, toujours dans ce contexte, le CESE tient à souligner la nécessité d'accorder une attention particulière aux besoins des personnes handicapées dans le développement de systèmes de transport intelligents coopératifs, y compris les véhicules entièrement automatisés.

3.14. Le CESE prend bonne note de la cohérence visée dans le déploiement de la stratégie, qui s'appuie sur une vision transsectorielle du rôle des STI-C dans le système de transport, fondée sur les synergies entre les modes de transport et sur l'amélioration des possibilités de mobilité/de planification logistique rendue possible par certains services STI-C et par le développement de compétences variées.

⁽³⁾ Décision 2008/671/CE de la Commission (JO L 220 du 15.8.2008, p. 24).

3.15. Le CESE prend également note de l'analyse coûts/bénéfices présentée en janvier 2016 dans le rapport final de la plateforme STI-C, qui anticipe les retombées possibles d'un déploiement fructueux des services de la liste initiale sur une période allant de 2018 à 2030: les bénéfices l'emporteraient nettement sur les coûts sur une base annuelle, avec un rapport de 3 à 1 pour l'ensemble de la période. L'analyse conclut également que les bénéfices commenceraient à être engrangés entre cinq et dix ans après l'investissement initial, et que le résultat escompté est tributaire d'une forte utilisation desdits services. Le CESE regrette néanmoins qu'aucune analyse coûts/bénéfices de la stratégie n'ait été apparemment effectuée par la Commission.

3.16. Le CESE souligne à nouveau combien il est crucial de maintenir la pression de manière active et continue sur le processus de mise en œuvre afin d'éviter que ne se reproduise l'échec actuel de la mise en œuvre du système européen de télépéage routier, qui a été adopté en 2004 et n'est toujours pas devenu réalité, en dépit d'efforts répétés.

4. Observations particulières

4.1. Le CESE relève qu'il est fait mention de la connexion entre les voitures connectées et les systèmes européens de radionavigation par satellite EGNOS et Galileo, et insiste sur le fait que la capacité des véhicules à communiquer avec les systèmes de radionavigation par satellite doit rester neutre sur le plan technologique et que, par conséquent, tous les systèmes de radionavigation par satellite doivent pouvoir être raccordés, même si, chaque fois que possible, la préférence doit être donnée aux systèmes européens.

4.2. Le CESE estime capital d'ouvrir un dialogue avec les partenaires sociaux à un stade précoce afin de créer un climat de transparence et de confiance. De l'avis du CESE, ce dialogue revêt d'ores et déjà une importance capitale à ce stade d'application des STI-C, alors qu'il apparaît que les effets sur le plan social et/ou des conditions d'emploi seraient négligeables, voire nuls, et ce afin d'instaurer un climat de confiance dans la perspective des effets beaucoup plus significatifs de l'introduction des véhicules automatisés. Dans ce contexte également, le CESE attire l'attention sur l'importance de la protection de la vie privée et la nécessité de veiller à ce que, sans accord exprès, les données ayant trait à la vie privée ne soient pas utilisées à d'autres fins que celles concernant les STI-C. Un cadre clair et juridiquement contraignant en la matière devrait être élaboré.

4.3. Le CESE prend bonne note de l'attention accordée à la sécurité, y compris en ce qui concerne les risques de piratage informatique et de cyberattaques. De l'avis du CESE, il s'agit d'une question primordiale, et il est extrêmement important de veiller à ce que des normes de sécurité d'un niveau d'exigence comparable soient appliquées dans tous les États membres et dans d'éventuels accords de coopération avec des pays tiers. Le CESE attire l'attention sur le fait qu'une obligation de rendre publiques des mesures liées à la sécurité est susceptible de porter atteinte à l'objet même de ces systèmes.

4.4. Le CESE souligne l'importance de la continuité lors de la mise en œuvre des systèmes de communication, et ce, afin d'éviter, dans toute la mesure du possible, les investissements inutiles.

Bruxelles, le 31 mai 2017.

Le président
du Comité économique et social européen
Georges DASSIS
