

# Dossier consolidé

Date de création : 22-05-2026

Projet de loi 8689

Projet de loi portant transposition de la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661

Date de dépôt : 20-01-2026

Date de l'avis du Conseil d'État : 27-03-2026

Auteur(s) : Madame Yuriko Backes, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

## Liste des documents

<b>Date</b>	<b>Description</b>	<b>Nom du document</b>	<b>Page</b>
20-01-2026	Déposé	20260120_Depot	<u>3</u>
27-03-2026	Avis du Conseil d'État	20260409_Avis	<u>93</u>
27-04-2026	Avis de chambre(s) professionnelle(s) : Chambre de Commerce	20260427_Avis	<u>98</u>
22-05-2026	Avis : Commission nationale pour la protection des données	20260522_Avis	<u>102</u>

20260120\_Depot



**Le Premier ministre,**

*Vu les articles 76 et 95, alinéa 1<sup>er</sup>, de la Constitution ;*

*Vu l'article 10 du Règlement interne du Gouvernement ;*

*Vu l'article 58, paragraphe 1<sup>er</sup>, du Règlement de la Chambre des Députés ;*

*Vu l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la loi modifiée du 16 juin 2017 sur l'organisation du Conseil d'État ;*

*Considérant la décision du Gouvernement en conseil du 12 décembre 2025 approuvant sur proposition de la Ministre de la Mobilité et des Travaux publics le projet de loi ci-après ;*

**Arrête :**

**Art. 1<sup>er</sup>.** *La Ministre de la Mobilité et des Travaux publics est autorisée à déposer au nom du Gouvernement à la Chambre des Députés le projet de loi portant transposition de la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661 et à demander l'avis y relatif au Conseil d'État.*

**Art. 2.** *La Ministre déléguée auprès du Premier ministre, chargée des Relations avec le Parlement est chargée, pour le compte du Premier ministre et de la Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, de l'exécution du présent arrêté.*

Luxembourg, le 20 janvier 2026

Le Premier ministre

Luc Frieden

La Ministre de la Mobilité  
et des Travaux publics

Yuriko Backes



## Exposé des motifs

### *Contexte législatif*

Le présent projet de loi succède au projet de règlement grand-ducal n° 8544 qui est, parallèlement au dépôt du présent projet de loi, retiré de la procédure législative.

En effet, le présent projet de loi fait suite à l'avis du Conseil d'Etat du 7 octobre 2025 (avis n° 62.158) aux termes duquel ce dernier a considéré que les matières visées dans le projet de règlement grand-ducal précité constituaient des matières réservées à la loi, à savoir la liberté du commerce et de l'industrie garantie par l'article 35 de la Constitution, de sorte que seule une loi pouvait en régir les conditions.

Dans ces conditions, les auteurs du texte proposent de retirer de la procédure législative le projet de règlement grand-ducal n° 8544 et de lui substituer un projet de loi afin de garantir la portée et l'efficacité de la directive 2010/40/UE précitée, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661.

### *Les objectifs du projet de loi*

Le présent projet de loi a pour objet de transposer la directive (UE) 2023/2661 du Parlement européen et du Conseil du 22 novembre 2023 modifiant la directive 2010/40/UE concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport.

Cette directive doit être transposée au plus tard le 21 décembre 2025 et, par dérogation à cette date, avant le 21 mars 2025 s'agissant de l'obligation en matière de présentation de rapports prévue à l'article 17, paragraphe 1, de la directive 2010/40/UE, telle que modifiée. Il est d'ores et déjà précisé que le Luxembourg a satisfait à cette dernière obligation dans le délai imparti, en déposant un premier rapport le 21 mars 2025.

La directive (UE) 2023/2661 précitée du 22 novembre 2023 a essentiellement pour objet de développer le déploiement et l'utilisation de systèmes et de services de transport intelligents (STI) sur les routes du réseau transeuropéen de transport. Elle modifie et apporte un certain nombre de définitions nouvelles et prévoit la fourniture obligatoire de certains services STI ainsi que la disponibilité et l'accessibilité de données essentielles pour informer les usagers de la route et de services STI.

Par ailleurs, le présent projet de loi vise à reprendre les dispositions qui sont toujours d'application de la directive originelle 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant



le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport.

Il convient de rappeler que cette directive a été « transposée » en droit luxembourgeois par la lettre circulaire du 22 février 2012 concernant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport. Cet instrument de transposition a été considéré comme suffisant par la Commission européenne et a fait l'objet d'une publication adéquate (Mémorial B, n° 19, 1<sup>er</sup> mars 2012, p. 365).

Le présent projet de loi reprend les dispositions de la lettre circulaire précitée du 22 février 2012 portant transposition de la directive 2010/40/UE précitée du 7 juillet 2010 qui sont toujours d'application.

Le présent projet de loi constitue ainsi une transposition de la directive 2010/40/UE précitée, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661.

#### *L'économie générale du texte*

La directive 2010/40/UE précitée définit les systèmes de transport intelligents (STI) comme des applications avancées qui visent à fournir des services innovants liés aux différents modes de transport et à la gestion de la circulation et permettent aux différents utilisateurs d'être mieux informés, et de faire un usage plus sûr, plus coordonné et plus « intelligent » des réseaux de transport routier.

La directive 2010/40/UE vise ainsi à encourager le développement de technologies de transport innovantes pour créer des STI. Pour ce faire, des normes et des spécifications communes de l'Union européenne sont introduites.

La Commission a adopté, par voie d'actes délégués, des spécifications concernant :

- eCall (règlement délégué (UE) n° 305/2013, tel que modifié par le règlement (UE) 2024/1084) ;
- les services d'information concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux (règlement délégué (UE) n° 885/2013 de la Commission du 15 mai 2013 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil (directive « STI ») en ce qui concerne la mise à disposition de services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux) ;
- les informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière gratuites pour les usagers (règlement (UE) n° 886/2013) ;



- les services d'information sur les déplacements multimodaux dans l'ensemble de l'Union européenne (règlement (UE) 2017/1926, tel que modifié par le règlement (UE) 2024/490) ;
- des services d'information en temps réel sur la circulation à l'échelle de l'Union européenne (règlement (UE) 2022/670).

Le présent projet de loi confie au ministre ayant la Mobilité dans ses attributions le soin de coordonner les actions en vue de s'assurer de la disponibilité des données et du déploiement des services STI.

Il convient de rappeler que le ministre ayant la Mobilité dans ses attributions est responsable, au niveau national, de la coordination des initiatives lancées sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg en matière de STI.

En pratique, par exemple, l'Administration des ponts et chaussées est tenue de mettre à disposition un certain nombre d'informations relatives à la circulation par l'intermédiaire notamment du Contrôle et Information du Trafic sur les Autoroutes (CITA). Sur son site Internet, le CITA renseigne sur la situation du trafic au Grand-Duché de Luxembourg, les temps de parcours et permet la visualisation de l'intensité du trafic. Le CITA renseigne aussi sur la présence des aires de service sur les autoroutes du Luxembourg ainsi que sur la disponibilité d'emplacements de stationnement pour les poids lourds et les véhicules commerciaux. D'autres acteurs, tels que l'Administration des transports publics, le CGDIS, Luxtram, l'Automobile Club du Luxembourg (ACL), les Autobus de la Ville de Luxembourg (AVL), etc., sont tenus de collecter et de publier les données concernées par les actes délégués de la Commission européenne.

Ces données sont actuellement diffusées sur le site « data.public.lu ». Cependant, et pour des raisons techniques, ce site ne constituera pas une solution pérenne. À une étape ultérieure, une autre interface numérique sera créée à cet effet.

Il convient également de rappeler que le Grand-Duché a un intérêt direct dans la continuité des services STI. D'un côté, il va de soi que les déplacements transfrontaliers sont vitaux pour l'économie luxembourgeoise. Il est donc opportun de veiller à la diffusion d'une information complète et fiable sur les services et infrastructures de mobilité du Grand-Duché au-delà de ses frontières. De l'autre côté, et c'est l'esprit même de la directive STI – l'introduction de mécanismes de contrôle du respect des standards européens constitue une garantie de qualité pour les usagers nationaux. Les applications visées par la directive recourent en effet les priorités du Gouvernement luxembourgeois : accroître la fiabilité et la performance de l'information multimodale pour les usagers des transports publics, améliorer l'information et la gestion des incidents routiers, et préparer le cadre nécessaire au développement de la conduite autonome.



## TEXTE DU PROJET

Projet de loi portant transposition de la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661

Nous Guillaume, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661 ;

Le Conseil d'Etat entendu ;

Vu l'adoption par la Chambre des députés ;

Vu la décision de la Chambre des députés du ... et celle du Conseil d'Etat du ... portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

### Avons ordonné et ordonnons :

#### Art. 1<sup>er</sup>. Objet et champ d'application

(1) La présente loi établit un cadre visant à soutenir le déploiement et l'utilisation coordonnés et cohérents de systèmes de transport intelligents (STI) et fixe les conditions générales nécessaires à cette fin.

(2) La présente loi prévoit la disponibilité des données et le déploiement de services STI dans les domaines prioritaires visés à l'article 3, avec, pour les données, la couverture géographique spécifique prévue à l'annexe III de la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661, et, pour les services STI, la couverture géographique spécifique prévue à l'annexe IV de ladite directive.

(3) La présente loi s'applique aux services et applications STI dans le domaine du transport routier et à leurs interfaces avec d'autres modes de transport, sans préjudice des questions touchant à la sécurité nationale ou nécessaires dans l'intérêt de la défense.



## Art. 2. Définitions

Pour l'application de la présente loi, on entend par :

1° « systèmes de transport intelligents » ou « STI » : les systèmes dans lesquels des technologies de l'information et de la communication sont appliquées, dans le domaine du transport routier, y compris les infrastructures, les véhicules et les usagers, et dans la gestion de la circulation et la gestion de la mobilité, ainsi que pour les interfaces avec d'autres modes de transport ;

2° « interopérabilité » : la capacité des systèmes et des processus industriels qui les sous-tendent à échanger des données et à partager des informations et des connaissances, permettant la continuité des services STI ;

3° « application STI » : un instrument opérationnel pour l'application des STI ;

4° « service STI » : la mise en place d'une application STI dans un cadre organisationnel et opérationnel clairement défini en vue d'améliorer la sécurité de l'utilisateur, l'efficacité, la mobilité durable ou le confort, ou de faciliter ou de soutenir les opérations de transport et de voyage ;

5° « prestataire de services STI » : tout prestataire public ou privé d'un service STI ;

6° « utilisateur de STI » : tout utilisateur d'applications ou de services STI ;

7° « usagers vulnérables de la route » : les usagers non motorisés ;

8° « dispositif nomade » : un dispositif de communication ou d'information portable qui peut être apporté dans le véhicule pour accompagner la conduite et/ou les opérations de transport ;

9° « plate-forme » : une unité embarquée ou non permettant le déploiement, la fourniture, l'exploitation et l'intégration d'applications et de services STI ;

10° « architecture » : la définition conceptuelle de la structure, du comportement et de l'intégration d'un système donné dans son environnement ;

11° « interface » : un mécanisme d'articulation mis en place entre les systèmes, qui leur permet de communiquer et d'interagir ;

12° « compatibilité » : la capacité générale d'un dispositif ou d'un système à fonctionner avec un autre dispositif ou système sans modification ;

13° « continuité des services » : la capacité à assurer, dans toute l'Union européenne, des services sans interruption sur les réseaux de transport ;

14° « détenteur de données » : toute entité ou toute personne, publique ou privée, qui a le droit de donner accès aux types de données énumérées dans les annexes de la directive 2010/40/UE précitée, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661, et dans les règlements délégués de la Commission européenne complétant ladite directive ; sont notamment visés les communes, les administrations, les autorités de transport, les opérateurs de transport, les gestionnaires d'infrastructure ou les fournisseurs de services de transport à la



demande, les prestataires de services d'informations, les exploitants d'aires de stationnement ou d'infrastructures routières, les prestataires de services publics ou privés ;

15° « données routières » : les données relatives aux caractéristiques de l'infrastructure routière, y compris les panneaux de signalisation fixes et leurs attributs réglementaires liés à la sécurité, ainsi que l'infrastructure de recharge et de ravitaillement en carburants alternatifs ;

16° « données concernant la circulation » : les données historiques et en temps réel relatives aux caractéristiques de la circulation routière ;

17° « données concernant les déplacements » : les données de base, comprenant les horaires et tarifs des transports publics, nécessaires à la communication, avant et pendant le trajet, d'informations pour un déplacement multimodal afin de faciliter la planification, la réservation et l'adaptation du déplacement ;

18° « spécification » : une mesure contraignante assortie de dispositions contenant des exigences, des procédures ou toute autre règle pertinente ;

19° « norme » : une norme au sens de l'article 2, point 1), du règlement (UE) n° 1025/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relatif à la normalisation européenne, modifiant les directives 89/686/CEE et 93/15/CEE du Conseil ainsi que les directives 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE et 2009/105/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la décision 87/95/CEE du Conseil et la décision n° 1673/2006/CE du Parlement européen et du Conseil ;

20° « systèmes de transport intelligents coopératifs » ou « STI-C » : 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 ;

21° « service STI-C » : un service STI fourni par l'intermédiaire d'un STI-C ;

22° « disponibilité des données » : l'existence de données dans un format numérique lisible par machine ;

23° « point d'accès national » ou « PAN » : une interface numérique qui constitue un point d'accès unique aux données, tel que défini dans les spécifications visées à l'article 6 de la 2010/40/UE précitée, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661 ;

24° « accessibilité des données » : la possibilité de demander et d'obtenir des données dans un format numérique lisible par machine ;

25° « service numérique de mobilité multimodale » : un service fournissant des informations sur les données relatives à la circulation et aux déplacements, comprenant 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 ;

26° « informations sous-jacentes » : des informations relevant du champ d'application de la présente loi dont il a été déterminé qu'elles sont pertinentes pour informer les usagers de la route



et de STI, en particulier par les autorités routières lorsqu'elles sont responsables de telles informations ;

27° « route principale » : une route au sens de l'article 2, point 3°, de la loi du 23 mai 2022 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières ;

28° « ministre » : le ministre ayant la Mobilité des ses attributions.

### **Art. 3. Domaines prioritaires**

(1) Pour l'application de la présente loi, les éléments suivants constituent des domaines prioritaires pour l'élaboration et l'utilisation de spécifications et de normes :

- 1° domaine prioritaire I : services STI d'informations et de mobilité ;
- 2° domaine prioritaire II : services STI de gestion des déplacements, des transports et de la circulation ;
- 3° domaine prioritaire III : services STI liés à la sûreté et à la sécurité routières ;
- 4° domaine prioritaire IV : services STI de mobilité coopérative, connectée et automatisée.

(2) Le champ d'application des domaines prioritaires est précisé à l'annexe I de la directive 2010/40/UE précitée, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661.

### **Art. 4. Actions prioritaires**

Dans le cadre des domaines prioritaires, les éléments suivants constituent des actions prioritaires pour l'élaboration et l'utilisation de spécifications et de normes telles que celles prévues à l'annexe I de la directive 2010/40/UE précitée, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661 :

- 1° la mise à disposition de services d'informations sur les déplacements multimodaux ;
- 2° la mise à disposition de services d'informations en temps réel sur la circulation ;
- 3° les données et procédures pour la fourniture, dans la mesure du possible, d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière gratuites pour les usagers ;
- 4° la mise à disposition harmonisée d'un service d'appel d'urgence (eCall) interopérable dans toute l'Union européenne ;
- 5° la mise à disposition de services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux ;
- 6° la mise à disposition de services de réservation concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux.



#### **Art. 5. Application des spécifications au déploiement des STI**

Les spécifications adoptées par la Commission européenne conformément à l'article 6 de la directive 2010/40/UE précitée, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661, s'appliquent aux applications et services STI, lorsque ceux-ci sont déployés, conformément aux principes énoncés à l'annexe II de ladite directive.

#### **Art. 6. Disponibilité des données et déploiement des services STI**

(1) Lorsque les informations sous-jacentes existent déjà, les détenteurs de données fournissent des données pour la couverture géographique relative à chaque type de données visé à l'annexe III de la directive 2010/40/UE précitée, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661.

Les données correspondant aux informations sous-jacentes créées ou mises à jour à la date indiquée dans la troisième colonne de l'annexe III de la directive 2010/40/UE précitée, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661, ou après cette date sont mises à disposition sans retard par les détenteurs de données. Cette mise à disposition s'effectue par l'intermédiaire du point d'accès national.

Sauf disposition contraire prévue à l'annexe III de la directive 2010/40/UE précitée, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661, les détenteurs de données mettent à disposition les autres données correspondant à toutes les informations sous-jacentes existantes, créées ou mises à jour avant la date indiquée dans la quatrième colonne de ladite annexe, sans retard après cette date. Cette mise à disposition s'effectue par l'intermédiaire du point d'accès national.

Les délais prévus par le présent paragraphe ne s'appliquent qu'aux infrastructures existantes. Pour les infrastructures achevées à une date ultérieure, ces délais s'entendent comme étant les dates d'achèvement.

Le ministre garantit l'accessibilité de ces données par l'intermédiaire du point d'accès national au plus tard à la même date.

(2) Les prestataires de services STI déploient les services STI précisés à l'annexe IV de la directive 2010/40/UE précitée, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661, pour la couverture géographique le plus tôt possible et, en tout état de cause, au plus tard aux dates correspondantes fixées à ladite annexe.

(3) Les modifications par acte délégué des normes de l'annexe III et de la liste des services STI de l'annexe IV de la directive 2010/40/UE précitée, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661, s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes modificatifs afférents de l'Union européenne. Le ministre publiera un avis au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg renseignant sur les modifications ainsi intervenues, en y ajoutant une référence à l'acte publié au Journal officiel de l'Union européenne.



(4) Le ministre est l'autorité compétente pour garantir la disponibilité des données et le déploiement des services STI.

Les détenteurs de données et les prestataires de services STI transmettent régulièrement au ministre une description des données ou des services d'information qu'ils fournissent, des informations sur la qualité et les conditions de réutilisation de ces données et une déclaration de conformité aux règlements délégués complétant la directive 2010/40/UE précitée, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661.

(5) A défaut, pour les détenteurs de données ou les prestataires de services STI, de respecter les délais visés au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéas 2 et 3, et au paragraphe 2, le ministre met en demeure ces derniers de fournir et de mettre à disposition par l'intermédiaire du point d'accès national les données concernées par la présente loi ou de déployer les services STI requis dans un délai de quinze jours ouvrables.

Le refus de fournir ou de mettre à disposition les données demandées dans le délai imparti est passible d'une amende de 251 euros à 2.500 euros. Le paiement de l'amende ne dispense pas de la fourniture et de la mise à disposition des données demandées ou le déploiement des services STI requis.

#### **Art. 7. Règles concernant la responsabilité**

Les questions se rapportant à la responsabilité, en ce qui concerne le déploiement et l'utilisation d'applications et de services STI visés dans les spécifications adoptées par la Commission européenne conformément à l'article 6 de la directive 2010/40/UE précitée, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661, sont traitées conformément à la loi modifiée du 21 avril 1989 relative à la responsabilité civile du fait des produits défectueux.

#### **Art. 8. Rapports**

A la suite du rapport initial sur la mise en œuvre de la directive 2010/40/UE précitée, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661, soumis à la Commission européenne le 21 mars 2025 au plus tard, le ministre rend compte tous les trois ans des progrès accomplis dans la mise en œuvre de ladite directive et des actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celle-ci.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

## II

(Actes non législatifs)

## RÈGLEMENTS

## RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) N° 885/2013 DE LA COMMISSION

du 15 mai 2013

**complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil (directive «STI») en ce qui concerne la mise à disposition de services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport <sup>(1)</sup>, et notamment son article 3, point e), et son article 6, paragraphe 1,

après consultation du contrôleur européen de la protection des données,

considérant ce qui suit:

- (1) L'article 3, point e), de la directive 2010/40/UE définit la mise à disposition de services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux comme une action prioritaire.
- (2) L'article 6, paragraphe 1, de la directive 2010/40/UE dispose que la Commission adopte les spécifications nécessaires pour garantir la compatibilité, l'interopérabilité et la continuité du déploiement et de l'utilisation opérationnelle des systèmes de transport intelligents (STI) pour les services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées. Le présent règlement a pour objectif d'optimiser l'utilisation des places de stationnement et de faciliter les décisions des conducteurs ou des entreprises de transport sur le moment et le lieu de stationnement par le déploiement de services d'informations.
- (3) La résolution du Conseil <sup>(2)</sup> concernant la prévention de la criminalité visant le transport de marchandises par route, ainsi que la lutte contre ce phénomène, et l'aménagement d'aires de stationnement sécurisées pour les poids lourds souligne la nécessité d'améliorer la sécurité et la sûreté des conducteurs de poids lourds et les options de stationnement.

- (4) Les périodes de repos et les pauses obligatoires sont susceptibles d'influencer le comportement des conducteurs en ce qui concerne le choix d'une place de stationnement. Le présent règlement a pour objectif d'optimiser l'utilisation des places de stationnement et de faciliter les décisions des conducteurs ou des entreprises de transport sur le moment et le lieu de stationnement par le déploiement de services d'informations.
- (5) Afin de garantir l'interopérabilité et la continuité du service dans toute l'Union, et de tenir pleinement compte des exigences en matière de protection des données, il est important que tous les États membres élaborent une approche harmonisée et homogène en vue de la mise à disposition de services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux dans l'ensemble de l'Union. À cet effet, les États membres peuvent s'appuyer sur des solutions et des normes techniques, qui seront mises en place principalement par les organisations/associations internationales ou européennes de normalisation, afin de garantir l'interopérabilité et la continuité du service dans toute l'Union tout en tenant pleinement compte des exigences relatives à la protection des données.
- (6) La mise à disposition d'informations relatives à la sécurité et au confort contribue à la décision que prennent les conducteurs lorsqu'ils choisissent une aire de stationnement. L'affichage des caractéristiques de sécurité, de sûreté et des services proposés sur une aire de stationnement permet de leur fournir des orientations.
- (7) En cas de forte demande spécifique et continue de stationnement sûr et sécurisé dans certaines régions, les conducteurs de camions doivent être redirigés de l'aire de stationnement complète vers un autre lieu situé dans la zone prioritaire où des places libres, sûres et sécurisées sont disponibles afin d'éviter le stationnement inadapté. Par conséquent, il convient que les États membres définissent les «zones prioritaires».
- (8) Si une signalisation statique est utilisée pour indiquer les aires de stationnement sûres et sécurisées, elle doit se conformer à la convention de Vienne du 8 novembre 1968 lorsque les États membres en sont signataires.

<sup>(1)</sup> JO L 207 du 6.8.2010, p. 1.

<sup>(2)</sup> SN 27.10.2010, 15504/10.

(9) La directive 2003/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 novembre 2003 concernant la réutilisation des informations du secteur public <sup>(1)</sup> fixe des règles minimales concernant la réutilisation de ces informations dans toute l'Union européenne. Elle s'articule autour de deux piliers essentiels du marché intérieur, à savoir la transparence et la concurrence loyale, et encourage les États membres à aller au-delà de ces règles minimales concernant la réutilisation des informations du secteur public et à adopter des politiques permettant une large utilisation des documents, ou des données dans le cadre du présent règlement, dont disposent les organismes du secteur public. Dans certains cas, la réutilisation des données aura lieu sans qu'une licence soit délivrée. Dans d'autres, une licence qui imposera des conditions pour la réutilisation par le bénéficiaire de la licence sera délivrée et traitera de questions telles que la responsabilité, la bonne utilisation des documents, la garantie du respect des exigences relatives à la protection des données, la garantie de non-modification et l'indication de la source. Les droits de propriété intellectuelle détenus par des tiers ne sont pas affectés.

(10) On entend par retour d'informations des utilisateurs les informations fournies par les utilisateurs de stationnement afin de donner des conseils personnels et anonymes à d'autres futurs utilisateurs et aux exploitants des aires de stationnement pour camions. Ces informations peuvent être utilisées lors d'un contrôle de la gestion de la qualité du service d'informations ainsi que lors de l'évaluation. L'anonymat du retour d'informations doit être garanti.

(11) Le déploiement et l'utilisation des applications et services STI peuvent nécessiter le traitement de données à caractère personnel. Ce traitement doit être effectué conformément au droit de l'Union, défini notamment par la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données <sup>(2)</sup> et par la directive 2002/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 juillet 2002 concernant le traitement des données à caractère personnel et la protection de la vie privée dans le secteur des communications électroniques (directive vie privée et communications électroniques) <sup>(3)</sup>. Il convient dès lors d'appliquer les principes de limitation des finalités et de minimisation des données aux applications STI.

(12) Le déploiement et l'utilisation des applications et services STI, tels que définis dans les spécifications adoptées conformément à l'article 6 de la directive 2010/40/UE, sont soumis au droit de l'Union, y compris, en particulier, la directive 85/374/CEE du Conseil du 25 juillet 1985 relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres en matière de responsabilité du fait des produits défectueux, et à la législation nationale en la matière <sup>(4)</sup>.

(13) Conformément au principe de proportionnalité énoncé à l'article 5 du traité sur l'Union européenne, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

### **Objet et champ d'application**

Le présent règlement établit les spécifications nécessaires pour garantir la compatibilité, l'interopérabilité et la continuité en vue du déploiement et de l'utilisation opérationnelle de services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux au niveau de l'Union conformément à la directive 2010/40/UE.

Il s'applique à la mise à disposition de services d'informations situés sur le réseau routier transeuropéen.

*Article 2*

### **Définitions**

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «aire de stationnement sûre et sécurisée», une aire de stationnement qui permet aux utilisateurs commerciaux d'éviter le stationnement inadapté et qui contribue à la sécurité des conducteurs et des marchandises;
- 2) «utilisateur», tout conducteur de camion ou de véhicule utilitaire, expéditeur, transporteur, gestionnaire du trafic, ou tout autre acteur comme les propriétaires des cargaisons, les compagnies d'assurance, les autorités routières et les forces de police. Ils doivent disposer des informations provenant des prestataires de services;
- 3) «prestataire de services», tout organisme public ou privé qui fournit des services d'informations aux utilisateurs;
- 4) «données», les informations mises à disposition par un exploitant d'aire de stationnement pour camions qui décrivent l'aire de stationnement pour camions;
- 5) «information», toute donnée agrégée, traitée et/ou extraite, proposée par le prestataire de services aux utilisateurs par différents canaux;
- 6) «service d'information», tout service qui fournit des orientations à ses utilisateurs, qui leur permettent de respecter les périodes de repos et les pauses obligatoires, de réduire le stationnement inadapté et d'optimiser l'utilisation des aires de stationnement;
- 7) «retours d'informations des utilisateurs», les informations fournies par les utilisateurs des aires de stationnement, composées de conseils personnels et anonymes à d'autres futurs utilisateurs et aux exploitants des aires de stationnement pour camions;
- 8) «informations dynamiques», les informations indiquant, à un moment donné, le nombre de places de stationnement disponibles dans une aire de stationnement ou le statut actuel (libre/complet/fermé) d'une aire de stationnement;
- 9) «informations statiques», les informations décrivant l'aire de stationnement fournies par son exploitant;

<sup>(1)</sup> JO L 345 du 31.12.2003, p. 90.

<sup>(2)</sup> JO L 281 du 23.11.1995, p. 31.

<sup>(3)</sup> JO L 201 du 31.7.2002, p. 37.

<sup>(4)</sup> JO L 210 du 7.8.1985, p. 29.

- 10) «fiabilité des informations», l'exactitude des informations fournies par rapport à la situation réelle;
- 11) «stationnement inadapté», l'arrêt ou le stationnement de poids lourds en dehors des aires de stationnement sûres et sécurisées sur les autoroutes ou les corridors, sur les accotements, ou sur des aires de stationnement encombrées;
- 12) «point d'accès», un point d'accès numérique où les informations sur les aires de stationnement sont collectées, traitées et mises à disposition pour être diffusées. Ces points d'accès permettent de diffuser les services d'information au-delà des frontières;
- 13) «zone prioritaire», un tronçon, tel que défini par les autorités nationales, où il y a une pénurie de places dans une ou plusieurs aires de stationnement sûres et sécurisées, et sur lequel des informations sur d'autres capacités de stationnement disponibles dans la même zone permettraient d'améliorer la situation.
- les informations sur la localisation de l'entrée de l'aire de stationnement (latitude/longitude) [20 + 20 caractères]
- l'identifiant de la route principale n° 1/direction [20 caractères/20 caractères]. L'identifiant de la route principale n° 2/direction [20 caractères/20 caractères] si la même aire de stationnement est accessible par deux routes différentes
- le cas échéant, l'indication de la sortie à prendre [maximum 100 caractères]/distance de la route principale [entier 3] en kilomètres ou miles
- le nombre total de places de stationnement libres pour camions [entier 3]
- le prix des places de stationnement et la devise utilisée [300 caractères]
- 2) Les informations sur la sécurité et l'équipement de l'aire de stationnement:

#### Article 3

#### Exigences relatives à la mise à disposition des services d'informations

1. Les États membres désignent les zones où la circulation et les conditions de sécurité requièrent le déploiement de services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées.

Ils définissent aussi les zones prioritaires où les informations dynamiques seront mises à disposition.

2. La mise à disposition de services d'informations doit respecter les exigences énoncées aux articles 4 à 7.

#### Article 4

#### Collecte des données

Les exploitants d'aires de stationnement et les prestataires de services publics ou privés recueillent et mettent à disposition les données sur les aires de stationnement sûres et sécurisées publiques et privées décrivant les infrastructures, pour les fournir aux utilisateurs. Il doit être aisé de mettre à disposition les données recueillies, notamment à distance, par tous les moyens pertinents, afin de faciliter une collecte à distance par tous les exploitants d'aires de stationnement. Les exploitants d'aires de stationnement et les prestataires de services publics ou privés utilisent des profils DATEX II <sup>(1)</sup> ou d'autres formats compatibles au niveau international afin d'assurer l'interopérabilité des services d'information dans l'ensemble de l'Union.

Les données à collecter sont les suivantes:

- 1) Les données statiques relatives aux aires de stationnement, notamment (le cas échéant):
- les données d'identification de l'aire de stationnement (nom et adresse de l'aire de stationnement pour camions) [maximum 200 caractères]

— la description des équipements de sécurité, de sûreté et de services de l'aire de stationnement, y compris la classification nationale si elle existe [500 caractères]

— le nombre de places de stationnement pour véhicules frigorifiques [4 chiffres]

— les informations sur les équipements ou les services spéciaux pour des véhicules transportant des marchandises spécifiques ou autres [300 caractères]

Coordonnées de l'exploitant de l'aire de stationnement:

— nom et prénom [maximum 100 caractères]

— numéro de téléphone [maximum 20 caractères]

— adresse électronique [maximum 50 caractères]

— accord de l'exploitant pour publier ses coordonnées [oui/non]

3. Les données dynamiques sur la disponibilité des aires de stationnement, en particulier si une aire de stationnement est complète ou fermée, ou encore le nombre de places disponibles.

#### Article 5

#### Partage et échange de données

1. Les exploitants d'aires de stationnement et les prestataires de services publics ou privés partagent et échangent les données visées à l'article 4, paragraphe 1. À cet effet, ils utilisent le format DATEX II (CEN/TS 16157) ou tout autre format international et lisible par machine compatible avec DATEX II. Les données doivent être accessibles à des fins d'échange et de réutilisation par tout prestataire de services d'informations ou exploitant d'aire de stationnement public ou privé, sur une base non discriminatoire, et conformément aux droits d'accès et aux procédures définis dans la directive 2003/98/CE.

<sup>(1)</sup> CEN/TS 16157.

2. Les données statiques doivent être accessibles par l'intermédiaire d'un point d'accès national ou international.

3. Pour les données dynamiques, les États membres (ou les autorités nationales) sont responsables de la mise en place et de la gestion d'un point d'accès central national ou international servant de référence à tous les points d'accès uniques établis par les exploitants d'aires de stationnement pour camions ou les prestataires de services sur leur territoire, dans l'intérêt des utilisateurs.

4. Les États membres peuvent contribuer à un point d'accès international en lui transmettant des données et en garantissant que la qualité de celles-ci est conforme aux exigences de l'article 7.

5. Les frais d'accès, d'échange et de réutilisation des données dynamiques publiques ou privées, doivent rester raisonnables, conformément à la directive ISP.

6. Les exploitants d'aires de stationnement ou les prestataires de services publics et privés envoient régulièrement les données statiques collectées au point d'accès national ou international par des moyens électroniques appropriés, et ce au moins une fois par an pour les données statiques visées à l'article 4, paragraphe 1.

Pour les données dynamiques, les exploitants ou les prestataires de services publics et privés actualisent les informations visées à l'article 4, paragraphe 3, au moins une fois toutes les 15 minutes.

#### Article 6

##### Diffusion des informations

Les prestataires de services qui collectent les informations à un endroit précis doivent afficher:

- au moins les deux prochaines aires de stationnement sûres et sécurisées le long d'un corridor sur environ 100 kilomètres,
- la disponibilité des places de stationnement dans une zone prioritaire, au moins dans les deux aires de stationnement suivantes se trouvant dans un rayon d'environ 100 kilomètres.

La diffusion des informations doit être conforme aux dispositions de la convention de Vienne lorsque l'État membre en est signataire. L'application embarquée doit disposer d'une interface homme/machine solide afin d'éviter la distraction ou la fatigue du conducteur.

Les exploitants d'aires de stationnement ou les prestataires de services informent les utilisateurs de tout nouveau service d'information concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées par tout moyen de communication qu'ils jugent approprié.

#### Article 7

##### Gestion de la qualité

Tout changement concernant l'aire de stationnement, y compris sa fermeture, est immédiatement notifié par les exploitants

d'aires de stationnement publics et privés au point d'accès national ou international et aux autorités nationales.

Pour chaque nouvelle zone prioritaire, tous les exploitants d'aires de stationnement publics et privés garantissent la fiabilité des informations. À cet effet, ils procèdent à des contrôles réguliers des équipements de détection et mesurent notamment la différence entre les données affichées et la disponibilité réelle de places de stationnement. Ces informations sont évaluées conformément à l'article 8.

#### Article 8

##### Évaluation de la conformité aux exigences

1. Les États membres désignent un organisme national compétent pour évaluer si les exigences énoncées aux articles 4 à 7 sont remplies par les prestataires de services, exploitants d'aires de stationnement et exploitants d'infrastructures routières. Cet organisme est impartial et indépendant par rapport à ceux-ci.

Deux États membres ou plus peuvent désigner un organisme régional commun compétent pour évaluer la conformité à ces exigences sur leurs territoires.

Les États membres notifient à la Commission l'organisme désigné.

2. Tous les prestataires de services soumettent aux organismes désignés une déclaration de conformité aux exigences énoncées aux articles 4 à 7.

La déclaration contient les éléments suivants:

- a) les données collectées conformément à l'article 4 sur les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux, y compris le pourcentage d'aires de stationnement enregistrées dans le service d'information;
- b) les moyens de diffusion aux utilisateurs du service d'informations;
- c) la couverture des services d'informations dynamiques concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées;
- d) la qualité et la disponibilité des informations fournies, le point d'accès aux informations et le format de ces informations.

3. Les organismes désignés vérifient de manière aléatoire l'exactitude des déclarations d'un certain nombre de prestataires de services et d'exploitants d'aires de stationnements publics et privés, et exigent la preuve de la conformité aux exigences énoncées aux articles 4 à 7.

La qualité du service peut également être évaluée au moyen des commentaires rédigés par les utilisateurs.

Chaque année, les organismes désignés font rapport aux autorités nationales compétentes sur les déclarations soumises et sur les résultats de leurs vérifications aléatoires.

*Article 9***Suivi**

1. Les États membres communiquent à la Commission, au plus tard 12 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement, les informations suivantes:

- a) le nom des organismes compétents qui ont été désignés pour évaluer la conformité aux exigences prévues aux articles 4 à 7;
- b) la description du point d'accès national le cas échéant.

2. Au plus tard 12 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement et chaque année civile suivante, les États membres communiquent les informations suivantes:

- a) le nombre d'aires de stationnement et de places de stationnement différentes sur leur territoire;
- b) le pourcentage d'aires de stationnement enregistrées dans le service d'informations;

- c) le pourcentage d'aires de stationnement disposant d'informations dynamiques sur la disponibilité des places de stationnement et les zones prioritaires, à la Commission.

*Article 10***Entrée en vigueur et application**

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il est applicable:

- à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2015 à la mise à disposition de services déjà déployés à la date d'entrée en vigueur du présent règlement.
- à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2013 à la mise à disposition de services à déployer après la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 15 mai 2013.

*Par la Commission*  
*Le président*  
José Manuel BARROSO

## RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) N° 886/2013 DE LA COMMISSION

du 15 mai 2013

**complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les données et procédures pour la fourniture, dans la mesure du possible, d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière gratuites pour les usagers**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport <sup>(1)</sup>, et notamment son article 3, point c), et son article 6, paragraphe 1,

après consultation du contrôleur européen de la protection des données,

considérant ce qui suit:

- (1) L'article 3, point c), de la directive 2010/40/UE cite comme action prioritaire les données et procédures pour la fourniture, dans la mesure du possible, d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière gratuites pour les usagers.
- (2) L'article 6, paragraphe 1, de la directive 2010/40/UE charge la Commission d'adopter les spécifications nécessaires pour assurer la compatibilité, l'interopérabilité et la continuité en vue du déploiement et de l'utilisation opérationnelle des systèmes de transport intelligent (STI) dans le cadre des actions prioritaires.
- (3) La communication intitulée «Vers un espace européen de la sécurité routière: orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020» <sup>(2)</sup> reconnaît que «les STI peuvent jouer un rôle non négligeable dans l'amélioration de la sécurité du trafic, par exemple grâce à l'adoption de systèmes de détection des incidents et de surveillance du trafic capables de fournir aux usagers des informations en temps réel».
- (4) En matière de fourniture de services d'information, la directive 2003/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 novembre 2003 sur la réutilisation des informations du secteur public <sup>(3)</sup> fixe des règles minimales concernant la réutilisation des informations du secteur public dans l'ensemble de l'Union et encourage les États membres à aller au-delà de ces règles minimales et à adopter des politiques facilitant une large utilisation des informations ou des données détenues par des organismes du secteur public.
- (5) Le déploiement et l'utilisation d'applications et de services dans le domaine des STI impliquent un traitement de

données à caractère personnel qui devrait être effectué conformément au droit de l'Union, défini notamment par la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données <sup>(4)</sup> et par la directive 2002/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 juillet 2002 concernant le traitement des données à caractère personnel et la protection de la vie privée dans le secteur des communications électroniques (directive vie privée et communications électroniques) <sup>(5)</sup>. Il convient dès lors d'appliquer les principes de limitation des finalités et de minimisation des données aux applications et services STI.

- (6) Pour garantir la compatibilité, l'interopérabilité et la continuité, il est nécessaire de définir les conditions minimales applicables aux services d'informations universelles sur la circulation liées à la sécurité routière. Ces exigences devraient porter sur l'établissement et l'utilisation d'une liste type d'événements ou circonstances de la circulation liés à la sécurité à communiquer aux usagers, ainsi que sur le contenu des informations à leur fournir. Si les usagers reçoivent des informations par l'intermédiaire de différents canaux placés sous le contrôle d'exploitants d'infrastructures routières, de prestataires de services et de radiodiffuseurs spécialisés dans l'information routière tant publics que privés, ces informations ne devraient pas être contradictoires; elles devraient par conséquent comporter les mêmes éléments et se fonder sur la même description de l'événement ou de la circonstance en question.
- (7) Pour fournir des informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière, il est essentiel de disposer de données correspondantes. Celles-ci sont collectées et stockées par des exploitants d'infrastructures routières et des prestataires de services publics et/ou privés. Pour que ces données soient facilement disponibles à des fins d'échange et de réutilisation, en vue de la fourniture de services d'informations, les exploitants d'infrastructures routières et les prestataires de services publics et/ou privés devraient les rendre accessibles par différents points d'accès ou veiller à ce qu'elles soient accessibles via des points d'accès nationaux établis et gérés par les États membres. Ces points d'accès nationaux peuvent prendre la forme d'un référentiel de données, d'un registre, d'un portail web ou une forme similaire.
- (8) Ces données sur la circulation liées à la sécurité routière devraient être rendues accessibles conformément aux exigences en matière de protection des données (par exemple en anonymisant les données à caractère personnel). Si le service d'informations doit s'appuyer sur la

<sup>(1)</sup> JO L 207 du 6.8.2010, p. 1.<sup>(2)</sup> COM(2010) 389 final.<sup>(3)</sup> JO L 345 du 31.12.2003, p. 90.<sup>(4)</sup> JO L 281 du 23.11.1995, p. 31.<sup>(5)</sup> JO L 201 du 31.7.2002, p. 37.

collecte de données, y compris de localisation géographique, provenant des usagers eux-mêmes ou transitant, à l'avenir, par des systèmes coopératifs, il faut alors que les usagers soient clairement informés de la collecte de ces données, des modalités utilisées à cet effet et d'un éventuel traçage, et des durées de conservation de telles données. Les exploitants d'infrastructures routières et les prestataires de services, publics et/ou privés, ainsi que le secteur automobile, devraient déployer des mesures techniques appropriées pour garantir l'anonymat des données reçues d'usagers ou de leurs véhicules.

- (9) Les États membres qui fournissent déjà sur leur territoire, sous l'une ou l'autre forme, des informations sur la circulation liées à la sécurité routière devraient pouvoir continuer à utiliser leurs méthodes actuelles dans la mesure où elles sont compatibles avec les exigences du présent règlement. Pour que la fourniture de services d'information sur la sécurité routière et les conditions de circulation contribue à réduire au minimum le nombre d'accidents de la route et de tués dus à ces accidents, il faut que la fourniture d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière soit compatible, interopérable et continue entre les États membres, réponde à un niveau de qualité minimal et, dans la mesure du possible, soit gratuite pour tous les usagers.
- (10) Pour que tous les États membres adoptent une approche harmonisée et homogène de la fourniture d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière dans l'Union, il est justifié de définir des exigences qui s'appliqueraient à la fourniture de tout service de cette nature dans l'ensemble de l'Union. Les États membres peuvent s'appuyer sur des solutions techniques et des normes ouvertes existantes, fournies par les organisations de normalisation européennes et internationales, pour garantir l'interopérabilité et la continuité de la fourniture d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière dans l'Union.
- (11) Pour que la fourniture d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière soit à la fois fiable et utile, un niveau de qualité minimale doit être atteint. Les États membres devraient poursuivre leurs travaux et partager leur expérience concernant la définition des critères de qualité pertinents, les méthodes de mesure et de suivi de la qualité, ainsi que les objectifs de qualité pour chaque type d'événement ou de circonstance lié à la sécurité routière, de réseau routier et/ou d'environnement d'exploitation. Les États membres devraient échanger leurs connaissances et leurs meilleures pratiques en communiquant à la Commission les résultats de leurs analyses et leur expérience sur ces questions.
- (12) Bien que les informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière doivent être fournies dans la mesure du possible sous la forme d'un service universel et gratuit pour les usagers, il se peut que ces derniers doivent supporter certains coûts résiduels liés aux frais de télécommunications, au coût des licences radio ou à l'achat du matériel de réception des informations.
- (13) Les informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière devraient toucher un public

d'usagers aussi large que le permet la technique, compte tenu de la diversité des capacités techniques des véhicules, des moyens de diffusion et des dispositifs de réception disponibles sur le marché.

- (14) Les exploitants d'infrastructures routières et les prestataires de services, publics et privés, devraient viser à harmoniser la présentation du contenu des informations fournies aux usagers, indépendamment de la langue de ceux-ci. Les États membres signataires de la convention de Vienne de 1968 sur la signalisation routière adoptée le 8 novembre 1968 par le Conseil économique et social des Nations unies devraient s'appuyer sur cette dernière, et notamment sur la résolution d'ensemble sur la signalisation routière élaborée par le groupe de travail de la sécurité de la circulation <sup>(1)</sup>.
- (15) Sur la base d'une évaluation nationale, les États membres devraient être en mesure de définir la couverture du service d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière pour les sections du réseau routier transeuropéen sur leur territoire, afin de se concentrer sur les tronçons routiers et les régions où la circulation et les conditions de sécurité nécessitent la fourniture de services d'information et justifient les investissements correspondants. Il est cependant entendu que les exigences du présent règlement ne devraient pas s'appliquer aux nœuds urbains, qui connaissent des situations différentes et pour lesquels d'autres acteurs sont compétents. Les États membres devraient informer la Commission des limites de couverture du service d'informations au niveau national.
- (16) L'article 17, paragraphe 4, de la directive 2010/40/UE dispose que la Commission présente un rapport tous les trois ans au Parlement européen et au Conseil sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre de la directive. Ce rapport devrait être assorti d'une analyse du fonctionnement et de la mise en œuvre des articles 5 à 11 et de l'article 16, et évaluer la nécessité de modifier la directive, le cas échéant. Cette analyse devrait aussi évaluer la nécessité de modifier et/ou de compléter les spécifications adoptées pour les actions prioritaires, le cas échéant, à la lumière des progrès réalisés au niveau national dans leur déploiement, des évolutions technologiques et de la normalisation,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

### **Objet et champ d'application**

Le présent règlement établit les spécifications requises pour assurer la compatibilité, l'interopérabilité et la continuité en vue du déploiement et de l'utilisation opérationnelle de données et procédures pour la fourniture, dans la mesure du possible, d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière gratuites pour les usagers au niveau de l'Union, conformément à la directive 2010/40/UE.

Il s'applique à la fourniture de services d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière sur le réseau routier transeuropéen.

<sup>(1)</sup> Nations unies — ECE/TRANS/WP.1/119/Rev.2 — 27 mai 2010.

## Article 2

**Définitions**

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) «réseau routier transeuropéen», le réseau routier défini à l'annexe I, section 2, de la décision n° 661/2010/UE du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>, à l'exclusion des nœuds urbains;
- b) «route temporairement glissante», tout état imprévu du revêtement routier qui le rend glissant pendant un certain temps, entraînant une faible adhérence des véhicules à la route;
- c) «animal, personne, obstacle, débris sur la route»: toute situation où des animaux, des débris, des obstacles ou des personnes se trouvent sur la route à un endroit inattendu, de sorte qu'une manœuvre d'urgence peut être nécessaire pour les éviter;
- d) «zone d'accident non sécurisée», la zone qui a été le théâtre d'un accident et n'a pas encore été sécurisée par l'autorité compétente;
- e) «travaux routiers de courte durée», les travaux routiers temporaires entrepris sur la route même ou en bordure de route et qui ne font l'objet que d'une signalisation minimale en raison de leur courte durée prévue;
- f) «visibilité réduite», une visibilité amoindrie par toute circonstance réduisant la distance de vision des conducteurs et susceptible d'influer sur la sécurité de la conduite;
- g) «conducteur en contresens»: un véhicule circulant dans le sens opposé au sens prévu sur une voie à chaussées séparées;
- h) «obstruction non gérée d'une route», toute obstruction, partielle ou totale, d'un axe routier qui n'a pas été correctement sécurisée et signalisée;
- i) «conditions météorologiques exceptionnelles», des conditions météorologiques inhabituelles, difficiles ou hors saison susceptibles d'influer sur la sécurité de la conduite;
- j) «utilisateur d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière», toute personne morale ou physique participant à la fourniture de services d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière, notamment les exploitants d'infrastructures routières, les gestionnaires du trafic routier, les prestataires de services et les radiodiffuseurs spécialisés dans l'information routière, tant publics que privés;
- k) «usager», tout conducteur bénéficiant de services d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière;
- l) «service d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière», un service d'informations en temps réel sur la circulation qui fournit un contenu minimal convenu en matière de sécurité routière et qui est accessible avec un minimum d'effort par le plus grand nombre possible d'utilisateurs;
- m) «données sur la circulation liées à la sécurité routière», les données nécessaires à la fourniture du service d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière, collectées par l'intermédiaire de toute source privée ou publique;
- n) «informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière», les données sur la circulation liées à la sécurité routière qui ont été extraites, agrégées et traitées, communiquées aux usagers par des exploitants d'infrastructures routières et/ou par des prestataires de services, publics et/ou privés, quel que soit le moyen de diffusion utilisé;
- o) «point d'accès», un point d'accès numérique où les données sur la circulation liées à la sécurité routière nécessaires à l'élaboration des informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière sont collectées, formatées et mises à disposition en vue d'être échangées et réutilisées;
- p) «gratuit», sans coûts supplémentaires pour l'utilisateur au point d'utilisation, en parlant de la fourniture du service d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière.

## Article 3

**Liste d'événements ou de circonstances liés à la sécurité routière**

Les événements ou circonstances couverts par le service d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière comprennent au moins l'une des catégories suivantes:

- a) route temporairement glissante;
- b) animal, personne, obstacle, débris sur la route;
- c) zone d'accident non sécurisée;
- d) travaux routiers de courte durée;
- e) visibilité réduite;
- f) conducteur en contresens;
- g) obstruction non gérée d'une route;
- h) conditions météorologiques exceptionnelles.

## Article 4

**Contenu informationnel**

1. Les informations fournies sur les événements ou circonstances liés à la sécurité routière comprennent les éléments suivants:

- a) localisation de l'événement ou de la circonstance;
- b) catégorie d'événements ou de circonstances telle que visée à l'article 3 et, le cas échéant, description succincte de ceux-ci;
- c) conseils de conduite, le cas échéant.

2. Les informations sont retirées si l'événement ou la circonstance cesse d'exister, ou sont modifiées en cas d'évolution de l'événement ou de la circonstance.

<sup>(1)</sup> JO L 204 du 5.8.2010, p. 1.

*Article 5***Fourniture du service d'informations**

1. Les États membres désignent les sections du réseau routier transeuropéen où le trafic et les conditions de sécurité imposent le déploiement du service d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière.

Ils informent la Commission des sections du réseau routier ainsi désignées.

2. La fourniture du service d'informations satisfait aux exigences énoncées aux articles 6 à 8.

*Article 6***Détection d'événements ou de circonstances et collecte de données**

Aux seules fins de la fourniture du service d'informations, les exploitants d'infrastructures routières et/ou les prestataires de services, publics et privés, mettent en place ou utilisent les moyens requis pour détecter les événements ou identifier les circonstances et collectent les données pertinentes sur la circulation liées à la sécurité routière.

Le déploiement de ces moyens satisfait aux conditions et exigences imposées par la législation nationale.

*Article 7***Disponibilité, échange et réutilisation de données**

1. Les exploitants d'infrastructures routières et/ou les prestataires de services, publics et/ou privés, partagent et échangent les données qu'ils collectent en application de l'article 6. À cet effet, ils rendent ces données disponibles au format DATEX II (CEN/TS 16157) ou dans un format lisible par machine totalement compatible et interopérable avec DATEX II, via un point d'accès.

2. Les États membres gèrent un point d'accès national aux données visées au paragraphe 1, qui regroupe les points d'accès établis par les exploitants d'infrastructures routières et/ou les prestataires de services, publics et/ou privés, opérant sur leur territoire.

3. Ces données doivent être accessibles à des fins d'échange et de réutilisation par tout utilisateur d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière:

- a) sur une base non discriminatoire;
- b) dans l'Union, indépendamment de l'État membre d'établissement;
- c) conformément aux droits d'accès et aux procédures définies dans la directive 2003/98/CE;
- d) dans un laps de temps qui garantit la fourniture du service d'informations en temps utile;
- e) par l'intermédiaire du point d'accès national.

4. Les exploitants d'infrastructures routières et les prestataires de services, publics et privés, assurent l'actualisation en temps utile et la qualité des données mises à disposition par l'intermédiaire de leur point d'accès.

*Article 8***Diffusion des informations**

1. Les exploitants d'infrastructures routières, les prestataires de services et les radiodiffuseurs spécialisés dans l'information routière, publics et privés, fournissent aux usagers les informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière avant toute autre information sur la circulation non liée à la sécurité.

2. Le service d'informations remplit les conditions suivantes:

- a) il est fourni de manière à toucher le plus largement possible les usagers concernés par l'événement ou la circonstance visé(e) à l'article 3;
- b) il est mis à la disposition des usagers à titre gratuit dans la mesure du possible, par des exploitants d'infrastructures routières, des prestataires de services et/ou des radiodiffuseurs spécialisés dans l'information routière, publics et/ou privés.

3. Les exploitants d'infrastructures routières et les prestataires de services, publics et privés, collaborent pour harmoniser la présentation du contenu informationnel fourni aux usagers.

Ils informent les usagers de l'existence du service d'informations et de sa couverture.

*Article 9***Évaluation de la conformité aux exigences**

1. Les États membres désignent un organisme national impartial et indépendant, compétent pour évaluer si les exigences énoncées aux articles 3 à 8 sont remplies par les exploitants d'infrastructures routières, par les prestataires de services et par les radiodiffuseurs spécialisés dans l'information routière, publics et privés. Deux États membres ou plus peuvent désigner un organisme commun compétent pour évaluer la conformité à ces exigences sur leurs territoires.

Les États membres notifient à la Commission les organismes nationaux désignés.

2. Les exploitants d'infrastructures routières, les prestataires de services et les radiodiffuseurs spécialisés dans l'information routière, publics et privés, communiquent aux organismes nationaux désignés leurs éléments d'identification et une description du service d'informations qu'ils fournissent, et soumettent une déclaration de conformité aux exigences énoncées aux articles 3 à 8.

La déclaration contient les éléments suivants, le cas échéant:

- a) les catégories liées à la sécurité routière couvertes et la couverture du réseau routier assurée par le service d'informations;
- b) des informations sur leur point d'accès aux données sur la circulation liées à la sécurité routière et les conditions de son utilisation;
- c) le format des données sur la circulation liées à la sécurité routière accessibles via leur point d'accès;
- d) les moyens de diffusion aux usagers du service d'informations.

Les exploitants d'infrastructures routières, les prestataires de services et les radiodiffuseurs spécialisés dans l'information routière, publics et privés, mettent immédiatement à jour leurs déclarations de conformité à la suite de toute modification intervenant dans la fourniture de leur service.

3. Les organismes nationaux désignés vérifient de manière aléatoire l'exactitude des déclarations d'un certain nombre d'exploitants d'infrastructures routières, de prestataires de services et de radiodiffuseurs spécialisés dans l'information routière, publics et privés, et exigent la preuve de la conformité aux exigences énoncées aux articles 3 à 8.

Chaque année, les organismes nationaux désignés font rapport aux autorités nationales sur les déclarations soumises et sur les résultats de leurs vérifications aléatoires.

#### Article 10

##### Suivi

1. Les États membres communiquent à la Commission, au plus tard 12 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement, les informations suivantes:

- a) l'organisme national désigné pour évaluer la conformité aux exigences prévues aux articles 3 à 8;
- b) la description du point d'accès national existant ou envisagé.

2. Au plus tard 12 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement et chaque année civile suivante, les États membres communiquent à la Commission les informations suivantes:

- a) les progrès qu'ils ont réalisés dans la mise en œuvre du service d'informations, y compris les critères utilisés pour définir son niveau de qualité et les moyens utilisés pour contrôler sa qualité;
- b) les résultats de l'évaluation de la conformité aux exigences prévues aux articles 3 à 8;
- c) le cas échéant, une description des modifications apportées au point d'accès national.

#### Article 11

##### Entrée en vigueur et application

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il est applicable à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2013. Toutefois, en ce qui concerne les services d'informations déjà déployés à la date d'entrée en vigueur du présent règlement, il est applicable à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2015.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 15 mai 2013.

Par la Commission  
Le président  
José Manuel BARROSO

**RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) 2015/962 DE LA COMMISSION****du 18 décembre 2014****complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport <sup>(1)</sup>, et notamment son article 7,

considérant ce qui suit:

- (1) L'article 3, point b), de la directive 2010/40/UE cite comme action prioritaire la fourniture de services d'informations en temps réel sur la circulation dans toute l'Union européenne.
- (2) L'article 6, paragraphe 1, de la directive 2010/40/UE dispose que la Commission adopte les spécifications nécessaires pour garantir la compatibilité, l'interopérabilité et la continuité du déploiement et de l'utilisation opérationnelle des systèmes de transport intelligents (STI) pour la fourniture de services d'informations en temps réel sur la circulation dans toute l'Union européenne. Le présent règlement vise à améliorer l'accessibilité, l'échange, la réutilisation et la mise à jour des données concernant le réseau routier et la circulation nécessaires à la fourniture de services d'informations en temps réel de haute qualité et en continu sur la circulation dans l'Union européenne.
- (3) L'article 5 de la directive 2010/40/UE dispose que les spécifications adoptées conformément à l'article 6 de ladite directive s'appliquent aux applications et services STI lorsqu'ils sont déployés, sans préjudice du droit de chaque État membre de décider du déploiement de ces applications et services STI sur son territoire.
- (4) Ces spécifications devraient s'appliquer à la fourniture de tous les services d'informations en temps réel sur la circulation, sans préjudice de spécifications particulières adoptées dans d'autres actes en vertu de la directive 2010/40/UE, notamment le règlement délégué (UE) n° 885/2013 de la Commission <sup>(2)</sup> et le règlement délégué (UE) n° 886/2013 de la Commission <sup>(3)</sup>.
- (5) Il existe déjà un marché qui fournit des solutions en matière d'informations en temps réel sur la circulation dans l'Union. Les utilisateurs, les consommateurs ainsi que les prestataires de ces services ont intérêt à ce que des conditions-cadres appropriées soient créées pour ce marché, afin qu'il puisse être préservé et qu'il continue à se développer de manière innovante. En matière de fourniture de services d'informations en temps réel sur la circulation, la directive 2003/98/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(4)</sup> fixe des règles minimales concernant la réutilisation des informations du secteur public dans l'ensemble de l'Union. Pour ce qui est de la réutilisation des données détenues par les autorités routières et les gestionnaires d'infrastructures routières publiques, les règles établies par le présent règlement, notamment en matière de mises à jour des données, devraient être applicables sans préjudice des règles fixées par la directive 2003/98/CE.
- (6) La directive 2007/2/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(5)</sup> établit une infrastructure d'information géographique dans l'Union européenne aux fins du partage des informations géographiques (y compris le thème

<sup>(1)</sup> JO L 207 du 6.8.2010, p. 1.

<sup>(2)</sup> Règlement délégué (UE) n° 885/2013 de la Commission du 15 mai 2013 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil (directive «STI») en ce qui concerne la mise à disposition de services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux (JO L 247 du 18.9.2013, p. 1).

<sup>(3)</sup> Règlement délégué (UE) n° 886/2013 de la Commission du 15 mai 2013 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les données et procédures pour la fourniture, dans la mesure du possible, d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière gratuites pour les usagers (JO L 247 du 18.9.2013, p. 6).

<sup>(4)</sup> Directive 2003/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 novembre 2003 concernant la réutilisation des informations du secteur public (JO L 345 du 31.12.2003, p. 90).

<sup>(5)</sup> Directive 2007/2/CE du Parlement européen et du Conseil du 14 mars 2007 établissant une infrastructure d'information géographique dans la Communauté européenne (INSPIRE) (JO L 108 du 25.4.2007, p. 1).

de données géographique «Réseaux de transport») et de leur accessibilité au public sur tout son territoire, en soutien à ses politiques environnementales et politiques ou activités susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement. Il importe que les spécifications définies dans le présent règlement soient compatibles avec celles établies par la directive 2007/2/CE et par ses actes d'exécution, notamment le règlement (UE) n° 1089/2010 de la Commission <sup>(1)</sup>. L'extension de l'application de ces spécifications à tous les types de données routières statiques pourrait en outre favoriser la poursuite de l'harmonisation dans ce domaine.

- (7) Le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil <sup>(2)</sup> définit les infrastructures routières qui font partie du réseau transeuropéen de transport central et global. Il convient que le présent règlement s'applique au réseau transeuropéen de transport global tel que défini dans le règlement susmentionné, car ce réseau est celui le plus emprunté pour le transport routier international. Comme la plupart des autoroutes sont déjà incluses dans ce réseau, les autres autoroutes devraient également, dans un souci de cohérence pour les usagers de la route, être couvertes par le présent règlement. Les externalités récurrentes et autres difficultés de gestion de la circulation, telles que les engorgements, la pollution de l'air ou le bruit, ne concernent pas uniquement le réseau routier transeuropéen et les autoroutes. En réalité, une partie importante des engorgements récurrents concerne les zones urbaines. Les États membres devraient donc être autorisés à appliquer les présentes spécifications à certaines routes situées hors du réseau routier transeuropéen et du réseau autoroutier et à les définir comme des zones prioritaires. Ils devraient également, étant donné la nature très changeante des caractéristiques de la circulation, être autorisés à actualiser ces zones.
- (8) Les données routières statiques, les données dynamiques concernant l'état des routes et les données concernant la circulation sont autant de catégories de données aux caractéristiques différentes, qui devraient être soumises à leurs exigences propres. Étant donné la diversité des sources de données, qui vont de celles fournies par les capteurs présents sur les infrastructures à celles fournies par les véhicules faisant office de capteurs, il importe que les spécifications s'appliquent aux catégories de données pertinentes indépendamment de la source des données et de la technologie utilisée pour les créer ou les mettre à jour.
- (9) Dans l'hypothèse où des données à caractère personnel sont amenées à être traitées, elles devraient, lorsque cela est possible, être anonymisées de manière irréversible. En outre, elles devraient être traitées conformément au droit de l'Union et, notamment, aux directives du Parlement européen et du Conseil 95/46/CE <sup>(3)</sup> et 2002/58/CE <sup>(4)</sup>, et conformément aux législations nationales en la matière. De plus, elles devraient respecter les principes de limitation des finalités et de minimisation des données.
- (10) Si le service d'informations doit s'appuyer sur la collecte de données, y compris de localisation géographique, provenant des utilisateurs finaux eux-mêmes ou, à l'avenir, de systèmes coopératifs, il conviendrait que les utilisateurs finaux soient clairement informés de la collecte de ces données, des modalités de cette collecte et d'un éventuel traçage, et des durées de conservation de telles données. Les responsables de la collecte de données, publics et privés, tels que les exploitants d'infrastructures routières, les prestataires de services et le secteur automobile, devraient déployer des mesures techniques appropriées pour garantir l'anonymat des données reçues d'utilisateurs finaux ou de leurs véhicules.
- (11) Aux fins d'un développement harmonisé et continu de la fourniture des services d'informations en temps réel sur la circulation, les États membres devraient s'appuyer sur des solutions techniques et des normes existantes fournies par les organisations de normalisation européennes et internationales, telles que DATEX II (CEN/TS 16157 et mises à jour) et les normes ISO. Pour les types de données pour lesquelles il n'existe pas de format standard, les États membres et les parties prenantes devraient être encouragés à coopérer afin de trouver un accord sur la définition des données, le format des données et les métadonnées.
- (12) Plusieurs méthodes de géoréférencement dynamique existent déjà dans l'Union et sont appliquées dans les États membres. L'utilisation de différentes méthodes de géoréférencement devrait continuer à être autorisée. Cependant, les États membres et les parties prenantes devraient être encouragés à coopérer en vue de trouver, si nécessaire par l'intermédiaire des organisations de normalisation européennes, un accord concernant les méthodes de géoréférencement autorisées.
- (13) L'accessibilité et la mise à jour régulière des données routières statiques par les autorités routières et les exploitants d'infrastructures routières sont essentielles pour permettre la production de cartes numériques exactes

<sup>(1)</sup> Règlement (UE) n° 1089/2010 de la Commission du 23 novembre 2010 portant modalités d'application de la directive 2007/2/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne l'interopérabilité des séries et des services de données géographiques (JO L 323 du 8.12.2010, p. 11).

<sup>(2)</sup> Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1).

<sup>(3)</sup> Directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données (JO L 281 du 23.11.1995, p. 31).

<sup>(4)</sup> Directive 2002/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 juillet 2002 concernant le traitement des données à caractère personnel et la protection de la vie privée dans le secteur des communications électroniques (JO L 201 du 31.7.2002, p. 37).

et actualisées, lesquelles sont un élément indispensable si l'on veut disposer d'applications STI fiables. Les fabricants de cartes numériques devraient être encouragés à intégrer en temps utile les mises à jour des données routières statiques dans leurs services existants de cartes et d'actualisation de cartes. Aux fins de la conformité avec les politiques publiques, par exemple en matière de sécurité routière, les autorités publiques devraient pouvoir demander aux prestataires de services et aux fabricants de cartes numériques de corriger les inexactitudes dans leurs données.

- (14) L'accessibilité à des données routières statiques, à des données dynamiques concernant l'état des routes et à des données concernant la circulation qui soient exactes et actualisées est primordiale pour la fourniture de services d'information en temps réel sur la circulation dans toute l'Union européenne. Les données pertinentes sont collectées et stockées par les autorités routières, les exploitants d'infrastructures routières et les prestataires de services d'informations en temps réel sur la circulation. Afin de faciliter les échanges et la réutilisation de ces données en vue de la fourniture desdits services, les autorités routières, les exploitants d'infrastructures routières et les prestataires de services d'informations en temps réel sur la circulation devraient mettre les données, les métadonnées correspondantes et les informations sur la qualité des données à la disposition des autres autorités routières, exploitants d'infrastructures routières, prestataires de services d'informations en temps réel et fabricants de cartes numériques, par l'intermédiaire d'un point d'accès national ou commun. Selon le type de données, ce point d'accès peut prendre la forme d'un référentiel de données, d'un registre, d'un portail web ou une forme similaire. Les États membres devraient regrouper les points d'accès existants publics et privés en un point unique permettant l'accès à tous les types de données pertinentes disponibles couverts par les présentes spécifications. Les États membres devraient être autorisés à coopérer entre eux afin d'établir un point d'accès commun couvrant les données disponibles des États membres participants. Ils devraient être libres de décider d'utiliser ou non, en tant que point d'accès national aux données couvertes par le présent règlement, les points d'accès établis en application d'autres actes délégués adoptés en vertu de la directive 2010/40/UE.
- (15) Afin de permettre aux autorités routières, aux exploitants d'infrastructures routières, aux prestataires de services et aux fabricants de cartes numériques de trouver et d'utiliser les données pertinentes et de le faire d'une manière qui soit économiquement efficace, il convient de décrire adéquatement le contenu et la structure de ces données à l'aide de métadonnées appropriées.
- (16) Les présentes spécifications ne devraient pas contraindre les autorités routières, les exploitants d'infrastructures routières et les prestataires de services à recueillir des données qu'ils ne recueillent pas actuellement ou à numériser des données qui ne sont pas déjà disponibles dans un format lisible en machine. Les exigences spécifiques relatives aux mises à jour des données routières statiques, des données dynamiques concernant l'état des routes et des données concernant la circulation ne devraient s'appliquer qu'aux données actuellement collectées et disponibles dans un format lisible en machine. Dans le même temps, les États membres devraient être encouragés à rechercher des moyens adaptés à leurs besoins pour numériser avec un bon rapport coût-efficacité les données routières statiques existantes.
- (17) Les présentes spécifications ne devraient pas contraindre les autorités routières et les exploitants d'infrastructures routières à définir ou à mettre en œuvre des plans de circulation routière et des mesures temporaires de gestion de la circulation. Elles ne devraient pas non plus obliger les prestataires de services à communiquer leurs données à d'autres prestataires de services. Les prestataires de services devraient être libres de conclure des accords commerciaux entre eux pour la réutilisation des données pertinentes.
- (18) Les États membres et les parties prenantes du secteur des STI devraient être encouragés à coopérer afin de convenir de définitions communes relatives à la qualité des données, qui permettraient d'utiliser des indicateurs communs de la qualité des données sur toute la chaîne de valeur des données relatives à la circulation, tels que l'exhaustivité, l'exactitude et l'actualité des données, la méthode d'acquisition et celle de géoréférencement utilisées, ainsi que les contrôles de la qualité appliqués. Ils devraient également être encouragés à poursuivre leurs travaux afin d'établir des méthodes de mesure et de suivi de la qualité des différents types de données. Les États membres devraient être encouragés à partager entre eux leurs connaissances, leur expérience et les meilleures pratiques dans ce domaine.
- (19) Il est avéré que l'utilisation des données routières, des données concernant la circulation et des services d'informations en temps réel sur la circulation proposés par des prestataires privés peuvent être une façon économiquement efficace, pour les autorités publiques, d'améliorer la gestion de la circulation et la gestion et l'entretien des infrastructures. Cependant, les modalités et conditions spécifiques applicables à l'utilisation et à la réutilisation de ces données et des services associés devraient être décidées par les parties prenantes sans préjudice des dispositions de la directive 2003/98/CE.
- (20) Les prestataires de services privés peuvent utiliser les données routières statiques, les données dynamiques concernant l'état des routes et les données concernant la circulation collectées par les autorités routières et les exploitants d'infrastructures routières comme données d'entrée pour leurs propres services d'informations en temps réel sur la circulation. Les modalités et conditions spécifiques applicables à cette réutilisation des données devraient être décidées par les parties prenantes sans préjudice des dispositions de la directive 2003/98/CE.

- (21) Aux fins de la bonne mise en œuvre des présentes spécifications, les États membres devraient évaluer la conformité avec les exigences en matière d'accessibilité, d'échange, de réutilisation et de mise à jour des données routières et des données concernant la circulation par les autorités routières, les exploitants d'infrastructures routières, les fabricants de cartes numériques et les prestataires de services. Dans ce but, les autorités compétentes devraient avoir la latitude de se fier aux déclarations de conformité, fondées sur des données concrètes, soumises par les autorités routières, les exploitants d'infrastructures routières, les fabricants de cartes numériques et les prestataires de services.
- (22) Les présentes spécifications ne limitent pas la liberté d'expression des radiodiffuseurs dans la mesure où elles ne les obligent à prendre aucune mesure spécifique en ce qui concerne les informations à diffuser, et laisse suffisamment de marge de manœuvre aux États membres pour prendre en compte leurs traditions constitutionnelles nationales en ce qui concerne la liberté d'expression des radiodiffuseurs.
- (23) Le Contrôleur européen de la protection des données a été consulté conformément à l'article 28, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup> et a rendu un avis le 17 juin 2015,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

#### *Article premier*

### **Objet et champ d'application**

Le présent règlement fixe les spécifications nécessaires à l'accessibilité, l'échange, la réutilisation et la mise à jour des données routières et des données concernant la circulation par les autorités routières, les exploitants d'infrastructures routières et les prestataires de services, aux fins de la fourniture de services d'informations en temps réel sur la circulation dans toute l'Union européenne.

Il s'applique au réseau transeuropéen de transport routier global et aux autoroutes qui n'en font pas partie, ainsi qu'aux zones prioritaires définies par les autorités dans la mesure où elles le jugent pertinent.

Il s'applique conformément à l'article 5 de la directive 2010/40/UE.

#### *Article 2*

### **Définitions**

Aux fins du présent règlement, les définitions établies à l'article 4 de la directive 2010/40/UE s'appliquent.

Par ailleurs, on entend par:

- 1) «réseau routier transeuropéen central», l'infrastructure de transport routier qui fait partie du réseau central tel que défini dans le règlement (UE) n° 1315/2013;
- 2) «réseau routier transeuropéen global», l'infrastructure de transport routier qui fait partie du réseau global tel que défini dans le règlement (UE) n° 1315/2013;
- 3) «autoroute», une route désignée en tant que telle par l'État membre dans lequel elle se trouve;
- 4) «zones prioritaires», les tronçons routiers situés en dehors du réseau routier transeuropéen global et autres que des autoroutes, qui sont définis par les autorités nationales qui le jugent pertinent, en particulier dans les zones urbaines, sur la base des niveaux d'engorgement récurrent de la circulation ou d'autres considérations liées à la gestion de la circulation;
- 5) «accessibilité des données», la possibilité de demander et d'obtenir les données à tout moment dans un format lisible en machine;

<sup>(1)</sup> Règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2000 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données (JO L 8 du 12.1.2001, p. 1).

- 6) «données routières statiques», les données routières qui ne changent pas souvent ou régulièrement, telles que définies au point 1 de l'annexe;
- 7) «données dynamiques concernant l'état des routes», les données routières qui changent souvent ou régulièrement et décrivent l'état des routes, telles que définies au point 2 de l'annexe;
- 8) «données concernant la circulation», les données relatives aux caractéristiques de la circulation routière, telles que définies au point 3 de l'annexe;
- 9) «mise à jour des données», toute modification des données existantes, y compris leur suppression ou l'insertion d'éléments nouveaux ou additionnels;
- 10) «informations en temps réel sur la circulation», les informations issues des données routières statiques, des données dynamiques concernant l'état des routes et des données concernant la circulation, ou d'une combinaison de celles-ci, fournies par une autorité routière, un exploitant d'infrastructure routière ou un prestataire de services aux utilisateurs et utilisateurs finaux, par tout moyen de communication;
- 11) «service d'informations en temps réel sur la circulation», un service STI qui fournit aux utilisateurs et utilisateurs finaux des informations immédiates sur la circulation en temps réel;
- 12) «autorité routière», une autorité publique responsable de la planification, du contrôle et de la gestion des routes relevant de sa compétence territoriale;
- 13) «exploitant d'infrastructure routière», une entité publique ou privée responsable de l'entretien et de la gestion de routes;
- 14) «prestataire de services», un prestataire public ou privé qui fournit aux utilisateurs et utilisateurs finaux un service d'informations en temps réel sur la circulation, à l'exclusion d'un simple intermédiaire retransmettant des informations;
- 15) «utilisateur», une autorité routière, un exploitant d'infrastructure routière, un prestataire de services ou un fabricant de cartes numériques;
- 16) «utilisateur final», un usager de la route, personne physique ou morale, qui a accès à des services d'informations en temps réel sur la circulation;
- 17) «point d'accès», une interface numérique qui donne accès aux données routières statiques, aux données dynamiques concernant l'état des routes et aux données concernant la circulation, avec les métadonnées correspondantes, en vue de leur réutilisation par les utilisateurs, ou aux sources et métadonnées de ces données, en vue de leur réutilisation par les utilisateurs;
- 18) «métadonnées», une description structurée du contenu des données qui aide à les retrouver et à les utiliser;
- 19) «services de recherche», les services permettant de rechercher les données requises à l'aide du contenu des métadonnées correspondantes, et d'afficher ledit contenu;
- 20) «mesures temporaires de gestion de la circulation», des mesures temporaires destinées à résoudre une perturbation donnée de la circulation et permettant, par exemple, de contrôler et d'orienter les flux de circulation;
- 21) «plans de circulation routière», les mesures permanentes de gestion de la circulation conçues par les gestionnaires de la circulation pour contrôler et orienter les flux de circulation pour faire face à des perturbations permanentes ou récurrentes de la circulation.

### Article 3

#### Points d'accès nationaux

1. Chaque État membre crée un point d'accès national. Le point d'accès national constitue un point d'accès unique pour les utilisateurs des données routières et des données concernant la circulation, y compris leurs mises à jour, qui portent sur le territoire d'un État membre donné et sont fournies par les autorités routières, les exploitants d'infrastructures routières et les prestataires de services.
2. Les points d'accès nationaux qui ont été créés pour satisfaire aux exigences découlant d'autres actes délégués adoptés en vertu de la directive 2010/40/UE peuvent être utilisés, si les États membres le jugent approprié, comme points d'accès nationaux.
3. Les points d'accès nationaux fournissent des services de recherche appropriés aux utilisateurs.
4. Les autorités routières et les exploitants d'infrastructures routières, en coopération avec les fabricants de cartes numériques et les prestataires de services, font en sorte de fournir les métadonnées appropriées afin de permettre aux utilisateurs de retrouver et d'utiliser les séries de données disponibles par l'intermédiaire des points d'accès nationaux.
5. Deux États membres ou plus peuvent créer un point d'accès commun.

*Article 4***Accessibilité, échange et réutilisation des données routières statiques**

1. Afin de faciliter la fourniture de services compatibles, interopérables et continus d'informations en temps réel sur la circulation dans toute l'Union, les autorités routières et les exploitants d'infrastructures routières fournissent les données routières statiques qu'ils collectent et mettent à jour conformément à l'article 8 dans un format normalisé, s'il en existe, ou dans tout autre format lisible en machine.
2. Les données visées au paragraphe 1 et les métadonnées correspondantes comportant des informations sur leur qualité sont accessibles pour l'échange et la réutilisation par tout fabricant de cartes numériques ou prestataire de services de l'Union:
  - a) sur une base non discriminatoire;
  - b) dans un laps de temps qui garantit la fourniture en temps utile du service d'informations en temps réel sur la circulation;
  - c) par le point d'accès national ou commun visé à l'article 3.
  - d) Les autorités routières, les exploitants d'infrastructures routières, les fabricants de cartes numériques et les prestataires de services qui utilisent les données routières statiques visées au paragraphe 1 collaborent afin de faire en sorte que toute inexactitude concernant ces données soit signalée sans délai aux autorités routières et aux exploitants d'infrastructures routières ayant émis ces données.
3. Lorsque les prestataires de services utilisent les données routières statiques visées au paragraphe 1 fournies par les autorités routières et les exploitants d'infrastructures routières, ils tiennent compte, autant que possible, des plans de circulation routière établis par les autorités compétentes.

*Article 5***Accessibilité, échange et réutilisation des données routières dynamiques**

1. Afin de faciliter la fourniture de services compatibles, interopérables et continus d'informations en temps réel sur la circulation dans toute l'Union, les autorités routières et les exploitants d'infrastructures routières fournissent les données dynamiques concernant l'état des routes qu'ils collectent et mettent à jour conformément à l'article 9 au format DATEX II (CEN/TS 16157 et mises à jour) ou dans tout autre format lisible en machine entièrement compatible et interopérable avec le format DATEX II.
2. Les données visées au paragraphe 1 et les métadonnées correspondantes comportant des informations sur leur qualité sont accessibles pour l'échange et la réutilisation par tout prestataire de services de l'Union:
  - a) sur une base non discriminatoire;
  - b) dans un laps de temps qui garantit la fourniture en temps utile du service d'informations en temps réel sur la circulation;
  - c) par le point d'accès national ou commun visé à l'article 3.
3. Lorsque les prestataires de services utilisent les données dynamiques concernant l'état des routes visées au paragraphe 1 fournies par les autorités routières et les exploitants d'infrastructures routières, ils tiennent compte, autant que possible, de toute mesure temporaire de gestion de la circulation prise par les autorités compétentes.

*Article 6***Accessibilité, échange et réutilisation des données concernant la circulation**

1. Afin de faciliter la fourniture de services compatibles, interopérables et continus d'informations en temps réel sur la circulation dans toute l'Union, les autorités routières et les exploitants d'infrastructures routières fournissent les données concernant la circulation qu'ils collectent et mettent à jour conformément à l'article 10 au format DATEX II (CEN/TS 16157 et mises à jour) ou dans tout autre format lisible en machine entièrement compatible et interopérable avec le format DATEX II.
2. Les données visées au paragraphe 1 et les métadonnées correspondantes comportant des informations sur leur qualité sont accessibles pour l'échange et la réutilisation par tout prestataire de services de l'Union:
  - a) sur une base non discriminatoire;
  - b) dans un laps de temps qui garantit la fourniture en temps utile du service d'informations en temps réel sur la circulation;
  - c) par le point d'accès national ou commun visé à l'article 3.

3. Pour optimiser la gestion de la circulation, les autorités routières et les exploitants d'infrastructures routières peuvent demander aux prestataires de services de fournir les données concernant la circulation qu'ils collectent et mettent à jour conformément à l'article 10. Ces données sont fournies au format DATEX II (CEN/TS 16157 et mises à jour) ou dans tout autre format lisible en machine entièrement compatible et interopérable avec le format DATEX II, par l'intermédiaire du point d'accès visé à l'article 3, et avec les métadonnées correspondantes comportant des informations sur leur qualité.

#### Article 7

##### **Mises à jour des données**

Les services d'information en temps réel sur la circulation sont fondés sur des mises à jour des données routières statiques, des données dynamiques concernant l'état des routes et des données concernant la circulation, ou d'une combinaison de celles-ci. Toutes les données sont mises à jour régulièrement par les autorités routières, les exploitants d'infrastructures routières et les prestataires de services conformément aux exigences fixées aux articles 8 à 10. Les autorités routières, les exploitants d'infrastructures routières et les prestataires de services corrigent en temps utile toute inexactitude qu'ils détectent dans leurs données ou leur ayant été signalée par les utilisateurs ou les utilisateurs finaux.

#### Article 8

##### **Mise à jour des données routières statiques**

1. Les mises à jour des données routières statiques portent au minimum sur les paramètres suivants:

- a) le type de données routières statiques visées au point 1 de l'annexe et concernées par la mise à jour;
- b) la localisation de la circonstance concernée par la mise à jour;
- c) le type de mise à jour (modification, insertion ou suppression);
- d) la description de la mise à jour;
- e) la date de la mise à jour;
- f) la date et l'heure auxquelles la modification d'une circonstance donnée a eu lieu ou doit avoir lieu;
- g) la qualité de la mise à jour.

La localisation de la circonstance concernée par la mise à jour est déterminée à l'aide d'une méthode de géoréférencement dynamique normalisée ou de toute autre méthode de géoréférencement dynamique communément acceptée permettant de décoder et d'interpréter de façon certaine la localisation.

2. Les autorités routières et les exploitants d'infrastructures routières assurent la mise à jour en temps utile des données routières statiques et, lorsqu'ils en ont connaissance et en ont la possibilité, fournissent ces mises à jour à l'avance aux utilisateurs.

3. Lorsque les fabricants de cartes numériques et les prestataires de services utilisent les mises à jour des données routières statiques, ils veillent à ce que celles-ci soient exécutées en temps utile afin de mettre sans délai les données à la disposition des utilisateurs finaux.

#### Article 9

##### **Mise à jour des données dynamiques sur l'état des routes**

1. Les mises à jour des données dynamiques sur l'état des routes portent au minimum sur les paramètres suivants:

- a) le type de données dynamiques sur l'état des routes visées au point 2 de l'annexe et concernées par la mise à jour et, le cas échéant, une brève description de celles-ci;
- b) la localisation de l'événement ou de la circonstance concernés par la mise à jour;
- c) la période à laquelle survient l'événement ou la circonstance concernés par la mise à jour;
- d) la qualité de la mise à jour.

La localisation de l'événement ou de la circonstance concernés par la mise à jour est déterminée à l'aide d'une méthode de géoréférencement dynamique normalisée ou de toute autre méthode de géoréférencement dynamique communément acceptée permettant de décoder et d'interpréter de façon certaine la localisation.

2. Les autorités routières et les exploitants d'infrastructures routières assurent la mise à jour en temps utile des données dynamiques sur l'état des routes et, lorsqu'ils en ont connaissance et en ont la possibilité, fournissent ces mises à jour à l'avance.
3. Les informations en temps réel sur la circulation sont modifiées en conséquence ou retirées dès que possible après le changement de statut des données dynamiques sur l'état des routes.
4. Lorsque les prestataires de services utilisent les mises à jour des données dynamiques sur l'état des routes, ils veillent à ce que celles-ci soient exécutées en temps utile afin de mettre sans délai les données à la disposition des utilisateurs finaux.

#### Article 10

##### **Mise à jour des données concernant la circulation**

1. Les mises à jour des données concernant la circulation portent au minimum sur les paramètres suivants:
  - a) le type de données concernant la circulation visées au point 3 de l'annexe et concernées par la mise à jour et, le cas échéant, une brève description de celles-ci;
  - b) la localisation de l'événement ou de la circonstance concernés par la mise à jour;
  - c) la qualité de la mise à jour.

La localisation de l'événement ou de la circonstance concernés par la mise à jour est déterminée à l'aide d'une méthode de géoréférencement dynamique normalisée ou de toute autre méthode de géoréférencement dynamique communément acceptée permettant de décoder et d'interpréter de façon certaine la localisation.

2. Les informations en temps réel sur la circulation sont modifiées en conséquence ou retirées dès que possible par les exploitants d'infrastructures routières et les prestataires de services après le changement de statut des données concernant la circulation.
3. Lorsque les prestataires de services utilisent les mises à jour des données routières statiques, ils veillent à ce que celles-ci soient exécutées en temps utile afin de mettre sans délai les données à la disposition des utilisateurs finaux.

#### Article 11

##### **Évaluation de la conformité**

1. Les États membres évaluent, conformément aux paragraphes 2 et 3, si les autorités routières, les exploitants d'infrastructures routières, les fabricants de cartes numériques et les prestataires de services respectent les exigences fixées aux articles 3 à 10.
2. Aux fins de cette évaluation, les autorités compétentes des États membres peuvent demander aux autorités routières, aux exploitants d'infrastructures routières, aux fabricants de cartes numériques et aux prestataires de services les documents suivants:
  - a) une description des services de données routières, de données concernant la circulation et de cartes numériques, ainsi que des services d'informations en temps réel sur la circulation, qu'ils fournissent, ainsi que des informations sur la qualité et les conditions de réutilisation de ces données;
  - b) une déclaration de la conformité aux exigences prévues aux articles 3 à 10 fondée sur des données concrètes.
3. Les États membres contrôlent de manière aléatoire l'exactitude des déclarations visées au paragraphe 2, point b).

#### Article 12

##### **Rapports**

1. Au plus tard le 13 juillet 2017, les États membres adressent à la Commission un rapport sur les mesures prises, le cas échéant, en vue d'établir un point d'accès national et sur les modalités de son fonctionnement et, si cela est pertinent, une liste des autoroutes ne faisant pas partie du réseau transeuropéen de transport routier global et des zones prioritaires définies.

2. Au plus tard le 13 juillet 2018, puis tous les deux ans de calendrier par la suite, les États membres adressent à la Commission un rapport comportant les informations suivantes:
- a) les progrès réalisés en matière d'accessibilité, d'échange et de réutilisation des types de données routières et de données concernant la circulation définies en annexe;
  - b) la portée géographique et le contenu des données routières et des données concernant la circulation fournies par les services d'informations en temps réel sur la circulation, ainsi que leur qualité, y compris les critères utilisés pour définir cette qualité et les moyens utilisés pour la contrôler;
  - c) les résultats de l'évaluation de la conformité aux exigences prévues aux articles 3 à 10, visée à l'article 11;
  - d) le cas échéant, une description des modifications apportées au point d'accès national ou commun;
  - e) le cas échéant, une description des modifications apportées aux zones prioritaires.

### Article 13

#### **Entrée en vigueur et application**

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il s'applique à compter du 13 juillet 2017.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 18 décembre 2014.

*Par la Commission*  
*Le président*  
Jean-Claude JUNCKER

## ANNEXE

## CATÉGORIES DE DONNÉES

(telles que visées aux articles 2, 8, 9, 10 et 12)

1. Les types de données routières statiques incluent notamment les éléments suivants:
  - a) liaisons du réseau routier, avec leurs caractéristiques physiques, telles que:
    - i) géométrie;
    - ii) largeur de la route;
    - iii) nombre de voies;
    - iv) pentes;
    - v) carrefours;
  - b) classification de la route;
  - c) panneaux de signalisation routière reflétant des règles de circulation et indiquant des dangers, tels que:
    - i) conditions d'accès aux tunnels;
    - ii) conditions d'accès aux ponts;
    - iii) restrictions d'accès permanentes;
    - iv) autres règles de circulation;
  - d) limitations de vitesse;
  - e) plans de circulation routière;
  - f) réglementations sur la livraison de fret;
  - g) localisation des postes de péage;
  - h) identification des routes à péage, des redevances fixes applicables aux usagers de la route et des modes de paiement disponibles;
  - i) localisation des aires de stationnement et des aires de service;
  - j) localisation des bornes de rechargement pour véhicules électriques et conditions de leur utilisation;
  - k) localisation des stations de gaz naturel, de gaz naturel liquéfié et de gaz de pétrole liquéfié;
  - l) localisation des arrêts de transport public et des points de correspondance;
  - m) localisation des zones de livraison.
2. Les types de données dynamiques concernant l'état des routes incluent notamment les éléments suivants:
  - a) fermetures de routes;
  - b) fermetures de voies;
  - c) fermetures de ponts;
  - d) interdictions de dépassement pour les poids lourds;
  - e) travaux routiers;
  - f) accidents et incidents;
  - g) limitations de vitesse dynamiques;

- h) sens de la circulation sur les voies réversibles;
- i) route en conditions dégradées;
- j) mesures temporaires de gestion de la circulation;
- k) redevances variables applicables aux usagers de la route et modes de paiement disponibles;
- l) disponibilité des places de stationnement;
- m) disponibilité des zones de livraison;
- n) coût du stationnement;
- o) disponibilité des bornes de rechargement pour véhicules électriques;
- p) conditions météorologiques affectant la surface de la route et la visibilité.

Il n'est pas nécessaire d'inclure ces données à court terme dans les mises à jour des cartes numériques, car elles ne sont pas considérées comme des changements de nature permanente.

3. Les types de données concernant la circulation incluent notamment les éléments suivants:

- a) volume du trafic;
  - b) vitesse;
  - c) localisation et longueur des embouteillages;
  - d) temps de parcours;
  - e) temps d'attente aux passages de frontière avec des pays autres que des États membres de l'Union européenne.
-

## II

(Actes non législatifs)

## RÈGLEMENTS

## RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) 2017/1926 DE LA COMMISSION

du 31 mai 2017

**complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport <sup>(1)</sup>, et notamment son article 6, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

- (1) L'article 3, point a), de la directive 2010/40/UE cite, comme élément constituant une action prioritaire pour l'élaboration et l'utilisation de spécifications et de normes, la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux.
- (2) L'article 5 de la directive 2010/40/UE dispose que les spécifications adoptées conformément à l'article 6 de ladite directive s'appliquent aux applications et services STI lorsqu'ils sont déployés, sans préjudice du droit de chaque État membre de décider du déploiement de ces applications et services STI sur son territoire.
- (3) Ces spécifications devraient s'appliquer à la mise à disposition de tous les services d'informations sur les déplacements multimodaux, sans préjudice des spécifications particulières adoptées dans d'autres actes en vertu de la directive 2010/40/UE, notamment les règlements délégués de la Commission (UE) n° 886/2013 <sup>(2)</sup> et (UE) 2015/962 <sup>(3)</sup> et le règlement (UE) n° 454/2011 de la Commission <sup>(4)</sup>.
- (4) En matière de mise à disposition de services d'informations sur les déplacements multimodaux, la directive 2003/98/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(5)</sup> fixe des règles minimales concernant la réutilisation des informations du secteur public dans l'ensemble de l'Union. Pour ce qui est de la réutilisation des données détenues par les autorités chargées des transports et les opérateurs de transport, les règles établies par le présent règlement, notamment en matière de mises à jour des données, devraient être applicables sans préjudice des règles fixées par la directive 2003/98/CE.

<sup>(1)</sup> JO L 207 du 6.8.2010, p. 1.

<sup>(2)</sup> Règlement délégué (UE) n° 886/2013 de la Commission du 15 mai 2013 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les données et procédures pour la fourniture, dans la mesure du possible, d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière gratuites pour les usagers (JO L 247 du 18.9.2013, p. 6).

<sup>(3)</sup> Règlement délégué (UE) 2015/962 de la Commission du 18 décembre 2014 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation (JO L 157 du 23.6.2015, p. 21).

<sup>(4)</sup> Règlement (UE) n° 454/2011 de la Commission du 5 mai 2011 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «applications télématiques au service des voyageurs» du système ferroviaire transeuropéen (JO L 123 du 12.5.2011, p. 11).

<sup>(5)</sup> Directive 2003/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 novembre 2003 concernant la réutilisation des informations du secteur public (JO L 345 du 31.12.2003, p. 90).

- (5) Chaque fois que les dispositions du présent règlement prévoient le traitement de données à caractère personnel, ce traitement doit être effectué dans le respect de la législation de l'Union européenne relative à la protection des données à caractère personnel, en particulier des directives du Parlement européen et du Conseil 95/46/CE <sup>(1)</sup> et 2002/58/CE <sup>(2)</sup> ainsi que des mesures nationales d'exécution. Les informations concernant une personne physique identifiée ou identifiable devraient être traitées en stricte conformité avec le principe de minimisation des données, uniquement aux fins du présent règlement et seulement pendant la durée nécessaire. Ces données ne devraient pas, dans la mesure du possible et lorsque cela ne fait pas obstacle à l'objet du présent règlement, permettre d'identifier la personne ni la rendre identifiable.
- (6) Lorsque le service d'informations s'appuie sur la collecte de données, y compris de localisation géographique, les utilisateurs finaux devraient être clairement informés de la collecte de ces données, des modalités de cette collecte et d'un éventuel traçage, ainsi que des durées de conservation de telles données. Des dispositions techniques appropriées (notamment de protection de la vie privée par conception et de protection intrinsèque des données) devraient être mises en place par les collecteurs de données publics et privés tels que les opérateurs de transport, les autorités chargées des transports, les fournisseurs de services d'informations sur les déplacements, les producteurs de cartes numériques, afin de garantir la pseudonymisation <sup>(3)</sup> des données reçues de la part d'utilisateurs finaux.
- (7) La directive 2007/2/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(4)</sup> vise à créer une infrastructure d'information géographique dans l'Union qui permet le partage dans toute l'Union d'informations géographiques, y compris d'informations liées aux réseaux de transport, en soutien aux politiques environnementales de l'Union et aux politiques ou activités susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement. Il importe que les spécifications définies dans le présent règlement soient compatibles avec celles établies par la directive 2007/2/CE et par le règlement (UE) n° 1089/2010 de la Commission <sup>(5)</sup>.
- (8) Les spécifications énoncées dans le présent règlement devraient s'appliquer à tous les modes de transport dans l'Union, qu'il s'agisse de lignes régulières (transport aérien, rail y compris à grande vitesse, rail conventionnel et rail léger, autocars de grandes lignes, transport maritime y compris les navires rouliers, métros, trams, bus, trolleybus, installations à câbles), de transport à la demande (bus navette, navire roulier navette, taxis, partage des trajets, partage de voitures, covoiturage, locations de voiture, vélos en libre-service, location de vélos, services de trajet à la demande) ou de moyens personnels (voiture particulière, motorcycle, vélo, marche à pied). La marche à pied, lorsqu'elle constitue une option pour une partie du premier et du dernier kilomètre d'un trajet, est un élément très important pour les informations sur les déplacements multimodaux et peut être bénéfique pour l'environnement, pour la gestion des réseaux et aussi, directement, pour la santé du voyageur.
- (9) Le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil <sup>(6)</sup> établit les infrastructures de transport qui font partie des réseaux transeuropéens de transport central et global. Pour satisfaire les besoins de déplacements des utilisateurs finaux dans toute l'Union et tirer le meilleur parti des informations sur les déplacements multimodaux, une couverture complète de porte à porte est nécessaire. Le règlement devrait donc s'appliquer au réseau RTE-T global, y compris les nœuds urbains, ainsi qu'aux autres parties du réseau de transport.
- (10) Afin de soutenir la mise à disposition de services d'informations sur les déplacements multimodaux, on peut recourir à la fois à des approches centralisées fondées sur la fourniture de données et à des approches décentralisées fondées sur la fourniture de données et de services. Le présent règlement devrait donc inclure des exigences concernant la fourniture tant de données que de services, afin d'appuyer ces deux approches. Afin de faciliter l'échange et la réutilisation de ces données pour la mise à disposition de services complets d'informations sur les déplacements, les autorités chargées des transports, les opérateurs de transport, les gestionnaires d'infrastructure ou les fournisseurs de service de transport à la demande, selon le cas, devraient rendre accessibles aux utilisateurs

<sup>(1)</sup> Directive n° 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil, du 24 octobre 1995, relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données (JO L 281 du 23.11.1995, p. 31) et, à compter du 25 mai 2018, règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1). Les articles 10 et 11 de la directive 95/46/CE et les articles 13 et 14 du règlement (UE) 2016/679 donnent une liste exhaustive des informations à communiquer à la personne concernée. L'article 12 de la directive n° 95/46/CE et les articles 17 à 19 du règlement (UE) 2016/679 prévoient d'autres droits pour les personnes, notamment les droits d'accès, le droit de rectifier, de bloquer, d'effacer ou de détruire des données à caractère personnel inexacts ou injustifiés.

<sup>(2)</sup> Directive 2002/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 juillet 2002 concernant le traitement des données à caractère personnel et la protection de la vie privée dans le secteur des communications électroniques (JO L 201 du 31.7.2002, p. 37).

<sup>(3)</sup> Comme définie à l'article 4, paragraphe 5, du règlement (UE) 2016/679.

<sup>(4)</sup> Directive 2007/2/CE du Parlement européen et du Conseil du 14 mars 2007 établissant une infrastructure d'information géographique dans la Communauté européenne (INSPIRE) (JO L 108 du 25.4.2007, p. 1).

<sup>(5)</sup> Règlement (UE) n° 1089/2010 de la Commission du 23 novembre 2010 portant modalités d'application de la directive 2007/2/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne l'interopérabilité des séries et des services de données géographiques (JO L 323 du 8.12.2010, p. 11).

<sup>(6)</sup> Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1).

les données statiques, les métadonnées correspondantes et les informations sur la qualité des données, par l'intermédiaire d'un point d'accès national ou commun. Ce point d'accès peut prendre diverses formes, telles qu'une base de données, un entrepôt de données, une place de marché de données, un référentiel, un registre, un portail web ou une structure analogue, selon le type de données en cause. Les États membres devraient envisager de regrouper les points d'accès existants publics et privés en un point unique permettant l'accès à tous les types de données pertinentes disponibles couverts par les présentes spécifications.

- (11) Les États membres devraient être autorisés à coopérer entre eux afin d'établir un point d'accès commun couvrant les données disponibles des États membres participants. Ils devraient être libres de décider d'utiliser comme point d'accès national aux données couvertes par le présent règlement les points d'accès établis en application d'autres actes délégués adoptés en vertu de la directive 2010/40/UE. En outre, les États membres devraient être libres de décider d'utiliser comme point d'accès national les points d'accès déjà existant couvrant plusieurs secteurs. Les États membres peuvent définir quel acteur est responsable de la fourniture des données concernant les déplacements et la circulation décrites à l'annexe. Dans certains cas, les opérateurs de transport, les gestionnaires d'infrastructure et les fournisseurs de services de transport à la demande opèrent dans plusieurs États membres, auquel cas plusieurs points d'accès sont pertinents pour donner accès aux données concernant les déplacements et la circulation. Il convient cependant de s'efforcer d'éviter la duplication inutile des données et de tenir compte de la forme de ces points d'accès. Les données et métadonnées pertinentes pourraient donc être énumérées dans tous les points d'accès nationaux concernés qui ont la forme d'un référentiel. En outre, si certains points d'accès nationaux concernés ont la forme d'une base de données ou d'un entrepôt de données, ces données et métadonnées pourraient n'être physiquement présentes que dans un seul, et simplement listées dans tous les autres. Les modalités d'utilisation des données concernant la circulation et les déplacements fournies par le point d'accès national peuvent être déterminées, le cas échéant, par un accord de licence.
- (12) Les données concernant les déplacements et la circulation énumérées à l'annexe peuvent être intégrées dans le point d'accès national selon une approche par étapes. Les États membres devraient être libres de décider d'intégrer ou non les données énumérées à l'annexe avant la date limite fixée. Les services d'informations sur les déplacements multimodaux sont fondés sur des données à la fois statiques et dynamiques sur les déplacements et la circulation, telles qu'elles sont énumérées à l'annexe. Les données statiques sur les déplacements et la circulation, qui sont essentielles pour l'information et la planification avant le voyage, sont par conséquent requises par tous les États membres. Les données dynamiques sur les déplacements et la circulation, par exemple les perturbations et les retards, peuvent permettre aux utilisateurs finaux d'adapter leur trajet et d'éviter ainsi les pertes de temps. L'intégration de ces données dynamiques aux points d'accès nationaux peut toutefois nécessiter des efforts supplémentaires. Les États membres devraient être libres de décider d'inclure ou non les données dynamiques sur les déplacements et la circulation énumérées à l'annexe dans leur point d'accès national. S'ils décident d'inclure ces données, les exigences du présent règlement devraient alors s'appliquer. Afin de veiller à ce que le développement des informations sur les déplacements multimodaux soit cohérent dans toute l'Union, les États membres sont encouragés à intégrer au point d'accès national les données dynamiques existantes sur les déplacements et la circulation, selon le calendrier suivant: les données concernant les déplacements et la circulation indiquées à l'annexe, point 2.1, pour le 1<sup>er</sup> décembre 2019, les données concernant les déplacements et la circulation indiquées à l'annexe, point 2.2, pour le 1<sup>er</sup> décembre 2020, et celles indiquées à l'annexe, point 2.3, pour le 1<sup>er</sup> décembre 2021.
- (13) Afin de permettre l'utilisation fructueuse et efficiente des points d'accès nationaux, il faut décrire correctement le contenu et la structure des données pertinentes sur les déplacements et la circulation, en utilisant les métadonnées appropriées<sup>(1)</sup>.
- (14) Ces spécifications ne devraient pas obliger les autorités chargées des transports, les opérateurs de transport, les fournisseurs de services de transport à la demande et les gestionnaires d'infrastructure à commencer la collecte de toute donnée qui n'est pas déjà disponible dans un format lisible en machine. Les exigences spécifiques relatives aux données statiques et dynamiques sur les déplacements et la circulation dans différents modes de transport ne devraient s'appliquer qu'aux données déjà collectées et disponibles dans un format lisible en machine. Dans le même temps, les États membres devraient être encouragés à rechercher des moyens adaptés à leurs besoins pour numériser avec un bon rapport coût-efficacité les données dynamiques et statiques existantes pour différents modes de transport. Les États membres qui commencent à numériser les informations statiques et dynamiques concernant les déplacements et la circulation dans différents modes de transport qui peuvent être utilisées aux fins des services d'informations sur les déplacements multimodaux sont encouragés à commencer par les données définies dans le niveau de service 1 à l'annexe, puis dans les niveaux de service 2 et 3. Les données définies dans le premier groupe sont considérées comme essentielles pour le fonctionnement de base de services d'informations sur les déplacements multimodaux.
- (15) Afin de développer une mise à disposition harmonisée et continue de services d'informations sur les déplacements multimodaux et de soutenir l'interopérabilité dans toute l'Union, un ensemble harmonisé de formats et de protocoles d'échange de données interopérables fondés sur des solutions et normes techniques existantes devrait être utilisé au point d'accès national. Dans le cadre des services d'informations sur les déplacements multimodaux, il existe plusieurs normes et spécifications techniques concernant les transports routiers (DATEX II), ferroviaire (documents techniques TAP-TSI B1, B2, B3, B4, B8, B9), aérien (IATA SSIM-manuel IATA d'échange normalisé des informations concernant les horaires) et les données géographiques

<sup>(1)</sup> Catalogue coordonné de métadonnées EU EIP SPA.

sous-jacentes (INSPIRE). En pareil cas, le présent règlement devrait faire référence aux exigences déjà en vigueur, mais les modes de transport en cause peuvent choisir d'appliquer d'autres normes et spécifications techniques indiquées dans la spécification. Il convient cependant d'éviter la duplication des données identiques concernant les déplacements et la circulation dans plusieurs formats (par exemple les données ferroviaires urbaines dans TAP-TSI ou NeTex). À l'avenir ces normes, notamment DATEX II, pourront étendre leur champ d'application afin d'englober certains éléments urbains, et devraient le cas échéant être utilisées dans le cadre des spécifications.

- (16) En ce qui concerne l'échange de données statiques régulières (cas notamment des transports publics, des autocars de grandes lignes et des navires rouliers maritimes), les données pertinentes dans les points d'accès nationaux devraient utiliser la norme d'échange NeTex CEN/TS 16614 fondée sur le modèle de référence des données conceptuelles sous-jacentes Transmodel EN 12896: versions 2006 et suivantes, ou tout format lisible en machine pleinement compatible dans le calendrier convenu. En ce qui concerne l'échange de données dynamiques concernant les transports publics, si des États membres choisissent d'inclure des données dynamiques dans les points d'accès nationaux, il convient d'appliquer les parties pertinentes de la norme du CEN pour l'échange de données concernant les transports publics SIRI CEN/TS 15531 et ses versions ultérieures mises à jour, ou tout format lisible en machine et pleinement compatible. Les États membres peuvent choisir de continuer à utiliser au niveau national les normes nationales applicables aux données concernant les transports publics, pour les opérations nationales, mais afin de garantir l'interopérabilité et la continuité des services dans toute l'Europe, les normes UE spécifiées doivent être utilisées au point d'accès national. Les États membres peuvent utiliser des méthodes de traduction et de conversion pour se conformer aux exigences de la normalisation européenne. Il convient d'utiliser la version des normes prescrites qui est disponible à la date d'application. Il convient également d'utiliser toutes les mises à jour qui élargissent le champ d'application et d'inclure les nouveaux types de données.
- (17) Afin de garantir une utilisation optimale et la pleine interopérabilité des normes précitées entre les États membres, il convient de définir et d'appliquer au sein des points d'accès nationaux un profil minimal commun qui indique les différents éléments clés de la norme. Les profils nationaux des États membres doivent se fonder, lorsqu'il existe, sur un profil minimal commun européen.
- (18) La fourniture d'informations exactes et fiables sur les déplacements par les fournisseurs de service est essentielle pour les voyageurs dans toute l'Union. Lorsque des changements surviennent, les données pertinentes devraient être mises à jour en temps utile par les autorités chargées des transports ou les opérateurs de transport, par l'intermédiaire du point d'accès national. En outre, lorsque des données concernant les déplacements et la circulation sont utilisées par un fournisseur de services, le risque existe que des informations inexactes concernant les déplacements soient communiquées aux utilisateurs, ce qui peut avoir un effet négatif sur l'itinéraire emprunté par le voyageur. Lorsque des inexactitudes sont détectées par les autorités chargées des transports, les opérateurs de transport, les gestionnaires d'infrastructure ou les fournisseurs de services de transport à la demande, ces erreurs devraient être corrigées en temps utile.
- (19) Actuellement, il existe de nombreux services d'informations sur les déplacements multimodaux en Europe mais ceux d'entre eux qui offrent des itinéraires complets de porte à porte sont généralement limités au territoire national d'un État membre. La meilleure solution pour étendre la couverture géographique des services d'informations sur les déplacements et soutenir la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, des informations sur ces déplacements consiste à relier les services d'informations sur les déplacements locaux, régionaux et nationaux. Cela implique le recours à des outils technologiques comprenant des interfaces permettant de relier les systèmes d'information existants afin d'échanger les résultats de recherche d'itinéraire. Il est recommandé que les services d'informations sur les déplacements utilisent, aux fins de la planification distribuée des trajets, la spécification technique européenne intitulée «Intelligent Transport Systems — Public Transport — Open API for distributed journey planning 00278420» actuellement en cours de finalisation. Lorsque des fournisseurs de services établissent des points de transfert pour la planification distribuée des trajets, ces points devraient être indiqués au point d'accès national.
- (20) Les services d'informations sur les déplacements peuvent proposer aux utilisateurs finaux plusieurs options de voyage avec différents opérateurs de transport. Il est impératif que les fournisseurs de services soient transparents dans les critères utilisés pour hiérarchiser les options de voyage et fournissent des informations neutres sur les déplacements. Dans toute la mesure du possible, les fournisseurs de service d'informations sur les déplacements devraient fournir des informations sur les émissions de gaz à effet de serre des différents modes de transport afin d'appuyer le transfert vers des modes de transport durables. Ces fournisseurs de services sont également fortement encouragés à permettre le retour d'information direct des clients concernant la qualité du service.
- (21) L'utilisation de données statiques et dynamiques aux fins des services d'informations sur les déplacements implique des données provenant de différents acteurs de la chaîne de valeur. Dans de nombreux cas, les données initiales émanant des autorités chargées des transports, des opérateurs de transport, des gestionnaires d'infrastructure ou des fournisseurs de services de transport à la demande seront utilisées par un fournisseur de services d'informations sur les déplacements. En ce cas, il est impératif que la source initiale, la date et l'heure de la dernière mise à jour statique soient indiquées à chaque utilisation.

- (22) Afin de maximiser l'utilisation prévisible des services d'informations sur les déplacements par des personnes présentant des limitations fonctionnelles, les fournisseurs de services d'informations sur les déplacements et les États membres devraient, lorsqu'ils mettent en œuvre le règlement délégué, tenir compte de la législation applicable en ce qui concerne les exigences d'accessibilité telle que le futur acte législatif européen sur l'accessibilité. Les exigences pertinentes incluent l'accessibilité des sites internet et des services fondés sur les dispositifs mobiles, d'une manière cohérente et adéquate pour la perception, l'utilisation et la compréhension des utilisateurs.
- (23) Afin de garantir que ces spécifications sont correctement mises en œuvre, les États membres devraient évaluer la conformité avec les exigences concernant l'accessibilité, l'échange, la réutilisation et la mise à jour des données concernant les déplacements multimodaux par les autorités chargées des transports, les opérateurs de transport, les fournisseurs de service de transport à la demande et les fournisseurs de services d'informations sur les déplacements. À cet effet les autorités compétentes devraient être libres de s'appuyer sur des déclarations de conformité sur l'honneur soumises par les autorités chargées des transports, les opérateurs de transport, les gestionnaires d'infrastructure, les fournisseurs de services de transport à la demande ou de services d'informations sur les déplacements, et peuvent procéder à des contrôles aléatoires pour vérifier l'exactitude de ces déclarations.
- (24) Afin de suivre la mise en œuvre du présent règlement, les États membres devraient communiquer à la Commission un rapport décrivant la mise en œuvre des différentes exigences.
- (25) Par l'intermédiaire du mécanisme pour l'interconnexion en Europe, la Commission apportera un soutien aux fins du respect des exigences établies par le présent règlement dans le cadre d'un programme d'action de soutien <sup>(1)</sup>, notamment pour la mise en place du point d'accès national, la conversion aux normes d'échange de données prescrites, l'utilisation de profils minimaux communs au sein des points d'accès nationaux et la liaison des services d'informations sur les déplacements, le cas échéant.
- (26) Le Contrôleur européen de la protection des données a été consulté conformément à l'article 28, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil <sup>(2)</sup> et a rendu un avis le 22 août 2017,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

#### *Article premier*

### **Objet et champ d'application**

1. Le présent règlement établit les spécifications nécessaires afin de garantir que les services d'informations sur les déplacements multimodaux mis à disposition dans l'ensemble de l'Union sont précis et disponibles par-delà les frontières à l'intention des utilisateurs des STI.
2. Le présent règlement s'applique à l'ensemble du réseau de transport de l'Union.
3. Il s'applique conformément à l'article 5 de la directive 2010/40/UE.

#### *Article 2*

### **Définitions**

Aux fins du présent règlement, les définitions figurant à l'article 4 de la directive 2010/40/UE et à l'article 3 du règlement (UE) n° 1315/2013 s'appliquent.

En outre, on entend par:

- 1) «accessibilité des données», la possibilité de demander et d'obtenir les données à tout moment dans un format lisible en machine;
- 2) «mise à jour des données», toute modification des données existantes, y compris leur suppression ou l'insertion d'éléments nouveaux ou additionnels;

<sup>(1)</sup> Décision d'exécution de la Commission du 7 avril 2016 modifiant la décision d'exécution C(2014) 1921 de la Commission établissant un programme de travail pluriannuel pour 2014-2020 pour une assistance financière dans le domaine du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) — secteur des transports pour la période 2014-2020.

<sup>(2)</sup> Règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2000 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données (JO L 8 du 12.1.2001, p. 1).

- 3) «métadonnées», une description structurée du contenu des données qui aide à les retrouver et à les utiliser;
- 4) «services de recherche», les services permettant de rechercher les données requises à l'aide du contenu des métadonnées correspondantes, et d'afficher ledit contenu;
- 5) «réseau transeuropéen de transport global», l'infrastructure de transport qui fait partie du réseau global tel que défini dans le règlement (UE) n° 1315/2013;
- 6) «point d'accès», une interface numérique qui donne accès au moins aux données statiques sur les déplacements, aux données historiques concernant la circulation, avec les métadonnées correspondantes, en vue de leur réutilisation par les utilisateurs, ou aux sources et métadonnées de ces données, en vue de leur réutilisation par les utilisateurs;
- 7) «données dynamiques sur les déplacements et la circulation», les données relatives aux différents modes de transport, qui changent souvent ou régulièrement, telles qu'énumérées à l'annexe;
- 8) «données statiques sur les déplacements et la circulation», les données relatives aux différents modes de transport qui ne changent pas du tout ou pas souvent, ou qui changent régulièrement, telles qu'énumérées à l'annexe;
- 9) «autorité chargée des transports», une autorité publique chargée de la gestion de la circulation ou de la planification, du contrôle ou de la gestion d'un réseau de transport ou de modes transport donnés, ou des deux, relevant de sa compétence territoriale;
- 10) «opérateur de transport», une entité publique ou privée responsable de l'entretien et de la gestion du service de transport;
- 11) «utilisateur», une entité publique ou privée qui utilise le point d'accès national, telle que les autorités chargées des transports, les opérateurs de transport, les fournisseurs de services d'informations sur les déplacements, les producteurs de cartes numériques, les fournisseurs de services de transport à la demande et les gestionnaires d'infrastructure;
- 12) «utilisateur final», une personne physique ou morale, qui a accès aux informations sur les déplacements;
- 13) «service d'informations sur les déplacements», un service STI, comprenant des cartes numériques, qui fournit aux utilisateurs et aux utilisateurs finaux des informations sur les déplacements et la circulation pour au moins un mode de transport;
- 14) «données historiques concernant la circulation», les caractéristiques de la circulation en fonction de l'heure, du jour, de la saison, fondées sur des mesures antérieures, comprenant le taux de congestion, les vitesses moyennes, les temps de trajet moyen, comme énuméré à l'annexe;
- 15) «actualité des données», la disponibilité de données à jour fournies aux utilisateurs et aux utilisateurs finaux suffisamment à l'avance pour être utiles;
- 16) «fournisseur de services d'informations sur les déplacements», un fournisseur public ou privé d'informations sur les déplacements et la circulation destinées aux utilisateurs et aux utilisateurs finaux, à l'exclusion d'un simple intermédiaire retransmettant des informations;
- 17) «transport à la demande», un service de transport de voyageurs qui se caractérise par la flexibilité des itinéraires, tels que le covoiturage, le partage de voitures, les vélos en libre-service, le partage de trajets, les taxis, les services de trajet à la demande. Ces services requièrent normalement l'interaction préalable du fournisseur de transport à la demande et des utilisateurs finaux;
- 18) «fournisseur de service de transport à la demande», un fournisseur public ou privé de service de transport à la demande à des utilisateurs et des utilisateurs finaux, y compris les informations correspondantes sur les déplacements et la circulation;
- 19) «liaison de services», la connexion de systèmes d'informations sur les déplacements locaux, régionaux et nationaux qui sont reliés par des interfaces techniques afin de fournir des résultats de recherche d'itinéraire ou d'autres résultats provenant d'interfaces de programmation (API), fondés sur des informations statiques et/ou dynamiques sur les déplacements et la circulation;
- 20) «point de transfert», la gare, l'arrêt ou le lieu où deux itinéraires provenant de services d'informations sur les déplacements sont liés afin d'obtenir un trajet;
- 21) «informations sur les déplacements multimodaux», des informations tirées de données statiques ou dynamiques sur les déplacements et la circulation, ou les deux, à l'intention des utilisateurs ou des utilisateurs finaux, par l'intermédiaire de tout mode de communication, couvrant au moins deux modes de transport et donnant la possibilité de comparer les modes de transport;

- 22) «résultat de recherche d'itinéraire», l'itinéraire de voyage, dans un format lisible en machine, résultant d'une demande de trajet par un utilisateur final, en référence au(x) point(s) de transfert utilisé(s);
- 23) «gestionnaire d'infrastructure», un organisme public ou privé ou une entreprise chargé(e) notamment de l'établissement et de l'entretien de l'infrastructure de transport ou d'une partie de celle-ci;
- 24) «service de transport de voyageurs», un service de transport public ou privé ou un service disponible pour une utilisation collective ou privée par le public et couvrant différents modes de transport.

### Article 3

#### Points d'accès nationaux

1. Chaque État membre crée un point d'accès national. Le point d'accès national constitue un point unique d'accès, par les utilisateurs, au moins aux données statiques sur les déplacements et la circulation, et aux données historiques concernant la circulation des différents modes de transport, y compris les mises à jour des données, comme indiqué à l'annexe, fournies par les autorités chargées des transports, les opérateurs de transport, les gestionnaires d'infrastructure ou les fournisseurs de services de transport à la demande, sur le territoire d'un État membre donné.
2. Les points d'accès nationaux existants qui ont été créés pour satisfaire aux exigences découlant d'autres actes délégués adoptés en vertu de la directive 2010/40/UE peuvent être utilisés, si les États membres le jugent approprié, comme points d'accès nationaux.
3. Les points d'accès nationaux fournissent aux utilisateurs des services de recherche, par exemple des services permettant de rechercher les données requises à l'aide du contenu des métadonnées correspondantes, et d'afficher ledit contenu.
4. Les autorités chargées des transports, les opérateurs de transport, les gestionnaires d'infrastructure et les fournisseurs de services de transport à la demande font en sorte de fournir les métadonnées appropriées afin de permettre aux utilisateurs de retrouver et d'utiliser les séries de données disponibles par l'intermédiaire des points d'accès nationaux.
5. Deux États membres ou plus peuvent créer un point d'accès commun.

### Article 4

#### Accessibilité, échange et réutilisation des données statiques sur les déplacements et la circulation

1. Les autorités chargées des transports, les opérateurs de transport, les gestionnaires d'infrastructure et les fournisseurs de services de transport à la demande fournissent les données statiques sur les déplacements et la circulation et les données historiques concernant la circulation des différents modes de transport énumérées au point 1 de l'annexe, en utilisant:
  - a) dans le cas du transport routier, les normes définies à l'article 4 du règlement délégué (UE) 2015/962;
  - b) pour les autres modes de transport, une des normes et spécifications techniques suivantes: NeTEx CEN/TS 16614 et ses versions ultérieures, les documents techniques définis dans le règlement (UE) n° 454/2011 et leurs versions ultérieures, les documents techniques élaborés par l'IATA ou tout format lisible en machine pleinement compatible et interopérable avec ces normes et spécifications techniques;
  - c) pour le réseau spatial, les exigences définies à l'article 7 de la directive 2007/2/CE.
2. Les données statiques pertinentes sur les déplacements et la circulation énumérées au point 1 de l'annexe qui sont applicables à NeTEx et à DATEX II sont représentées par des profils nationaux minimaux.
3. Les autorités chargées des transports, les opérateurs de transport, les gestionnaires d'infrastructure et les fournisseurs de services de transport à la demande fournissent les données statiques sur les déplacements et la circulation par l'intermédiaire des points d'accès nationaux dans les formats requis, selon le calendrier suivant:
  - a) pour les données concernant les déplacements et la circulation décrites au point 1.1 de l'annexe concernant le réseau RTE-T global, le 1<sup>er</sup> décembre 2019 au plus tard;
  - b) pour les données concernant les déplacements et la circulation décrites au point 1.2 de l'annexe concernant le réseau RTE-T global, le 1<sup>er</sup> décembre 2020 au plus tard;

- c) pour les données concernant les déplacements et la circulation décrites au point 1.3 de l'annexe concernant le réseau RTE-T global, le 1<sup>er</sup> décembre 2021 au plus tard;
  - d) pour les données concernant les déplacements et la circulation décrites aux points 1.1, 1.2 et 1.3 de l'annexe concernant d'autres parties du réseau de transport de l'Union, le 1<sup>er</sup> décembre 2023 au plus tard.
4. Les API qui donnent accès aux données statiques sur les déplacements et la circulation énumérées à l'annexe par l'intermédiaire des points d'accès nationaux sont publiquement accessibles, les utilisateurs et les utilisateurs finaux pouvant s'enregistrer pour obtenir l'accès.

#### Article 5

### Accessibilité, échange et réutilisation des données statiques sur les déplacements et la circulation

1. Lorsque les États membres décident de fournir les données dynamiques sur les déplacements et la circulation des différents modes de transport énumérées au point 2 de l'annexe par l'intermédiaire des points d'accès nationaux, les autorités chargées des transports, les opérateurs de transport, les gestionnaires d'infrastructure ou les fournisseurs de services de transport à la demande utilisent:
- a) dans le cas du transport routier, les normes définies aux articles 5 et 6 du règlement délégué (UE) 2015/962;
  - b) pour les autres modes de transport: la norme SIRI CEN/TS 15531 et ses versions ultérieures, les documents techniques définis dans le règlement (UE) n° 454/2011 ou tout format lisible en machine pleinement compatible et interopérable avec ces normes ou documents techniques.
2. Les données pertinentes sur les déplacements et la circulation visées au point 2 de l'annexe applicables à SIRI et DATEX II sont représentées par des profils nationaux minimaux déterminés par les États membres et accessibles par les points d'accès nationaux.
3. Les API qui donnent accès aux données dynamiques sur les déplacements et la circulation énumérées à l'annexe par l'intermédiaire des points d'accès nationaux sont publiquement accessibles, les utilisateurs et les utilisateurs finaux pouvant s'enregistrer pour obtenir l'accès.

#### Article 6

### Mises à jour des données

1. Les services d'informations sur les déplacements sont fondés sur des mises à jour des données statiques et dynamiques sur les déplacements et la circulation.
2. Lorsque des changements surviennent, les données statiques et dynamiques pertinentes sur les déplacements et la circulation énumérées à l'annexe sont mises à jour en temps utile par les autorités chargées des transports, les opérateurs de transport, les gestionnaires d'infrastructure ou les fournisseurs de services de transport à la demande, par l'intermédiaire des points d'accès nationaux. Ils corrigent en temps utile toute inexactitude qu'ils détectent dans leurs données ou leur ayant été signalée par les utilisateurs ou les utilisateurs finaux.

#### Article 7

### Liaison de services d'informations sur les déplacements

1. Sur demande, les fournisseurs de services d'informations sur les déplacements fournissent aux autres fournisseurs de services d'informations des résultats de recherche d'itinéraire fondés sur des informations statiques et, si possible, dynamiques.
2. Les résultats de recherche d'itinéraire sont fondés sur:
- a) les points de départ et d'arrivée des demandeurs, ainsi que l'heure et la date de départ ou d'arrivée, ou les deux;
  - b) les options de voyage disponibles ainsi que l'heure et la date de départ ou d'arrivée, ou les deux, y compris les éventuelles correspondances possibles;
  - c) le point de transfert entre services d'informations sur les déplacements;
  - d) en cas de perturbations, les autres options de voyage disponibles ainsi que l'heure et la date de départ ou d'arrivée, ou les deux, y compris les éventuelles correspondances, le cas échéant.

*Article 8***Exigences applicables à la réutilisation de données concernant les déplacements et la circulation aux fins de la fourniture de services et à la liaison de services d'informations sur les déplacements**

1. Les données concernant les déplacements et la circulation énumérées à l'annexe et les métadonnées correspondantes, incluant des informations sur la qualité de ces données, sont accessibles aux fins d'échange et de réutilisation au sein de l'Union, sur une base non discriminatoire, par l'intermédiaire du point d'accès national ou d'un point d'accès commun et dans un délai qui permet la fourniture en temps utile de services d'informations sur les déplacements. Elles sont exactes et à jour.
2. Les données visées au paragraphe 1 sont réutilisées d'une manière neutre, sans discrimination ni biais. Les critères utilisés pour le classement des options de voyage des différents modes de transport ou de leur combinaison, ou les deux, sont transparents et ne se fondent sur aucun facteur directement ou indirectement lié à l'identité de l'utilisateur ou, le cas échéant, à une considération commerciale liée à la réutilisation des données, et sont appliqués sans discrimination à tous les utilisateurs participants. La première présentation d'itinéraire de voyage n'induit pas l'utilisateur final en erreur.
3. Lorsque les données statiques et dynamiques sur les déplacements et la circulation sont réutilisées, la source de ces données est indiquée. La date et l'heure de la dernière mise à jour des données statiques sont également indiquées.
4. Les modalités d'utilisation des données concernant la circulation et les déplacements fournies par le point d'accès national peuvent être déterminées, le cas échéant, par un accord de licence. Ces conditions ne limitent pas inutilement les possibilités de réutilisation et ne sont pas utilisées pour restreindre la concurrence. Les accords de licence, lorsqu'ils sont utilisés, restreignent dans tous les cas aussi peu que possible les possibilités de réutilisation. Toute compensation financière est raisonnable et proportionnée aux coûts légitimes encourus pour la fourniture et la diffusion des données pertinentes sur les déplacements et la circulation.
5. Les modalités de la liaison de services d'informations sur les déplacements sont définies dans des accords contractuels entre les fournisseurs de services d'informations sur les déplacements. Toute compensation financière des dépenses encourues aux fins de la liaison de services d'informations sur les déplacements est raisonnable et proportionnée.

*Article 9***Évaluation de la conformité**

1. Les États membres évaluent si les exigences des articles 3 à 8 sont respectées par les autorités chargées des transports, les opérateurs de transport, les fournisseurs de services de transport à la demande et les fournisseurs de services d'informations sur les déplacements.
2. Aux fins de cette évaluation, les autorités compétentes des États membres peuvent demander aux autorités chargées des transports, aux opérateurs de transport, aux gestionnaires d'infrastructure, aux fournisseurs de services de transport à la demande et aux fournisseurs de services d'informations sur les déplacements les documents suivants:
  - a) une description des données concernant les déplacements et la circulation énumérées ou stockées dans le ou les points d'accès, et des services d'informations sur les déplacements disponibles, y compris les connexions avec d'autres services, le cas échéant, ainsi que des informations sur leur qualité; et
  - b) une déclaration de la conformité aux exigences prévues aux articles 3 à 8 fondée sur des données concrètes.
3. Les États membres contrôlent de manière aléatoire l'exactitude des déclarations visées au paragraphe 2, point b).

*Article 10***Rapports**

1. Pour le 1<sup>er</sup> décembre 2019, les États membres remettent à la Commission un rapport sur les mesures prises, le cas échéant, en vue de mettre en place un point d'accès national, et sur ses modalités de fonctionnement.

2. Les États membres adressent par la suite à la Commission, une année civile sur deux, un rapport comportant les informations suivantes:

- a) les progrès réalisés en matière d'accessibilité et d'échange des types de données concernant les déplacements et la circulation décrites à l'annexe;
- b) la couverture géographique et les données concernant les déplacements et la circulation décrites à l'annexe accessibles au point d'accès, et la liaison de services d'informations sur les déplacements;
- c) les résultats de l'évaluation de la conformité visée à l'article 9; et
- d) le cas échéant, une description des modifications apportées au paragraphe 1 ou au paragraphe 2, point b).

#### Article 11

#### **Entrée en vigueur**

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 31 mai 2017.

*Par la Commission*  
*Le président*  
Jean-Claude JUNCKER

## ANNEXE

## CATÉGORIES DE DONNÉES

(comme visées aux articles 3, 4, 5, 6, 8 et 10)

Séparation des modes de transport par type, tels que:

**Services réguliers**

Transport aérien, ferroviaire y compris ferroviaire à grande vitesse, ferroviaire conventionnel et ferroviaire léger, autocars longue distance, transport maritime y compris les ferries, métros, trams, bus, trolleybus.

**Services à la demande**

Bus, ferries, taxi, autopartage, covoiturage, location de voiture, vélopartage, location de vélos.

**Modes personnels**

Voiture, moto, vélo.

**1. Les types de données statiques concernant les déplacements****1.1. Niveau de service 1**

- a) Recherche de lieu (origine/destination):
  - i) identifiants d'adresse (numéro de bâtiment, rue, code postal);
  - ii) lieux topographiques (ville, localité, village, banlieue, unité administrative);
  - iii) lieux intéressants (en relation avec les informations sur les transports), points de destination possibles de voyageurs.
- b) Itinéraires:

calendrier opérationnel, reliant des types de journées à des dates.
- c) Recherche de lieux (points d'arrêt):
  - i) nœuds d'accès identifiés (tous modes en lignes régulières);
  - ii) géométrie/structure de la carte des nœuds d'accès (tous modes en lignes régulières).
- d) Calcul de l'itinéraire — services réguliers:
  - i) possibilités de correspondances, temps de correspondance par défaut entre modes aux points d'échange;
  - ii) topologie du réseau et itinéraires/lignes (topologie);
  - iii) opérateurs de transport;
  - iv) horaires;
  - v) correspondances planifiées entre services réguliers garantis;
  - vi) horaires de fonctionnement;
  - vii) services aux nœuds d'accès (informations sur le quai, guichets d'assistance/d'information, billetterie, ascenseurs/escaliers, entrées et sorties);
  - viii) véhicules (surbaissés; accessibles aux fauteuils roulants);
  - ix) accessibilité des points d'arrêt et voies de circulation au sein d'un point d'échange (ascenseurs, escaliers roulants);
  - x) existence de services d'assistance (notamment d'assistance sur place).

- e) Calcul d'itinéraire — transport routier (pour les modes personnels):
  - i) réseau routier;
  - ii) réseau cyclable (voies réservées, voies partagées avec d'autres véhicules, voies partagées avec les piétons);
  - iii) réseau piétonnier et services facilitant l'accessibilité.

### 1.2. Niveau de service 2

- a) Recherche de lieux (modes à la demande):
  - i) parcs relais;
  - ii) stations de vélos partagés;
  - iii) stations de voitures partagées;
  - iv) stations publiquement accessibles de réapprovisionnement en essence, diesel, GNC/GNL et pour véhicules fonctionnant à l'hydrogène ou à l'électricité;
  - v) Stationnement sécurisé pour vélos (tels que garages fermés).
- b) Services d'information:

lieux et modalités d'achat de billets pour les services réguliers, les modes à la demande et le stationnement (tous modes en lignes régulières et à la demande, y compris les canaux de détail, les méthodes d'exécution et les méthodes de paiement).
- c) Itinéraires, informations auxiliaires, contrôle de disponibilité:
  - i) tarifs de base communs standard (tous modes en lignes régulières):
    - données tarifaires du réseau (zones tarifaires et arrêts, niveaux tarifaires),
    - structures tarifaires standard (point à point, y compris tarifs journaliers et hebdomadaires, tarifs zonaux, tarifs forfaitaires);
  - ii) Caractéristiques des véhicules, telles que les différentes classes et le wifi à bord.

### 1.3. Niveau de service 3

- a) Demande de prix de billet détaillé commun standard et spécial (tous modes en lignes régulières):
  - i) catégories de voyageurs (catégories d'utilisateurs, telles qu'adulte, enfant, étudiant, senior, handicapé, conditions applicables et classes de voyage telles que première et seconde);
  - ii) caractéristiques communes des billets (droits d'accès, tels que zone/point à point, y compris les billets journaliers et hebdomadaires, aller simple/aller-retour, admissibilité, conditions d'utilisation de base telles que période de validité/opérateur/durée du voyage/correspondance, tarifs standard point à point pour différentes liaisons point à point, y compris les tarifs journaliers et hebdomadaires, les tarifs par zones et les tarifs forfaitaires);
  - iii) billets spéciaux: offres comportant des conditions spéciales supplémentaires telles que des tarifs promotionnels, des tarifs de groupe, des abonnements, des offres combinées groupant différents produits tels que du stationnement, un voyage, une durée minimale de séjour, etc.;
  - iv) conditions commerciales de base telles que le remboursement, le remplacement, l'échange, le transfert et les conditions de réservation de base telles que la période d'achat, les périodes de validité, les tarifs limités à certains itinéraires et zones, une durée minimale de séjour.
- b) Service d'information (tous modes):
  - i) modalités de paiement des péages (notamment les circuits de distribution, les méthodes d'exécution, les méthodes de paiement);
  - ii) les modalités de réservation d'une voiture partagée, de taxis, de location de vélos, etc. (notamment les circuits de distribution, les méthodes d'exécution, les méthodes de paiement);
  - iii) les modalités de paiement du stationnement, des postes publics de recharge de véhicule électrique, des postes de réapprovisionnement en GNC/GNL, en hydrogène, en essence et carburant diesel (notamment les circuits de distribution, les méthodes d'exécution, les méthodes de paiement).

## c) Itinéraires:

- i) les caractéristiques des réseaux cyclables (qualité du revêtement, possibilité de rouler à deux de front, voie partagée, sur route ou hors route, route pittoresque, passage uniquement pédestre, restrictions d'accès ou de changement de direction (par exemple à contresens));
- ii) paramètres nécessaires pour calculer un facteur environnemental, tels que le carbone par type de véhicule ou voyageur-kilomètre ou en fonction de la distance parcourue à pied;
- iii) paramètres tels que la consommation de carburant nécessaire pour le calcul du coût.

## d) Calcul du plan de trajet:

le temps de trajet estimatifs par type de journée et zone horaire par mode de transport ou combinaison de modes de transport.

**2. Types de données dynamiques concernant les déplacements et la circulation**

## 2.1. Niveau de service 1

Heures de passage, itinéraires et informations auxiliaires:

- i) perturbations (tous modes);
- ii) informations sur la situation en temps réel: retards, annulations, surveillance des correspondances garanties (tous modes);
- iii) situation aux nœuds d'accès (notamment informations dynamiques sur les plateformes, ascenseurs et escaliers roulants en service, emplacement des entrées et sorties fermées — tous modes en lignes régulières).

## 2.2. Niveau de service 2

a) Heures de passage, plans de trajet et informations auxiliaires (tous modes):

- i) heures de départ et d'arrivée estimatives;
- ii) temps de trajet actuels sur les liaisons routières;
- iii) fermetures et déviations sur le réseau cyclable.

b) Services d'information:

disponibilité de stations de recharge accessible au public pour les véhicules électriques et les stations de réapprovisionnement en GNC/GNL, hydrogène, essence et carburant diesel.

c) Contrôle de disponibilité:

- i) disponibilité de voitures et de vélos partagés;
- ii) espaces de stationnement disponibles (en et hors rue), tarifs du stationnement, montant des péages routiers.

## 2.3. Niveau de service 3

Plans de trajet:

temps de trajet prévisionnels sur les liaisons routières.



## Commentaire des articles

### ***Ad Art. 1<sup>er</sup>. Objet et champ d'application***

Cet article énonce l'objet et le champ d'application du projet de loi, qui vise à établir un cadre destiné à soutenir le déploiement ainsi que l'utilisation coordonnée et cohérente des systèmes de transport intelligents (STI), tout en fixant les conditions générales nécessaires à cette fin.

### ***Ad Art. 2. Définitions***

Cet article définit les termes clés nécessaires à la compréhension et à l'application du projet de loi.

L'article regroupe les définitions issues de la directive 2010/40/UE relative au cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et ses interfaces avec d'autres modes de transport, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et la directive (UE) 2023/2661 du Parlement européen et du Conseil du 22 novembre 2023 modifiant la directive 2010/40/UE concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport, transposée en droit national par la lettre circulaire du 22 février 2012 concernant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport.

L'article intègre également les nouvelles définitions introduites par la directive (UE) 2023/2661 du Parlement européen et du Conseil du 22 novembre 2023 modifiant la directive 2010/40/UE concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport, afin de constituer un ensemble harmonisé et cohérent de définitions.

Les définitions des notions « systèmes de transport intelligents coopératifs », « services STI-C », « disponibilité des données », « point d'accès national », « accessibilité des données », « service numérique de mobilité multimodale », « informations sous-jacentes » et « route principale » sont introduites conformément à la directive (UE) 2023/2661 précitée. Par ailleurs, les définitions de « interopérabilité », « service STI », « données routières » et « norme » sont mises à jour.

En ce qui concerne plus spécifiquement la définition du « point d'accès national » ou « PAN », il y a lieu de préciser que dans son avis en date du 7 octobre 2025, le Conseil d'Etat a estimé qu'il convenait de désigner le point d'accès national. Il n'est toutefois pas possible, à ce stade, de désigner une interface numérique qui a vocation à perdurer dans le temps.



Depuis 2014, le « PAN » luxembourgeois au sens de la définition de l'article 2, point 23, du projet de loi est assuré par le portail « data.public.lu », tel que défini dans l'article 4, paragraphe 5, de la loi du 29 novembre 2021 sur les données ouvertes et la réutilisation des informations du secteur public. Ce choix répond au double objectif de simplification administrative et d'efficacité budgétaire, en ce que le portail des données ouvertes est déjà en place et évite ainsi la mise en place d'infrastructures numériques supplémentaires ; en même temps, les données STI luxembourgeoises sont intégralement des données ouvertes et donc naturellement découvrables sur le portail des données ouvertes.

Tout de même le projet de loi ne désigne pas expressément « data.public.lu » comme PAN, en raison de discussions récurrentes au sein du comité européen STI sur l'interopérabilité des PAN des États membres et la perspective qui en découle, que la Commission européenne impose des standards communs. En effet, la directive STI se heurte à une tension : les données « sous-jacentes » sont produites nationalement voire localement, mais doivent être consommables de manière continue à l'échelle européenne. La directive et les spécifications de ses règlements délégués assurent l'interopérabilité technique des données et leur accessibilité à un PAN par pays, mais ne résolvent pas la difficulté pratique pour l'utilisateur de devoir consulter 27 PANs distincts. Face à ce paradoxe, l'Union européenne a fait de l'interopérabilité des PANs une obligation juridique, inscrite à l'article 5, paragraphe 3, de la directive 2010/40/UE, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et la directive (UE) 2023/266. En fait le projet « NAPCORE-X » qui est l'un des projets phares en matière de « projet de coordination soutenu par l'Union » visé par l'article 5, vient de publier le standard « mobilityDCAT-AP », version spécialisée de « DCAT-AP », destinée à l'échange de descriptions de données de mobilité entre portails d'accès.

Le système technique de « data.public.lu » étant conçu pour supporter « DCAT-AP » mais pas « mobilityDCAT-AP », il est nécessaire de conserver une flexibilité quant au lieu d'hébergement du PAN. À ce jour, il demeure « data.public.lu », mais une migration vers un portail dédié pourrait s'imposer. Il importe toutefois de préciser que, même en cas de migration, les données STI resteront accessibles via « data.public.lu », grâce à l'interopérabilité offerte par « DCAT-AP ». Ainsi, pour l'utilisateur, la recherche et la consultation des données ne subiront aucune modification :

- sur data.public.lu, les données STI demeureront visibles ;
- sur le nouveau PAN, les utilisateurs bénéficieront en sus des enrichissements prévus par « mobilityDCAT-AP », notamment les éléments spécifiques exigés par la directive (UE) 2023/2661 précitée et les mécanismes de contrôle de qualité.

Par ailleurs, et à titre de comparaison, en France, le point d'accès national n'a pas non plus été désigné dans la loi, mais dans un décret.

Enfin, l'article créé la notion de « détenteurs de données », inspirée du règlement délégué (UE) 2022/670 de la Commission du 2 février 2022 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation, et du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, afin de viser l'ensemble des acteurs qui ont l'obligation de fournir les données et de déployer les services concernés.



En pratique, ces détenteurs de données sont :

- l'Administration des ponts et chaussées, les communes, les prestataires privés de STI, les fournisseurs de cartes et d'informations sur le trafic, dans le cadre du règlement délégué (UE) 2022/670 de la Commission du 2 février 2022 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation ;
- l'Administration des ponts et chaussées et les opérateurs de stations service / repos pour camionneurs, dans le cadre du règlement délégué (UE) n° 885/2013 de la Commission du 15 mai 2013 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil (directive «STI») en ce qui concerne la mise à disposition de services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux ;
- l'Automobile Club du Luxembourg (ACL) et ses partenaires ainsi que les fournisseurs d'info trafic (comme TomTom, INRX, BeMobile), dans le cadre du règlement délégué (UE) n° 886/2013 de la Commission du 15 mai 2013 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les données et procédures pour la fourniture, dans la mesure du possible, d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière gratuites pour les usagers ;
- l'Administration des transports publics, les Chemins de fer luxembourgeois, Luxtram, TICE, les Autobus de la Ville de Luxembourg (AVL), Vel'OH, Vel'OK, Flex (et Carl'OH), CFL P+R, Flix-Bus, dans le cadre du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux.

Afin de regrouper l'ensemble de ces personnes publiques et privées, l'article 2, point 14 du projet de loi recourt aux notions plus générales d'administrations, communes, autorités et opérateurs de transport, gestionnaires d'infrastructure ou les fournisseurs de services de STI, les exploitants d'aires de stationnement ou d'infrastructures routières, les prestataires de services publics ou privés.

### ***Ad Art. 3. Domaines prioritaires***

Cet article définit les domaines prioritaires pour l'élaboration et l'utilisation des spécifications et des normes, en renvoyant à l'annexe I de la directive 2010/40/UE précitée.

### ***Ad Art. 4. Actions prioritaires***

Cet article établit les actions prioritaires pour l'élaboration et l'utilisation de spécifications et de normes dans les domaines prioritaires, à savoir la mise à disposition de services d'informations sur les déplacements multimodaux, la mise à disposition de services d'informations en temps réel sur la circulation, les données et procédures pour la fourniture d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière gratuites pour les usagers, la mise à disposition harmonisée d'un service d'appel d'urgence (eCall) interopérable dans toute l'Union européenne, la mise à disposition



de services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux, et la mise à disposition de services de réservation concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux.

#### ***Ad Art. 5. Application des spécifications au déploiement des STI***

Cet article stipule que les spécifications relatives au déploiement des STI, adoptées par la Commission européenne, s'appliquent aux applications et services STI lorsqu'ils sont déployés conformément aux principes énoncés dans l'annexe II de la directive 2010/40/UE précitée.

#### ***Ad Art. 6. Disponibilité des données et déploiement des services STI***

Cet article fixe les règles relatives à la mise à disposition des données et au déploiement des services STI. Il précise les obligations des détenteurs de données quant à la fourniture des informations et celles des prestataires de services STI quant au déploiement des services, ainsi que les délais applicables.

L'article attribue au ministre ayant la Mobilité dans ses attributions la responsabilité de garantir l'accessibilité des données et prévoit des sanctions en cas de non-respect des obligations par les détenteurs de données et les prestataires de services STI. Ces sanctions ont été inspirées de la loi du 10 juillet 2011 portant organisation de l'Institut national de la statistique et des études économiques et modifiant la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat.

La Commission européenne a justifié l'introduction de ces nouvelles obligations dans la directive (UE) 2023/2661 précitée en soulignant que la directive de 2010/40/UE précitée portait principalement sur l'adoption de spécifications techniques visant à garantir l'interopérabilité et l'accessibilité de données déjà existantes, fournies sous une forme numérique lisible par machine. À l'exception du service eCall, aucune obligation n'imposait toutefois la création de nouvelles données ni le déploiement de services spécifiques par les acteurs concernés.

Plusieurs services STI sont désormais largement utilisés, tels que la détection d'incidents pour la diffusion d'informations routières liées à la sécurité ou encore l'exploitation de données réglementaires, comme les limitations de vitesse, pour des services tels que l'adaptation intelligente de la vitesse prévue par le règlement (UE) 2019/2144 du Parlement Européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route.

Il est désormais nécessaire de rendre obligatoire la fourniture de certains services STI ainsi que la mise à disposition de données essentielles dans un format lisible par machine, afin d'en garantir la disponibilité continue dans l'ensemble de l'Union européenne.



En règle générale, la directive STI ne vise pas à imposer aux États membres une manière uniforme de digitaliser leurs secteurs des transports. Elle part du constat que la digitalisation est déjà en cours, portée par ses avantages manifestes en matière de sécurité, d'efficacité et de durabilité. L'intervention européenne consiste à harmoniser ces déploiements afin d'éviter la fragmentation et de garantir l'interopérabilité des services à l'échelle de l'Union. La vision est que, lors d'un voyage à travers l'Europe, les utilisateurs puissent compter sur les mêmes services STI dans chaque pays membre et ce, indépendamment du prestataire ou de l'équipement utilisé.

En l'occurrence, le règlement délégué relatif aux aires de stationnement sûres et sécurisées pour poids lourds (SSTPA) impose la mise à disposition harmonisée d'informations essentielles pour le repos des conducteurs sur les corridors transeuropéens ; les règlements délégués sur les informations de trafic liées à la sécurité (SRTI) et les informations sur le trafic en temps-réel (RTTI) exigent une diffusion uniforme de données critiques sur la circulation et les incidents de la route ; et le règlement délégué sur l'information sur les déplacements multimodaux (MMTIS) vise des informations similaires dans le domaine des transports publics et autres services de mobilité (p.ex. vélos ou voitures en autopartage, taxis, etc.), qui sont indispensables à l'opération de services comme « mobilité.lu ».

De manière pratique, les règlements précités visent les informations dites « sous-jacentes », c.-à-d. qui rendent possible le service STI (pas nécessairement dont la diffusion constitue le service STI). Des lacunes dans l'espace (zones non couvertes), dans le temps (données non mises à jour) ou dans la qualité (données incomplètes ou imprécises) entraînent des ruptures de service. Ces ruptures risquent de neutraliser les bénéfices attendus de la digitalisation, notamment les avantages en matière de sécurité routière qui peuvent être vitaux pour les usagers.

C'est pourquoi le présent article introduit un mécanisme de suivi de performance et de contrôle de conformité :

- Les détenteurs de données doivent mettre à disposition, via le point d'accès national, les informations visées aux annexes III et IV de la directive, dans les délais fixés par le droit de l'Union.
- Le ministre, en tant qu'autorité compétente, est chargé de garantir la disponibilité de ces données et le déploiement des services STI. Il procède à l'évaluation du respect des exigences énoncées dans les spécifications de la Commission européenne.
- En cas de manquement, une procédure de mise en demeure est prévue, assortie de sanctions pécuniaires, afin d'assurer l'effectivité des obligations pesant sur les détenteurs de données.

Ce contrôle strict de la qualité des données, même lorsqu'il n'est pas expressément prévu par la directive STI mais certainement par ses actes délégués, répond aux exigences de la directive et l'avis du Conseil d'Etat, en ce qu'il donne au Ministre les moyens nécessaires d'assurer non seulement l'existence de données, mais aussi que ces données soient de qualité suffisante pour jouer leur rôle dans la vision européenne.



### ***Ad Art. 7. Règles concernant la responsabilité***

Cet article prévoit que la loi modifiée du 21 avril 1989 relative à la responsabilité civile pour produits défectueux s'applique à la responsabilité liée au déploiement et à l'utilisation des applications et services STI conformément aux spécifications adoptées par la Commission européenne.

### ***Ad Art. 8. Rapports***

Cet article prévoit que le ministre ayant la Mobilité dans ses attributions est tenu de rendre compte à la Commission européenne, tous les trois ans, des progrès réalisés dans la mise en œuvre de la directive 2010/40/UE précitée, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661, ainsi que des actes délégués et d'exécution adoptés sur sa base.

Il convient de préciser que le Luxembourg a remis son rapport initial sur la mise en œuvre de la directive 2010/40/UE précitée à la Commission européenne le 21 mars 2025.

## Tableau de correspondance

<i>Directive 2010/40/UE, telle que modifiée</i>	<i>Article du projet de loi</i>
Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 1 <sup>er</sup>	Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 1 <sup>er</sup>
Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 2	Non transposable
Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 2bis	Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 2
Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 3	Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 3
Article 2, paragraphe 1 <sup>er</sup>	Article 3, paragraphe 1 <sup>er</sup>
Article 2, paragraphe 2	Article 3, paragraphe 2
Article 3	Article 4
Article 4, point 1	Article 2, point 1
Article 4, point 2	Article 2, point 2
Article 4, point 3	Article 2, point 3
Article 4, point 4	Article 2, point 4
Article 4, point 5	Article 2, point 5
Article 4, point 6	Article 2, point 6
Article 4, point 7	Article 2, point 7
Article 4, point 8	Article 2, point 8
Article 4, point 9	Article 2, point 9
Article 4, point 10	Article 2, point 10
Article 4, point 11	Article 2, point 11
Article 4, point 12	Article 2, point 12
Article 4, point 13	Article 2, point 13
Article 4, point 14	Article 2, point 15
Article 4, point 15	Article 2, point 16
Article 4, point 16	Article 2, point 17
Article 4, point 17	Article 2, point 18
Article 4, point 18	Article 2, point 19
Article 4, point 19	Article 2, point 20
Article 4, point 20	Article 2, point 21
Article 4, point 21	Article 2, point 22
Article 4, point 22	Article 2, point 23
Article 4, point 23	Article 2, point 24
Article 4, point 24	Article 2, point 25
Article 4, point 25	Article 2, point 26
Article 4, point 26	Article 2, point 27
Article 4bis, paragraphe 1 <sup>er</sup>	Non transposable
Article 4bis, paragraphe 2	Non transposable
Article 5, paragraphe 1 <sup>er</sup>	Article 5
Article 5, paragraphe 2	Non transposable
Article 5, paragraphe 3	Non transposable
Article 6, paragraphe 1 <sup>er</sup>	Non transposable
Article 6, paragraphe 2	Non transposable
Article 6, paragraphe 3	Non transposable
Article 6, paragraphe 4	Non transposable
Article 6, paragraphe 5	Non transposable
Article 6, paragraphe 6	Non transposable
Article 6, paragraphe 7	Non transposable

Article 6, paragraphe 8	Non transposable
Article 6 <i>bis</i> , paragraphe 1 <sup>er</sup>	Article 6, paragraphe 1 <sup>er</sup>
Article 6 <i>bis</i> , paragraphe 2	Article 6, paragraphe 2
Article 7, paragraphe 1 <sup>er</sup>	Non transposable
Article 7, paragraphe 1 <i>bis</i>	Non transposable
Article 7, paragraphe 2	Non transposable
Article 7, paragraphe 3	Non transposable
Article 7, paragraphe 4	Non transposable
Article 7, paragraphe 5	Non transposable
Article 7 <i>bis</i> , paragraphe 1 <sup>er</sup>	Non transposable
Article 7 <i>bis</i> , paragraphe 2	Non transposable
Article 7 <i>bis</i> , paragraphe 3	Non transposable
Article 7 <i>bis</i> , paragraphe 4	Non transposable
Article 8, paragraphe 1 <sup>er</sup>	Non transposable
Article 8, paragraphe 2	Non transposable
Article 9	Non transposable
Article 10, paragraphe 1 <sup>er</sup>	Non transposable
Article 10, paragraphe 2	Non transposable
Article 10, paragraphe 3	Non transposable
Article 10, paragraphe 4	Non transposable
Article 10 <i>bis</i>	Non transposable
Article 11	Article 7
Article 12, paragraphe 1 <sup>er</sup>	Non transposable
Article 12, paragraphe 2	Non transposable
Article 12, paragraphe 3	Non transposable
Article 12, paragraphe 4	Non transposable
Article 12, paragraphe 5	Non transposable
Article 12, paragraphe 6	Non transposable
Article 15, paragraphe 1 <sup>er</sup>	Non transposable
Article 15, paragraphe 2	Non transposable
Article 15, paragraphe 3	Non transposable
Article 15, paragraphe 4	Non transposable
Article 16	Non transposable
Article 17, paragraphe 1 <sup>er</sup>	Article 8
Article 17, paragraphe 2	Non transposable
Article 17, paragraphe 3	Article 8
Article 17, paragraphe 4	Non transposable
Article 18, paragraphe 1 <sup>er</sup>	Non transposable
Article 18, paragraphe 2	Non transposable
Article 18 <i>bis</i>	Non transposable
Article 19	Non transposable
Article 20	Non transposable
Annexe I	Transposition par référence
Annexe II	Transposition par référence
Annexe III	Transposition par référence
Annexe IV	Transposition par référence



**DIRECTIVE (UE) 2023/2661 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**du 22 novembre 2023**

**modifiant la directive 2010/40/UE concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport**

**(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen <sup>(1)</sup>,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire <sup>(2)</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) Dans sa communication du 9 décembre 2020 intitulée «Stratégie de mobilité durable et intelligente — mettre les transports européens sur la voie de l'avenir» (ci-après dénommée «stratégie de mobilité durable et intelligente»), la Commission considère le déploiement de systèmes de transport intelligents (STI) comme une action clé pour parvenir à une mobilité multimodale, connectée et automatisée et, partant, contribuer à la transformation du système de transport européen en vue de réaliser l'objectif d'une mobilité efficace, sûre, durable, intelligente et résiliente. Cette stratégie complète les actions annoncées dans le cadre de la stratégie phare sur l'écologisation du transport de marchandises afin de favoriser la logistique multimodale. La stratégie de mobilité durable et intelligente a également annoncé, pour 2022, une révision du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission <sup>(3)</sup> afin d'y inclure l'accessibilité obligatoire d'ensembles de données dynamiques, ainsi qu'une évaluation de la nécessité d'une action réglementaire concernant les droits et obligations des fournisseurs de services numériques multimodaux, et une initiative en matière de billetterie, y compris la billetterie ferroviaire. La présente directive devrait garantir que les applications STI dans le domaine du transport routier permettent une intégration harmonieuse avec d'autres modes de transport, tels que les transports ferroviaires ou les modes de mobilité active, facilitant ainsi le passage à ces modes chaque fois que possible, pour accroître l'efficacité et l'accessibilité.
- (2) La stratégie de mobilité durable et intelligente a confirmé l'ambition de se rapprocher de l'objectif «zéro décès» pour tous les modes de transport dans l'Union d'ici à 2050. Plusieurs actions relevant du champ d'application de la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil <sup>(4)</sup> contribuent à la sécurité des usagers de la route, à savoir notamment eCall, les services d'informations sur la circulation liées à la sécurité routière et les services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux, certifiées conformément au règlement délégué (UE) 2022/1012 de la Commission <sup>(5)</sup>.

<sup>(1)</sup> JO C 290 du 29.7.2022, p. 126.

<sup>(2)</sup> Position du Parlement européen du 3 octobre 2023 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 23 octobre 2023 (non encore parue au Journal officiel).

<sup>(3)</sup> Règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux (JO L 272 du 21.10.2017, p. 1).

<sup>(4)</sup> Directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport (JO L 207 du 6.8.2010, p. 1).

<sup>(5)</sup> Règlement délégué (UE) 2022/1012 de la Commission du 7 avril 2022 complétant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne l'établissement de normes détaillant le niveau de service et de sécurité des aires de stationnement sûres et sécurisées et les procédures de certification de ces dernières (JO L 170 du 28.6.2022, p. 27).

- (3) La communication de la Commission du 11 décembre 2019 intitulée «Le pacte vert pour l'Europe» souligne le rôle de plus en plus important de la mobilité multimodale automatisée et connectée, conjointement avec les systèmes de gestion du trafic intelligents rendus possibles par la numérisation, ainsi que l'objectif consistant à soutenir de nouveaux services de transport et de mobilité durables susceptibles d'améliorer la mobilité, de réduire les embouteillages et la pollution, en particulier en milieu urbain, et de favoriser le passage à des modes de transport plus propres, grâce à des incitations en faveur du transfert modal et d'une meilleure gestion du trafic. Pour appuyer cette évolution, il peut être justifié d'envisager des critères d'examen technique appropriés dans le cadre du règlement (UE) 2020/852 du Parlement européen et du Conseil <sup>(6)</sup> (également appelé règlement sur la taxinomie) afin de soutenir les investissements dans les STI.
- (4) La nécessité croissante de mieux utiliser les données pour rendre les chaînes de transport plus durables, plus sûres, plus efficaces et plus résilientes appelle à une meilleure coordination du cadre STI avec d'autres initiatives visant à harmoniser et à faciliter le partage des données dans les secteurs de la mobilité, des transports et de la logistique, dans une perspective multimodale telles que l'espace européen commun des données relatives à la mobilité et ses composantes, le règlement (UE) 2020/1056 du Parlement européen et du Conseil <sup>(7)</sup> et les travaux du forum sur le numérique dans les transports et la logistique tout en tenant compte des règles relatives à la protection des données et à la vie privée.
- (5) Compte tenu de la nécessité de numériser le transport routier, d'accroître la sécurité routière et de réduire les embouteillages, le déploiement et l'utilisation de systèmes et de services de transport intelligents sur les routes devraient être davantage développés sur le réseau transeuropéen de transport.
- (6) La numérisation et les innovations liées au domaine du transport routier créent des possibilités d'emploi grâce à l'élaboration de nouveaux projets dans le secteur.
- (7) Dans de nombreux États membres, des applications nationales de systèmes et services de transport intelligents sont déjà déployées dans le secteur du transport routier. Toutefois, malgré des améliorations depuis son adoption en 2010, l'évaluation de la directive 2010/40/UE a révélé des lacunes persistantes qui se sont traduites par un déploiement fragmenté et non coordonné, ainsi que par un manque de continuité géographique des services STI sur l'ensemble du territoire de l'Union et à ses frontières extérieures.
- (8) Dans le cadre de la mise en œuvre des règlements délégués (UE) n° 885/2013 <sup>(8)</sup>, (UE) n° 886/2013 <sup>(9)</sup>, (UE) 2015/962 <sup>(10)</sup> et (UE) 2017/1926 de la Commission complétant la directive 2010/40/UE, les États membres ont mis en place des points d'accès nationaux (PAN). Les PAN organisent l'accès aux données relatives aux transports et la réutilisation de celles-ci aux fins de la fourniture aux utilisateurs finals, à l'échelle de l'Union, de services STI interopérables d'informations sur les déplacements et la circulation. Ces données relatives aux transports devraient être disponibles dans un format lisible par machine, dans la mesure où la présente directive le prévoit. Les PAN, conjointement avec les points d'accès régionaux et locaux susceptibles d'exister dans les États membres, constituent une composante importante de l'espace européen commun des données relatives à la mobilité prévu dans le cadre de la stratégie européenne pour les données, et il convient de faire appel à eux en particulier en ce qui concerne l'accessibilité des données. En coopérant pour faciliter l'accès aux données au moyen des PAN, les États membres devraient s'efforcer d'améliorer l'efficacité, l'interopérabilité et la coopération des PAN dans l'ensemble de l'Union, ainsi que de faciliter l'accès des utilisateurs de données à ces derniers. Bien que des PAN soient opérationnels dans tous les États membres, il reste nécessaire d'améliorer la disponibilité des données concernant de nombreux types de données jugés cruciaux pour soutenir le développement de services essentiels fournissant les informations nécessaires aux utilisateurs finals.

<sup>(6)</sup> Règlement (UE) 2020/852 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2020 sur l'établissement d'un cadre visant à favoriser les investissements durables et modifiant le règlement (UE) 2019/2088 (JO L 198 du 22.6.2020, p. 13).

<sup>(7)</sup> Règlement (UE) 2020/1056 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises (JO L 249 du 31.7.2020, p. 33).

<sup>(8)</sup> Règlement délégué (UE) n° 885/2013 de la Commission du 15 mai 2013 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil (directive «STI») en ce qui concerne la mise à disposition de services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux (JO L 247 du 18.9.2013, p. 1).

<sup>(9)</sup> Règlement délégué (UE) n° 886/2013 de la Commission du 15 mai 2013 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les données et procédures pour la fourniture, dans la mesure du possible, d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière gratuites pour les usagers (JO L 247 du 18.9.2013, p. 6).

<sup>(10)</sup> Règlement délégué (UE) 2015/962 de la Commission du 18 décembre 2014 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation (JO L 157 du 23.6.2015, p. 21).

- (9) Il convient de renforcer la coopération des États membres en ce qui concerne l'application des spécifications relatives au déploiement des STI. La Commission devrait faciliter la coopération des États membres dans les domaines prioritaires, par exemple en adoptant des lignes directrices visant à favoriser un déploiement harmonisé et en temps utile des STI au sein de l'Union et à rationaliser le partage des types de données énumérés à l'annexe III.
- (10) L'article 20 du règlement (UE) 2023/1804 du Parlement européen et du Conseil <sup>(11)</sup> exige la disponibilité et l'accessibilité, via un PAN, de certaines données statiques et dynamiques et de services concernant les infrastructures pour carburants alternatifs sur l'ensemble du territoire de l'Union, soutenant le développement de services d'information améliorés pour les utilisateurs finals. Cette disposition prévoit également l'adoption de règles complémentaires à celles prévues dans le règlement délégué (UE) 2022/670 de la Commission <sup>(12)</sup> en ce qui concerne la transmission, la présentation et les normes de qualité des données.
- (11) Afin d'assurer un déploiement coordonné, effectif et interopérable des STI dans l'ensemble de l'Union, il convient d'établir des spécifications supplémentaires aux spécifications déjà adoptées, comprenant, le cas échéant, des normes, qui définissent des dispositions et des procédures plus précises. Avant d'adopter des spécifications supplémentaires ou révisées, la Commission devrait évaluer leur conformité avec certains principes définis à l'annexe II. Dans un premier temps, la priorité devrait être donnée aux quatre domaines principaux de développement et de déploiement des STI. Au cours des étapes ultérieures de la mise en œuvre des STI, les infrastructures STI existantes déployées par un État membre donné devraient être prises en compte du point de vue du progrès technologique et des efforts financiers consentis.
- (12) Il convient, notamment pour les systèmes de transport intelligents coopératifs (ci-après dénommés «STI-C»), de veiller à ce que les exigences applicables aux STI n'imposent pas l'utilisation d'un type particulier de technologie et n'établissent pas de discrimination en sa faveur, conformément au principe de neutralité technologique énoncé dans la directive (UE) 2018/1972 du Parlement européen et du Conseil <sup>(13)</sup>. Si des technologies STI-C complémentaires, fiables et testées en conditions réelles peuvent être utilisées, des applications coexistantes devraient être mises en place, tout en veillant à l'interopérabilité des STI.
- (13) Les spécifications devraient prendre en compte et exploiter l'expérience et les résultats déjà obtenus dans le domaine des STI, des STI-C et de la mobilité coopérative, connectée et automatisée, notamment dans le cadre de la plateforme STI-C, de la plateforme pour la mobilité coopérative, connectée et automatisée, du Forum européen pour la mobilité multimodale des passagers, du forum sur le numérique dans les transports et la logistique et de la plateforme européenne de mise en œuvre du système eCall.
- (14) Les spécifications devraient favoriser l'innovation. La disponibilité accrue des données devrait, par exemple, conduire au développement de nouveaux services STI, et inversement, les innovations devraient servir de base pour déterminer les besoins en matière de spécifications futures. Le partenariat européen pour la mobilité coopérative, connectée et automatisée établi dans le cadre d'Horizon Europe devrait soutenir le développement et la mise à l'essai de la prochaine vague de services STI-C, en s'appuyant sur les spécifications à adopter pour les services STI-C et contribuer ainsi à l'intégration de véhicules hautement automatisés dans de nouveaux services de mobilité multimodale. Il convient de tester les nouvelles technologies, en particulier les STI-C, dans des conditions réelles de circulation routière en tant que service fiable avant leur déploiement.
- (15) Les STI-C utilisent des technologies qui permettent aux véhicules routiers de communiquer entre eux et avec l'infrastructure de bord de route, y compris les panneaux de signalisation. Les services STI-C sont une catégorie de services STI qui s'appuient sur une architecture ouverte dans laquelle les stations STI-C peuvent établir des communications «plusieurs à plusieurs» ou «pair à pair». Cela signifie que toutes les stations STI-C devraient échanger des messages entre elles en toute sécurité, et que cet échange de messages ne devrait pas se limiter à des stations prédéfinies. Pour la plupart des services, il est nécessaire de pouvoir garantir l'authenticité et l'intégrité des messages STI-C contenant des informations telles que la position, la vitesse et le cap. Dès lors, il convient d'établir

<sup>(11)</sup> Règlement (UE) 2023/1804 du Parlement européen et du Conseil du 13 septembre 2023 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE (JO L 234 du 22.9.2023, p. 1).

<sup>(12)</sup> Règlement délégué (UE) 2022/670 de la Commission du 2 février 2022 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation (JO L 122 du 25.4.2022, p. 1).

<sup>(13)</sup> Directive (UE) 2018/1972 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 établissant le code des communications électroniques européen (JO L 321 du 17.12.2018, p. 36).

un modèle de confiance européen commun pour les STI-C afin d'établir une relation de confiance entre toutes les stations STI-C, indépendamment des technologies de communication utilisées. Ce modèle de confiance devrait être mis en œuvre par le biais d'une politique d'utilisation d'une infrastructure à clé publique (ICP). Le niveau le plus élevé de cette ICP devrait être la liste de confiance européenne des certificats (ci-après dénommée «ECTL»), qui contient des entrées provenant de toutes les autorités de certification racine de confiance en Europe. Pour garantir le bon fonctionnement de ce modèle de confiance pour les STI-C, certaines tâches devraient être accomplies au niveau central. La Commission devrait veiller à ce que ces tâches essentielles soient accomplies, notamment en ce qui concerne les rôles i) de l'autorité chargée de la politique de certification des STI-C dans la gestion de la politique de certification et de l'autorisation de l'ICP, ii) du gestionnaire de la liste de confiance dans la création et la mise à jour de l'ECTL et, pour les activités régulières, dans la communication de rapports à l'autorité chargée de la politique de certification des STI-C en ce qui concerne l'exploitation globalement sûre du modèle de confiance pour les STI-C, et iii) du point de contact STI-C dans le traitement de toutes les communications avec les gestionnaires de l'autorité de certification racine et dans la publication du certificat de clé publique du gestionnaire de la liste de confiance et de l'ECTL. À l'heure actuelle, la Commission veille également à ce que l'autorité européenne de certification racine remplisse son rôle. Cette autorité peut être maintenue le cas échéant, par exemple pour soutenir les plans de migration si une autre autorité de certification racine est compromise.

- (16) La plupart des actions menées au titre de la directive 2010/40/UE, à l'exception du service eCall, se sont concentrées sur l'adoption de spécifications visant à garantir l'interopérabilité et l'accessibilité des données déjà disponibles dans un format numérique lisible par machine, ainsi que sur le déploiement de services STI, mais aucune obligation n'a jamais imposé aux parties prenantes concernées de créer de telles données et de les mettre à disposition dans ce format ou de déployer des services spécifiques. L'utilisation d'un certain nombre de services STI s'est généralisée: par exemple la détection d'incidents à l'appui de services d'informations sur la circulation liées à la sécurité routière; de même que l'utilisation de données essentielles relevant d'autres domaines prioritaires recensés dans la présente directive, par exemple des réglementations routières, à l'appui de services importants tels que les limitations de vitesse de véhicules équipés d'une adaptation intelligente de la vitesse au sens du règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil<sup>(14)</sup>. La fourniture obligatoire de certains services STI et de données essentielles dans un format lisible par machine est jugée nécessaire pour garantir à la fois la disponibilité continue de ces données et la fourniture continue de ces services dans l'ensemble de l'Union. Cela implique que les informations sous-jacentes devant figurer dans les données lisibles par machine existent déjà, quel que soit leur format ou leur support de présentation. Par exemple, ce n'est que lorsque les autorités compétentes émettent un avertissement météorologique défavorable pour la circulation (par exemple sur la radio ou sur un portique) que les informations sous-jacentes existent.

La présente directive ne prescrit pas s'il y a lieu de créer des informations spécifiques sur la circulation (par exemple la création de plans de circulation routière), ni dans quelles circonstances un avertissement relatif à la sécurité devrait être émis (par exemple si la chute de neige déclenche un avertissement pour les conducteurs) ou quelle valeur une réglementation routière devrait comporter (par exemple le niveau d'une limitation de vitesse). Tout cela reste à la discrétion des autorités compétentes, ce qui implique que des différences s'appliquent dans la pratique (par exemple, une même chute de neige peut déclencher une décision d'émettre un avertissement pour la circulation dans certaines régions, mais pas dans d'autres). En outre, la fourniture obligatoire de certains services STI, et de données essentielles dans un format numérique lisible par machine, ne nécessite pas d'investissements dans l'équipement routier du réseau pour recueillir des informations supplémentaires. Les types de données et les services dont la fourniture devrait être rendue obligatoire en vertu de la présente directive devraient être définis sur la base des spécifications adoptées par la Commission par voie d'actes délégués complétant la directive 2010/40/UE, en particulier les règlements délégués (UE) n° 885/2013, (UE) n° 886/2013 et (UE) 2017/1926 et (UE) 2022/670, et correspondre aux types de données et services qui y sont définis. Les spécifications déjà adoptées par la Commission, y compris les normes qui y sont mentionnées, laissent une marge de manœuvre quant au contenu numérique d'un élément d'information à mettre à disposition dans un format lisible par machine. Des travaux préparatoires, tels que le profilage de normes, pourraient être nécessaires pour établir une approche commune de la mise en œuvre. Dans ces cas, le programme de travail STI devrait décrire les travaux préparatoires à effectuer, et les dates applicables pour la fourniture de ces types de données et des services connexes devraient tenir compte de ces travaux supplémentaires.

<sup>(14)</sup> Règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (CE) n° 78/2009, (CE) n° 79/2009 et (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil et les règlements (CE) n° 631/2009, (UE) n° 406/2010, (UE) n° 672/2010, (UE) n° 1003/2010, (UE) n° 1005/2010, (UE) n° 1008/2010, (UE) n° 1009/2010, (UE) n° 19/2011, (UE) n° 109/2011, (UE) n° 458/2011, (UE) n° 65/2012, (UE) n° 130/2012, (UE) n° 347/2012, (UE) n° 351/2012, (UE) n° 1230/2012 et (UE) 2015/166 de la Commission (JO L 325 du 16.12.2019, p. 1).

- (17) La nécessaire conversion des informations non numériques en un format numérique lisible par machine nécessite une approche progressive et proportionnée, compte tenu du grand nombre de parties prenantes concernées et de leurs capacités techniques inégales, ainsi que de la grande quantité d'informations. Par conséquent, la fourniture obligatoire de certaines données dans un format numérique lisible par machine devrait, dans un premier temps, concerner les informations créées ou mises à jour après une date de début spécifique; dans un deuxième temps, les informations qui avaient été créées antérieurement devraient également relever de l'obligation. Pour les autres données pour lesquelles les informations sont rapidement dépassées, il peut suffire de ne mettre à disposition que des informations nouvelles ou mises à jour.
- (18) Dans un souci de continuité, les types de données et les services dont la fourniture est obligatoire en vertu de la présente directive devraient être disponibles dans une zone géographique concrète. Cette zone devrait également être définie sur la base d'une approche progressive et proportionnée. En ce qui concerne les données relatives à la réglementation routière dans les nœuds urbains, afin de garantir la proportionnalité des obligations pertinentes, et notamment de prévoir un rapport coûts-avantages raisonnable, les États membres devraient avoir la possibilité de limiter la couverture à des routes spécifiques en appliquant un seuil de flux de la circulation précisé dans la présente directive.
- (19) Dans l'intérêt de la sécurité routière, les États membres sont encouragés à rendre les données accessibles par l'intermédiaire des PAN dès que possible (par exemple les limitations de vitesse ou les données dynamiques concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées), y compris pour les parties du réseau routier qui ne relèvent pas du champ d'application géographique défini à l'annexe III (par exemple les autoroutes ne faisant pas partie du réseau routier transeuropéen).
- (20) L'étude de 2020 intitulée «Mapping accessible transport for persons with reduced mobility» (Cartographie des transports accessibles pour les personnes à mobilité réduite) montre que l'absence de données suffisantes concernant les caractéristiques d'accessibilité empêche actuellement une planification fiable des trajets lorsque des aspects liés à l'accessibilité sont utilisés comme variables de recherche. Elle montre également que la fixation d'exigences et de normes minimales en matière d'information des personnes handicapées et à mobilité réduite devrait être considérée comme extrêmement importante au niveau de l'Union et au niveau des États membres. Pour améliorer encore l'accessibilité du système de transport et faciliter les déplacements des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite, les services numériques de mobilité multimodale doivent disposer de données sur les nœuds d'accès et leurs caractéristiques d'accessibilité dans des formats accessibles.
- (21) À la suite de la déclaration correspondante figurant dans la stratégie de mobilité durable et intelligente, la Commission est invitée à examiner les ajustements nécessaires au cadre juridique actuel en réponse aux nouvelles technologies de communication électronique et la manière dont les centres de réception des appels d'urgence eCall (PSAP) sont concernés par l'extension éventuelle du système eCall à d'autres catégories de véhicules telles que les poids lourds, les autobus et autocars, les deux-roues motorisés et les tracteurs agricoles. En outre, au-delà du cadre de la présente directive, la Commission est invitée à évaluer les options possibles pour résoudre le problème de l'obsolescence des systèmes eCall dans les véhicules dotés d'équipements répondant aux spécifications eCall actuelles, une fois que les réseaux de communication à commutation de circuits (2G et 3G) seront éteints.
- (22) L'intégration accrue des STI et des systèmes avancés d'aide à la conduite, ou des systèmes de véhicules et d'infrastructures en général, signifie que ces systèmes s'appuieront de plus en plus sur les informations qu'ils se communiquent mutuellement. Cela vaut particulièrement pour les STI-C. Cette dépendance s'accroîtra à mesure que le niveau d'automatisation augmente. Ces niveaux d'automatisation plus élevés devraient exploiter la communication entre les véhicules et les infrastructures d'une manière sécurisée pour orchestrer les manœuvres et fluidifier les flux de circulation, ce qui contribuera également à rendre les transports plus durables. Cette communication entre les véhicules et les infrastructures devrait favoriser la fiabilité, l'exactitude et la disponibilité des données. Compromettre l'intégrité des services STI pourrait donc avoir de graves répercussions sur la sécurité routière, par exemple lorsqu'une information délibérément fautive provoque des manœuvres de véhicules qui font courir un risque aux usagers de la route, et pourrait avoir un effet d'entraînement sur le système de transport de l'Union. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission dans les situations où l'intégrité des services STI est compromise et

qu'une intervention de toute urgence, au niveau de l'Union, est nécessaire pour garantir un fonctionnement sûr et adéquat du système de transport de l'Union ou la sécurité routière, de manière à adopter des contre-mesures pour remédier aux causes et aux conséquences de la situation en question. Ces contre-mesures devraient être prises le plus rapidement possible et être immédiatement applicables. Néanmoins, avant l'adoption de ces contre-mesures, la Commission devrait tout mettre en œuvre pour consulter les experts des États membres. En outre, étant donné que des plans de gestion des situations d'urgence peuvent exister à différents niveaux d'intervention pour remédier à une série de défaillances possibles du système, la Commission ne devrait adopter de telles contre-mesures que dans des situations d'urgence lorsque les mesures correctives prises par les autorités nationales compétentes ne garantiront pas une réaction rapide et efficace. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil <sup>(15)</sup>. Compte tenu de la nécessité d'assurer la continuité du transport, il convient d'appliquer la prolongation de la validité de ces contre-mesures au-delà de six mois en faisant usage de la possibilité prévue à l'article 8, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 182/2011. Ces contre-mesures devraient prendre fin dès qu'une autre solution est mise en œuvre ou que la situation d'urgence a été résolue.

- (23) Tout traitement de données à caractère personnel réalisé au titre de la présente directive, tel que le traitement de données de localisation lorsqu'il permet d'identifier une personne, directement ou indirectement, devrait être effectué conformément au droit de l'Union sur la protection des données à caractère personnel et de la vie privée, défini notamment par le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil <sup>(16)</sup> et la directive 2002/58/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(17)</sup>. Conformément à l'article 6 du règlement (UE) 2016/679, la présente directive devrait préciser les finalités pour lesquelles des données à caractère personnel peuvent être traitées en vertu de la présente directive.
- (24) Lorsqu'elles requièrent le traitement de données à caractère personnel, les spécifications à élaborer en vertu de la présente directive devraient prévoir des garanties adéquates et appropriées en matière de protection des données à caractère personnel, conformément aux exigences du règlement (UE) 2016/679 et de la directive 2002/58/CE, y compris en ce qui concerne la durée maximale de conservation des données et l'anonymisation ou la pseudonymisation des données. En particulier, sans préjudice de toute exigence spécifique prévue par le droit de l'Union en ce qui concerne l'utilisation de données anonymes ou pseudonymisées, chaque fois qu'il est possible d'atteindre de la même manière les objectifs poursuivis par le traitement de données à caractère personnel et lorsque cela est techniquement possible, il convient d'utiliser des données anonymisées. Dans d'autres cas, l'utilisation de données pseudonymisées devrait être encouragée, par exemple au moyen du système de l'Union pour la gestion des identifiants de sécurité des STI-C, en vue de renforcer la vie privée des personnes, conformément au principe de protection des données dès la conception. L'utilisation de données à caractère personnel résultant de schémas de mobilité ou de la reconnaissance faciale ne peut donner lieu à aucune forme de discrimination sociale. En outre, il convient de prévoir des garanties, en particulier contre l'utilisation abusive, y compris les accès illicites, les altérations ou les pertes, dans ces spécifications ou dans le droit national, selon le cas, conformément aux exigences du règlement (UE) 2016/679 et de la directive 2002/58/CE.
- (25) La directive 2001/95/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(18)</sup> s'applique aux produits pour lesquels la législation sectorielle ne prévoit pas de dispositions plus spécifiques poursuivant les mêmes objectifs de sécurité, ainsi que lorsque les exigences de sécurité imposées par la législation sectorielle ne couvrent pas les aspects et les risques ou la catégorie de risques couverts par ladite directive (également appelé «filet de sécurité»).
- (26) Lorsqu'il est nécessaire de procéder à une évaluation de la conformité, les spécifications devraient comporter des dispositions détaillées définissant la procédure qui régit l'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi de composants. En ce qui concerne certains services STI, et en particulier les services STI-C, le respect continu de certaines exigences et l'interopérabilité sont essentiels pour garantir la sécurité et le bon fonctionnement du système.

<sup>(15)</sup> Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

<sup>(16)</sup> Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

<sup>(17)</sup> Directive 2002/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 juillet 2002 concernant le traitement des données à caractère personnel et la protection de la vie privée dans le secteur des communications électroniques (directive vie privée et communications électroniques) (JO L 201 du 31.7.2002, p. 37).

<sup>(18)</sup> Directive 2001/95/CE du Parlement européen et du Conseil du 3 décembre 2001 relative à la sécurité générale des produits (JO L 11 du 15.1.2002, p. 4).

Par conséquent, le cas échéant, les spécifications fixant les exigences applicables aux produits devraient également établir des procédures relatives à la surveillance du marché, y compris une clause de sauvegarde. Ces dispositions devraient être fondées sur la décision n° 768/2008/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(19)</sup>, notamment en ce qui concerne les modules des différentes phases des procédures d'évaluation de la conformité et de surveillance du marché. Le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil <sup>(20)</sup> établit un cadre pour la réception par type et la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs pièces ou équipements connexes, et les règlements (UE) n° 167/2013 <sup>(21)</sup> et (UE) n° 168/2013 <sup>(22)</sup> du Parlement européen et du Conseil établissent des règles relatives à la réception par type des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, ainsi que des véhicules agricoles et forestiers et de leurs pièces ou équipements connexes.

En conséquence, il serait redondant de prévoir l'évaluation de la conformité des équipements et des applications relevant du champ d'application de ces actes législatifs. Toutefois, ces actes législatifs relatifs à la réception des véhicules s'appliquent aux équipements liés aux STI installés dans les véhicules, mais pas aux équipements et logiciels STI externes des infrastructures routières, lesquels devraient relever du champ d'application de la présente directive. Dans ce dernier cas, les spécifications pourraient prévoir des procédures d'évaluation de la conformité et de surveillance du marché. Ces procédures devraient être limitées à ce qui serait nécessaire dans chaque cas distinct et viser, le cas échéant, une approche systématique des règles relatives à la désignation des organismes d'évaluation de la conformité et des procédures applicables, en particulier en ce qui concerne les applications et services transfrontières.

- (27) Lorsque le déploiement et l'utilisation des équipements et logiciels STI font intervenir des systèmes d'intelligence artificielle, il convient de tenir compte des dispositions pertinentes d'un règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles harmonisées concernant l'intelligence artificielle (règlement sur l'intelligence artificielle).
- (28) En ce qui concerne les applications et services STI pour lesquels des services de datation et de positionnement précis et garantis sont nécessaires, il convient d'utiliser des infrastructures satellitaires ou toute autre technologie offrant un niveau de précision équivalent. Les synergies entre les secteurs du transport et de l'espace de l'Union devraient être exploitées pour favoriser une utilisation plus large des nouvelles technologies, qui répondent à un besoin de services de datation et de positionnement précis et garantis. Le programme spatial de l'Union établi en vertu du règlement (UE) 2021/696 du Parlement européen et du Conseil <sup>(23)</sup> fournit des données, des informations et des services spatiaux de qualité, actualisés et sécurisés par l'intermédiaire de Galileo, du système européen de navigation par recouvrement géostationnaire (EGNOS) et des systèmes Copernicus.
- (29) La fourniture de services de datation et de positionnement sûrs et fiables est un élément essentiel pour le fonctionnement efficace des applications et services STI. Par conséquent, il convient de veiller à la compatibilité de ces services avec le mécanisme d'authentification prévu par le programme Galileo, afin de se prémunir contre les attaques par brouillage des systèmes globaux de navigation par satellite (GNSS). Cela n'exclut pas le recours à d'autres mécanismes ayant fait leurs preuves et offrant le même niveau de confiance pour garantir la fiabilité des informations concernant la position et l'heure.
- (30) Les États membres et les autres parties prenantes concernées, parmi lesquelles d'autres groupes d'experts de la Commission, en particulier le groupe consultatif européen sur les STI, et comités de la Commission traitant des aspects numériques des transports, devraient être consultés lors de l'élaboration des programmes de travail adoptés par la Commission en vertu de la directive 2010/40/UE.

<sup>(19)</sup> Décision n° 768/2008/CE du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 relative à un cadre commun pour la commercialisation des produits et abrogeant la décision 93/465/CEE du Conseil (JO L 218 du 13.8.2008, p. 82).

<sup>(20)</sup> Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).

<sup>(21)</sup> Règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers (JO L 60 du 2.3.2013, p. 1).

<sup>(22)</sup> Règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles (JO L 60 du 2.3.2013, p. 52).

<sup>(23)</sup> Règlement (UE) 2021/696 du Parlement européen et du Conseil du 28 avril 2021 établissant le programme spatial de l'Union et l'Agence de l'Union européenne pour le programme spatial et abrogeant les règlements (UE) n° 912/2010, (UE) n° 1285/2013 et (UE) n° 377/2014 et la décision n° 541/2014/UE (JO L 170 du 12.5.2021, p. 69).

- (31) Les règles relatives à l'établissement de rapports devraient être simplifiées et permettre plus facilement une analyse comparative. Par conséquent, il convient de remplacer les diverses obligations existantes en matière de communication d'informations par l'établissement d'un rapport par État membre tous les trois ans, portant sur la mise en œuvre de la présente directive et de tous les actes délégués et d'exécution, et d'établir un modèle commun comprenant certains indicateurs clés de performance. Sur la base de l'expérience acquise dans l'utilisation d'indicateurs clés de performance volontaires dans les rapports, la Commission devrait être en mesure de sélectionner certains de ces indicateurs à inclure dans le modèle harmonisé.
- (32) La Commission et les États membres sont encouragés à promouvoir la coopération avec les pays tiers, notamment les candidats à l'adhésion à l'Union et les pays tiers dans lesquels se trouvent des couloirs de transit reliant des États membres. La Commission est encouragée à promouvoir également la coopération à l'échelle internationale.
- (33) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission en ce qui concerne l'adoption et la mise à jour des programmes de travail, ainsi que l'adoption du modèle des rapports à fournir par les États membres. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011.
- (34) Afin de réaliser les objectifs de la présente directive, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne pour modifier la liste des types de données dont les États membres doivent garantir la disponibilité, pour une période de cinq ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente directive. Cette période devrait ensuite être tacitement prorogée pour des périodes identiques, à moins que le Parlement européen ou le Conseil ne s'y oppose. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts et avec les parties prenantes concernées, représentant tous les types d'usagers de la route et les autres parties concernées, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer»<sup>(24)</sup>. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.
- (35) Afin de garantir une approche coordonnée, la Commission devrait veiller à assurer la cohérence entre les activités du comité institué par la présente directive et celles des comités institués par les règlements (UE) n° 165/2014<sup>(25)</sup>, (UE) 2019/1239<sup>(26)</sup>, (UE) 2020/1056 et (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil, ainsi que par les directives 2007/2/CE<sup>(27)</sup> et (UE) 2019/520<sup>(28)</sup> du Parlement européen et du Conseil.
- (36) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir assurer le déploiement coordonné et cohérent de STI interopérables dans l'Union, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres et/ou le secteur privé, mais peut, en raison de ses dimensions et de ses effets, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité énoncé audit article, la présente directive n'exécède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

<sup>(24)</sup> Accord interinstitutionnel entre le Parlement européen, le Conseil de l'Union européenne et la Commission européenne «Mieux légiférer» (JO L 123 du 12.5.2016, p. 1).

<sup>(25)</sup> Règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route (JO L 60 du 28.2.2014, p. 1).

<sup>(26)</sup> Règlement (UE) 2019/1239 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant un système de guichet unique maritime européen et abrogeant la directive 2010/65/UE (JO L 198 du 25.7.2019, p. 64).

<sup>(27)</sup> Directive 2007/2/CE du Parlement européen et du Conseil du 14 mars 2007 établissant une infrastructure d'information géographique dans la Communauté européenne (INSPIRE) (JO L 108 du 25.4.2007, p. 1).

<sup>(28)</sup> Directive (UE) 2019/520 du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2019 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union (JO L 91 du 29.3.2019, p. 45).

- (37) Conformément à la déclaration politique commune des États membres et de la Commission du 28 septembre 2011 sur les documents explicatifs <sup>(29)</sup>, les États membres se sont engagés à joindre à la notification de leurs mesures de transposition, dans les cas où cela se justifie, un ou plusieurs documents expliquant le lien entre les éléments d'une directive et les parties correspondantes des instruments nationaux de transposition. En ce qui concerne la présente directive, le législateur estime que la transmission de ces documents est justifiée.
- (38) Le Contrôleur européen de la protection des données a été consulté conformément à l'article 42, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil <sup>(30)</sup> et a rendu un avis le 2 mars 2022,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

*Article premier*

**Modifications de la directive 2010/40/UE**

La directive 2010/40/UE est modifiée comme suit:

- 1) À l'article 1<sup>er</sup>, le paragraphe suivant est inséré:

«2 bis. La présente directive prévoit la disponibilité des données et le déploiement de services STI dans les domaines prioritaires visés à l'article 2, avec, pour les données, la couverture géographique spécifique prévue à l'annexe III et, pour les services STI, la couverture géographique spécifique prévue à l'annexe IV.».

- 2) À l'article 2, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Aux fins de la présente directive, les éléments suivants constituent des domaines prioritaires pour l'élaboration et l'utilisation de spécifications et de normes:

- a) domaine prioritaire I: services STI d'informations et de mobilité;
- b) domaine prioritaire II: services STI de gestion des déplacements, des transports et de la circulation;
- c) domaine prioritaire III: services STI liés à la sûreté et à la sécurité routières;
- d) domaine prioritaire IV: services STI de mobilité coopérative, connectée et automatisée.».

- 3) L'article 4 est modifié comme suit:

- a) le point 2) est remplacé par le texte suivant:

«2) "interopérabilité", la capacité des systèmes et des processus industriels qui les sous-tendent à échanger des données et à partager des informations et des connaissances, permettant la continuité des services STI;»;

- b) le point 4) est remplacé par le texte suivant:

«4) "service STI", la mise en place d'une application STI dans un cadre organisationnel et opérationnel clairement défini en vue d'améliorer la sécurité de l'utilisateur, l'efficacité, la mobilité durable ou le confort, ou de faciliter ou de soutenir les opérations de transport et de voyage;»;

- c) le point 14) est remplacé par le texte suivant:

«14) "données routières", les données relatives aux caractéristiques de l'infrastructure routière, y compris les panneaux de signalisation fixes et leurs attributs réglementaires liés à la sécurité, ainsi que l'infrastructure de recharge et de ravitaillement en carburants alternatifs;»;

<sup>(29)</sup> JO C 369 du 17.12.2011, p. 14.

<sup>(30)</sup> Règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2018 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions, organes et organismes de l'Union et à la libre circulation de ces données, et abrogeant le règlement (CE) n° 45/2001 et la décision n° 1247/2002/CE (JO L 295 du 21.11.2018, p. 39).

d) le point 18) est remplacé par le texte suivant:

«18) “norme”, une norme au sens de l'article 2, point 1), du règlement (UE) n° 1025/2012 du Parlement européen et du Conseil (\*);

(\*) Règlement (UE) n° 1025/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relatif à la normalisation européenne, modifiant les directives 89/686/CEE et 93/15/CEE du Conseil ainsi que les directives 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE et 2009/105/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la décision 87/95/CEE du Conseil et la décision n° 1673/2006/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 316 du 14.11.2012, p. 12).»;

e) les points suivants sont ajoutés:

«19) “systèmes de transport intelligents coopératifs” ou “STI-C”, 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;

20) “service STI-C”, un service STI fourni par l'intermédiaire d'un STI-C;

21) “disponibilité des données”, l'existence de données dans un format numérique lisible par machine;

22) “point d'accès national” ou “PAN”, une interface numérique mise en place par un État membre qui constitue un point d'accès unique aux données, tel que défini dans les spécifications visées à l'article 6;

23) “accessibilité des données”, la possibilité de demander et d'obtenir des données dans un format numérique lisible par machine;

24) “service numérique de mobilité multimodale”, 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;

25) “informations sous-jacentes”, des informations relevant du champ d'application de la présente directive dont il a été déterminé qu'elles sont pertinentes pour informer les usagers de la route et de STI, en particulier par les autorités routières lorsqu'elles sont responsables de telles informations;

26) “route principale”, une route située en dehors des zones urbaines, désignée par un État membre, qui relie les principales villes ou régions, ou les deux, et qui n'est pas considérée comme faisant partie du réseau routier transeuropéen global ou comme une autoroute.».

4) L'article suivant est inséré:

«Article 4 bis

### **Programme de travail**

1. Au plus tard le 21 décembre 2024, la Commission adopte, après consultation du groupe consultatif européen sur les STI institué par la décision de la Commission du 4 mai 2011 (\*) et des parties prenantes concernées, un acte d'exécution, établissant un programme de travail. Cet acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 15, paragraphe 4. Le programme de travail comprend au moins les éléments suivants:

a) des objectifs et des dates de mise en œuvre pour chaque année, indiquant les tâches pour lesquelles des spécifications sont élaborées, conformément à l'article 6;

b) les types de données que la Commission envisage d'ajouter à l'annexe III ou de supprimer de celle-ci par voie des actes délégués visés à l'article 7, paragraphe 1 bis;

c) les travaux préparatoires que doit réaliser la Commission en coopération avec les parties prenantes et les États membres conformément à l'article 7, paragraphe 1.

2. Avant chaque prorogation de cinq ans du pouvoir d'adopter des actes délégués conformément à l'article 12, paragraphe 2, la Commission adopte des actes d'exécution établissant un nouveau programme de travail, qui comprend au moins les éléments visés au paragraphe 1, points a) à c). Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 15, paragraphe 4.

(\*) Décision de la Commission du 4 mai 2011 établissant le groupe consultatif européen sur les systèmes de transport intelligents (2011/C 135/03) (JO C 135 du 5.5.2011, p. 3).».

5) L'article 5 est remplacé par le texte suivant:

«Article 5

### **Application des spécifications au déploiement des STI**

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les spécifications adoptées par la Commission conformément à l'article 6 s'appliquent aux applications et services STI, lorsque ceux-ci sont déployés, conformément aux principes énoncés à l'annexe II. Cela s'entend sans préjudice du droit de chaque État membre de décider du déploiement de ces applications et services sur son territoire. Ce droit s'entend sans préjudice de l'article 6 bis.

2. Le cas échéant, les États membres coopèrent, y compris avec les parties prenantes concernées, dans les domaines prioritaires dans la mesure où aucune spécification n'a été adoptée en ce qui concerne ces domaines prioritaires.

3. Les États membres coopèrent également avec les parties prenantes concernées, par exemple par le biais de projets de coordination soutenus par l'Union et si nécessaire, sur les aspects opérationnels de la mise en œuvre des spécifications adoptées par la Commission, tels que les normes et les profils harmonisés au niveau de l'Union, les définitions communes, les métadonnées communes, les exigences de qualité et aspects qualitatifs communs liés à l'interopérabilité des architectures des PAN, les conditions communes d'échange de données, l'accès sécurisé et les activités communes de formation et de communication. En ce qui concerne les exigences applicables aux fournisseurs de données, aux utilisateurs de données et aux prestataires de services STI énoncées dans les spécifications, les États membres coopèrent également au sujet des pratiques permettant d'évaluer le respect de ces exigences, de l'élaboration de mécanismes de contrôle de ce respect et des questions relatives à la coopération transfrontière.».

6) L'article 6 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

«5. Sans préjudice des procédures prévues par la directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil (\*), les spécifications précisent, le cas échéant, les situations dans lesquelles les États membres peuvent, après l'avoir notifié à la Commission, établir des règles supplémentaires pour la fourniture de services STI sur une partie ou l'ensemble de leur territoire. Ces règles ne font pas obstacle à l'interopérabilité.

(\*) Directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil du 9 septembre 2015 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information (JO L 241 du 17.9.2015, p. 1).»;

b) le paragraphe 6 est remplacé par le texte suivant:

«6. Les spécifications reposent, le cas échéant, sur toute norme visée à l'article 8.

Les spécifications comprennent des règles pour la définition de paramètres liés à la qualité et à l'aptitude à l'emploi. Le cas échéant et en particulier lorsque l'intérêt de la sécurité et de l'interopérabilité le justifie, les spécifications comprennent des règles relatives à l'évaluation de la conformité et à la surveillance du marché, y compris une clause de sauvegarde, conformément à la décision n° 768/2008/CE.

Les États membres peuvent désigner un ou plusieurs organismes compétents pour procéder à l'évaluation du respect des exigences énoncées dans les spécifications, sous réserve des règles spécifiques d'évaluation qui y sont énoncées.

Les spécifications sont conformes aux principes énoncés à l'annexe II.»;

c) le paragraphe suivant est ajouté:

«8. La Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 12 énonçant les spécifications visées au présent article. Ces actes délégués ne couvrent pas plus d'un domaine prioritaire et sont adoptés pour chaque action prioritaire.».

7) L'article suivant est inséré:

«Article 6 bis

### **Disponibilité des données et déploiement des services STI**

1. Les États membres veillent à ce que, lorsque les informations sous-jacentes existent déjà, des données soient disponibles pour la couverture géographique relative à chaque type de données visé à l'annexe III.

Les États membres veillent à ce que les données correspondant aux informations sous-jacentes créées ou mises à jour à la date indiquée dans la troisième colonne de l'annexe III ou après cette date soient mises à disposition sans retard.

Les États membres veillent également à ce que, sauf disposition contraire prévue à l'annexe III, les autres données correspondant à toutes les informations sous-jacentes existantes, créées ou mises à jour avant la date indiquée dans la quatrième colonne de ladite annexe, soient mises à disposition sans retard après cette date.

Lorsque aucune date n'est indiquée dans la quatrième colonne de l'annexe III, les dates applicables sont définies par voie d'un acte délégué adopté en vertu de l'article 7.

Les délais prévus par le présent paragraphe ne s'appliquent qu'aux infrastructures existantes. Pour les infrastructures achevées à une date ultérieure, ces délais s'entendent comme étant les dates d'achèvement.

Les États membres garantissent l'accessibilité de ces données par l'intermédiaire des PAN au plus tard à la même date.

2. Les États membres veillent à ce que les services STI précisés à l'annexe IV soient déployés pour la couverture géographique le plus tôt possible et, en tout état de cause, au plus tard aux dates correspondantes fixées à ladite annexe.».

8) L'article 7 est remplacé par le texte suivant:

«Article 7

### **Modifications de l'annexe III**

1. Avant d'adopter des actes délégués en vertu du présent article, la Commission, dans le cadre du processus de consultation récurrent et conjointement avec des experts désignés par les États membres et avec les parties prenantes, s'assure de la maturité des descriptions du contenu numérique des types de données qui doivent être mis à disposition conformément à l'article 6 bis et veille à l'achèvement des travaux préparatoires appropriés.

1 bis. À la suite d'une analyse coûts-avantages et de consultations appropriées et compte tenu de l'évolution du marché et des technologies dans l'ensemble de l'Union, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 12 afin de modifier l'annexe III:

- a) en ajoutant des types de données qui relèvent du champ d'application de l'une des catégories ou sous-catégories de données visées à l'annexe III et qui sont énumérés dans les spécifications établies conformément à l'article 6, paragraphe 8, lorsque la disponibilité de ces types de données apporte, selon une analyse coûts-avantages, des améliorations et des avantages importants et clairement justifiés en matière de durabilité des transports, de sûreté et de sécurité des transports ou d'efficacité et de gestion des transports, et en définissant les dates applicables;
- b) en supprimant des types de données de l'annexe III, lorsque cela est clairement justifié;
- c) en définissant les dates applicables pour les types de données énumérés à l'annexe III pour les cas dans lesquels, à partir du 20 décembre 2023, aucune date n'a été définie.

2. Les actes délégués adoptés en vertu du paragraphe 1 *bis* du présent article sont conformes aux types de données figurant dans le dernier programme de travail adopté conformément à l'article 4 *bis*. Le cas échéant, ces actes délégués portent sur le contenu numérique défini dans le cadre des travaux préparatoires visés au paragraphe 1 du présent article. Ces actes délégués ne couvrent pas plus d'un domaine prioritaire.

3. La couverture géographique d'un type de données visé au paragraphe 1 *bis*, points a) et c), est identique à celle définie à l'annexe III ou plus limitée que celle-ci pour les catégories ou sous-catégories auxquelles appartient le type de données, selon une approche par étapes, le cas échéant.

4. Les dates indiquées dans les actes délégués visés au paragraphe 1 *bis*, points a) et c):

- a) en ce qui concerne la troisième colonne de l'annexe III, ne sont pas antérieures à la date correspondant à deux ans après l'entrée en vigueur de l'acte délégué concerné et suivent une approche par étapes, le cas échéant;
- b) en ce qui concerne la quatrième colonne de l'annexe III, ne sont pas antérieures à la date correspondant à quatre ans après l'entrée en vigueur de l'acte délégué concerné.

Dans le cas où une date est déjà précisée dans la troisième colonne de l'annexe III, la date de la quatrième colonne:

- a) n'est pas antérieure à la date correspondant à deux ans après la date précisée dans la troisième colonne ni à la date correspondant à deux ans après l'entrée en vigueur de l'acte délégué concerné;
- b) en ce qui concerne les données statiques relatives à la circulation multimodale pour les services d'informations sur les déplacements multimodaux mis à disposition dans l'ensemble de l'Union (emplacement des nœuds d'accès identifiés) sur l'ensemble du réseau de transport de l'Union, n'est pas antérieure au 31 décembre 2032.

Toutefois, lorsque la disponibilité de données existantes correspondant à des informations créées ou mises à jour avant la date indiquée dans la troisième colonne de l'annexe III n'est pas considérée comme nécessaire au motif que les informations correspondantes deviennent rapidement obsolètes, les actes délégués adoptés en vertu du paragraphe 1 *bis*, points a) et c), du présent article peuvent indiquer dans la quatrième colonne de l'annexe III que l'obligation prévue à l'article 6 *bis*, paragraphe 1, quatrième alinéa, ne s'applique pas à ces données.

5. Lorsqu'elle adopte des actes délégués en vertu du présent article, la Commission tient compte des exigences du règlement (UE) 2016/679 et de la directive 2002/58/CE, en particulier en ce qui concerne le risque d'interférence avec les données à caractère personnel ainsi que les coûts et les ressources humaines nécessaires pour mettre à disposition les données pertinentes à un niveau de qualité suffisant afin de garantir que ces interférences, coûts et ressources, en particulier ceux supportés par les autorités publiques, sont réduits au minimum. La Commission examine également les coûts et la charge administrative pour les opérateurs privés qui peuvent être tenus de fournir les données.».

9) L'article suivant est inséré:

«Article 7 *bis*

### Mesures provisoires

1. Sans préjudice des mécanismes de préparation et de réponse aux incidents, tels que ceux établis en vertu de la directive (UE) 2016/1148 du Parlement européen et du Conseil (\*), la Commission peut, à la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, dans une situation d'urgence, adopter des actes d'exécution immédiatement applicables établissant des contre-mesures pour remédier aux causes et aux conséquences de cette situation, telles que la suspension des obligations relevant des domaines prioritaires définis à l'article 2. La Commission informe dès que possible les États membres lorsqu'elle estime qu'une situation d'urgence s'est produite.

2. La Commission peut adopter des actes d'exécution conformément au paragraphe 1 uniquement en cas de situation d'urgence imprévue résultant du fait que la disponibilité ou l'intégrité des services STI, qui font l'objet de spécifications adoptées conformément à l'article 6, est compromise, lorsqu'une telle situation est susceptible de compromettre la sécurité et le bon fonctionnement du système de transport de l'Union ou a une incidence négative sur la sécurité routière, et uniquement lorsqu'on ne peut s'attendre à ce que l'application d'un mécanisme de réponse aux incidents ou la modification des spécifications conformément à l'article 6 garantisse une réaction rapide et efficace. Les mesures adoptées par la Commission se limitent strictement à traiter les causes et les conséquences de telles situations d'urgence.

3. L'adoption de mesures provisoires conformément au présent article est sans préjudice de la compétence des États membres pour ce qui est de prendre des mesures dans une situation d'urgence liée à des questions de sécurité ou de défense nationales qui ont une incidence sur des applications et des services STI déployés sur leur territoire.

4. Les actes d'exécution visés au paragraphe 1 sont adoptés conformément à la procédure prévue à l'article 15, paragraphe 3. Ces actes d'exécution ont une durée de validité qui n'excède pas huit mois. La Commission informe les États membres lorsqu'elle estime que la situation d'urgence a pris fin. La Commission abroge ces actes d'exécution lorsque cette situation a pris fin, ou lorsqu'elle a modifié les spécifications pertinentes afin de remédier à la situation, selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier.

---

(\*) Directive (UE) 2016/1148 du Parlement européen et du Conseil du 6 juillet 2016 concernant des mesures destinées à assurer un niveau élevé commun de sécurité des réseaux et des systèmes d'information dans l'Union (JO L 194 du 19.7.2016, p. 1).».

10) L'article 8 est remplacé par le texte suivant:

«Article 8

#### **Normes**

1. Les normes requises pour assurer l'interopérabilité, la compatibilité et la continuité en vue du déploiement et de l'utilisation opérationnelle des STI sont élaborées dans les domaines prioritaires et pour les actions prioritaires. À cet effet, la Commission, après avoir consulté le comité visé à l'article 15, demande aux organismes de normalisation compétents, conformément à la procédure prévue dans la directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil (\*), de tout mettre en œuvre pour adopter ces normes dans les meilleurs délais.

2. Lorsqu'un mandat est délivré aux organismes de normalisation, il y a lieu d'observer les principes énoncés à l'annexe II ainsi que toute disposition fonctionnelle contenue dans une spécification adoptée conformément à l'article 6.

---

(\*) Directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil du 9 septembre 2015 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information (JO L 241 du 17.9.2015, p. 1).».

11) L'article 10 est remplacé par le texte suivant:

«Article 10

#### **Règles relatives à la protection des données et à la vie privée**

1. Les données qui constituent des données à caractère personnel au sens de l'article 4, point 1), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil (\*) ne sont traitées en vertu de la présente directive que dans la mesure où leur traitement est nécessaire pour le bon fonctionnement des applications, services et actions STI énumérés à l'annexe I de la présente directive, en vue d'assurer la sécurité ou la sûreté routière et d'améliorer la gestion de la circulation, de la mobilité ou des incidents.

2. Lorsque les spécifications adoptées en vertu de l'article 6 concernent le traitement de données qui sont des données à caractère personnel au sens de l'article 4, point 1), du règlement (UE) 2016/679, elles définissent les catégories de ces données et prévoient des garanties appropriées en matière de protection des données à caractère personnel conformément au règlement (UE) 2016/679 et à la directive 2002/58/CE. Dans de tels cas, l'analyse d'impact visée à l'article 6, paragraphe 7, de la présente directive comprend une analyse de l'incidence de ce traitement sur la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

3. Lorsque l'anonymisation est techniquement possible et que les finalités du traitement des données peuvent être atteintes au moyen de données anonymisées, des données anonymisées sont utilisées.

4. Lorsque l'anonymisation n'est techniquement pas possible, ou que les finalités du traitement des données ne peuvent pas être atteintes au moyen de données anonymisées, les données sont pseudonymisées, pour autant que la pseudonymisation soit techniquement possible et que les finalités du traitement des données puissent être atteintes au moyen de données pseudonymisées.

(\*) Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).».

12) L'article suivant est inséré:

«Article 10 bis

### **Système de l'Union pour la gestion des authentifiants de sécurité des STI-C**

Les spécifications relatives au domaine prioritaire visé à l'article 2, paragraphe 1, point d), que la Commission doit adopter dans l'exercice des pouvoirs qui lui sont conférés en vertu de l'article 6, paragraphe 8, régissent l'établissement du système de l'Union pour la gestion des authentifiants de sécurité des STI-C visé à l'annexe I, point 4.3. Les spécifications pour ce système définissent les missions des rôles suivants:

- a) autorité chargée de la politique de certification des STI-C;
- b) gestionnaire de la liste de confiance STI-C;
- c) point de contact STI-C.

La Commission est chargée de veiller à l'exécution des missions de ces rôles.».

13) L'article 12 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Le pouvoir d'adopter les actes délégués visés aux articles 6 et 7 est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 20 décembre 2023. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.»;

b) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. La délégation de pouvoir visée aux articles 6 et 7 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.»;

c) le paragraphe 6 est remplacé par le texte suivant:

«6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 6 ou 7 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.».

14) L'article 15 est remplacé par le texte suivant:

«Article 15

### **Comité**

1. La Commission est assistée par le comité européen des STI (CES). Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil (\*).

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 4 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.
3. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 8 du règlement (UE) n° 182/2011, en liaison avec son article 5, s'applique.
4. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution, et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

(\*) Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

- 15) L'article 17 est remplacé par le texte suivant:

«Article 17

### Rapports

1. Les États membres soumettent à la Commission, au plus tard le 21 mars 2025, un rapport sur la mise en œuvre de la présente directive et des actes délégués adoptés sur la base de celle-ci, ainsi que sur leurs activités et projets nationaux principaux concernant les domaines prioritaires et la disponibilité des données et des services énumérés aux annexes III et IV.

2. La Commission adopte des actes d'exécution établissant le modèle de rapport initial et de rapport sur l'état d'avancement, y compris une liste d'indicateurs clés de performance pour évaluer la mise en œuvre de la présente directive et des actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celle-ci. Ces actes d'exécution établissent, à la lumière du principe de proportionnalité et sur la base des meilleures pratiques, une distinction entre les indicateurs clés de performance obligatoires à inclure dans les rapports et les indicateurs supplémentaires qui peuvent être inclus dans ces rapports le cas échéant. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 15, paragraphe 4.

3. À la suite du rapport initial, les États membres rendent compte tous les trois ans des progrès accomplis dans la mise en œuvre de la présente directive et des actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celle-ci. La Commission veille à ce que les dates limites pour l'établissement des rapports fixées dans les actes délégués adoptés sur la base de l'article 6 correspondent à cette fréquence.

4. Au plus tard 12 mois après l'échéance de chacune des dates limites de présentation des rapports par les États membres, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre de la présente directive et des actes délégués adoptés sur la base de celle-ci. Le rapport est assorti d'une analyse du fonctionnement et de la mise en œuvre des articles 5 à 11 et de l'article 16, y compris pour ce qui est des ressources financières utilisées et requises. Le rapport évalue également la nécessité de modifier la présente directive, le cas échéant.

- 16) L'article suivant est inséré:

«Article 18 bis

### Réexamen

Au plus tard le 31 décembre 2028, sur la base du dernier rapport de la Commission élaboré conformément à l'article 17, paragraphe 4, la Commission réexamine les articles 6 bis et 7 ainsi que les annexes III et IV et peut, le cas échéant, présenter une proposition de modification. En particulier, la Commission peut, sur la base des progrès accomplis en ce qui concerne la disponibilité et l'accessibilité des données ainsi que le déploiement de services, et compte tenu de leur utilisation accrue au moyen des applications STI, proposer d'adapter la couverture géographique de certains types de données et services et d'ajouter des types de données et des services considérés comme essentiels pour la poursuite du déploiement des STI.

- 17) L'annexe I est remplacée par le texte figurant à l'annexe I de la présente directive.
- 18) L'annexe II est remplacée par le texte figurant à l'annexe II de la présente directive.
- 19) Le texte figurant à l'annexe III de la présente directive est ajouté en tant qu'annexe III.
- 20) Le texte figurant à l'annexe IV de la présente directive est ajouté en tant qu'annexe IV.

#### *Article 2*

##### **Transposition**

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 21 décembre 2025. Ils en informent immédiatement la Commission.

Par dérogation au premier alinéa, les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à l'obligation en matière de rapports prévue à l'article 17, paragraphe 1, de la directive 2010/40/UE avant la date limite de présentation du rapport prévue dans ledit article.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

#### *Article 3*

##### **Entrée en vigueur**

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

#### *Article 4*

##### **Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 22 novembre 2023.

*Par le Parlement européen*

*La présidente*

R. METSOLA

*Par le Conseil*

*Le président*

P. NAVARRO RÍOS

## ANNEXE I

## «ANNEXE I

## DOMAINES PRIORITAIRES

(visés à l'article 2)

## 1. Domaine prioritaire I: services STI d'informations et de mobilité

Les spécifications et normes relatives aux services STI d'informations et de mobilité pour les passagers comprennent les éléments suivants:

## 1.1. Spécifications applicables aux services numériques de mobilité multimodale mis à disposition dans l'ensemble de l'Union (y compris les services d'informations sur les déplacements multimodaux mis à disposition dans l'ensemble de l'Union)

La définition des exigences nécessaires pour que les utilisateurs des STI disposent, par-delà les frontières, dans l'ensemble de l'Union, de services numériques de mobilité multimodale précis et de services similaires précis fournissant des informations ou permettant de réaliser des réservations ou des achats auprès de plus d'un opérateur de transport au sein d'un même mode de transport, sur la base:

- 1.1.1. de la possibilité, pour les prestataires de services STI, d'accéder, dans la mesure où elles existent, à des données précises sur la circulation et les déplacements multimodaux aux fins des services numériques de mobilité multimodale, sans préjudice des contraintes en matière de sûreté et de gestion des transports;
- 1.1.2. de la facilitation des échanges transfrontières de données électroniques entre les autorités publiques compétentes et les parties prenantes concernées et les prestataires de services STI, notamment au moyen d'interfaces normalisées;
- 1.1.3. de la mise à jour en temps utile, par les autorités publiques compétentes et les parties prenantes concernées, des données disponibles sur la circulation et les déplacements multimodaux, utilisées pour les services numériques de mobilité multimodale;
- 1.1.4. de la mise à jour en temps utile des informations sur les déplacements multimodaux, y compris des informations relatives à la réservation et à l'achat, le cas échéant, de services de transport par les prestataires de services STI.

## 1.2. Spécifications applicables aux services d'informations sur la circulation routière et de navigation mis à disposition dans l'ensemble de l'Union (y compris les services d'informations en temps réel sur la circulation mis à disposition dans l'ensemble de l'Union)

La définition des exigences nécessaires pour que les utilisateurs des STI disposent, par-delà les frontières, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur la circulation routière et de navigation précis, sur la base:

- 1.2.1. de la possibilité, pour les prestataires de services STI et les autres parties prenantes concernées, d'accéder, dans la mesure où elles existent, à des données précises sur les routes et la circulation, y compris à des données en temps réel, aux fins des services d'informations en temps réel sur la circulation et des services de cartographie numérique, sans préjudice des contraintes en matière de sûreté et de gestion des transports;
- 1.2.2. de la facilitation des échanges transfrontières de données électroniques entre les autorités publiques compétentes, les parties prenantes concernées et les prestataires de services STI, notamment en ce qui concerne les retours d'information sur la qualité des données;
- 1.2.3. de la mise à jour en temps utile, par les autorités publiques compétentes et les parties prenantes concernées, des données disponibles relatives aux routes et à la circulation utilisées aux fins des informations en temps réel sur la circulation;
- 1.2.4. de la mise à jour en temps utile, par les prestataires de services STI, des informations en temps réel sur la circulation destinées aux usagers de la route et aux autres parties prenantes concernées.

## 1.3. Spécifications applicables aux services numériques de mobilité multimodale et aux services d'informations sur la circulation routière et de navigation mis à disposition dans l'ensemble de l'Union

1.3.1. La définition des exigences nécessaires pour que les autorités publiques compétentes et/ou, le cas échéant, le secteur privé, collectent les données routières et de circulation (c'est-à-dire les plans de circulation routière, la réglementation routière et les itinéraires recommandés, notamment pour les poids lourds) et qu'elles les communiquent aux prestataires de services STI, sur la base:

- 1.3.1.1. de la possibilité, pour les prestataires de services STI, d'accéder, dans la mesure où elles existent, aux données routières et de circulation (c'est-à-dire les plans de circulation routière, la réglementation routière et les itinéraires recommandés) collectées par les autorités publiques compétentes et/ou le secteur privé;

- 1.3.1.2. de la facilitation des échanges de données électroniques entre les autorités publiques compétentes et les prestataires de services STI et les autres parties prenantes concernées;
- 1.3.1.3. de la mise à jour en temps utile, par les autorités publiques compétentes et/ou, le cas échéant, par le secteur privé, des données routières et de circulation (par exemple les plans de circulation routière, la réglementation routière et les itinéraires recommandés);
- 1.3.1.4. de la mise à jour en temps utile, par les prestataires de services STI, des services et applications STI utilisant ces données routières et de circulation.
- 1.3.2. La définition des exigences nécessaires pour que les données relatives aux routes, à la circulation et aux déplacements pertinents et infrastructures multimodales pertinentes utilisées pour les cartes numériques soient précises et accessibles, si possible, aux fabricants de cartes numériques et aux prestataires de services de cartographie numérique, sur la base:
  - 1.3.2.1. de la possibilité, pour les fabricants de cartes numériques et prestataires de services de cartographie numérique, d'accéder, dans la mesure où elles existent, aux données relatives aux routes, à la circulation et aux déplacements pertinents et infrastructures multimodales pertinentes, y compris aux nœuds d'accès identifiés, utilisées pour les cartes numériques;
  - 1.3.2.2. de la facilitation des échanges de données électroniques entre les autorités publiques compétentes et les parties prenantes concernées et les fabricants de cartes numériques et les prestataires de services de cartographie numérique;
  - 1.3.2.3. de la mise à jour en temps utile, par les autorités publiques compétentes et les parties prenantes concernées, des données relatives aux routes et à la circulation à inclure dans les cartes numériques;
  - 1.3.2.4. de la mise à jour en temps utile des cartes numériques par les fabricants de cartes numériques et les prestataires de services de cartographie numérique.

## 2. Domaine prioritaire II: services STI de gestion des déplacements, des transports et de la circulation

Les spécifications et normes applicables aux services STI de gestion des déplacements, des transports et de la circulation comprennent les éléments suivants:

### 2.1. Spécifications applicables aux services améliorés de gestion de la circulation et des incidents

La définition des exigences nécessaires pour soutenir et harmoniser les services améliorés de gestion de la circulation et des incidents, sur la base:

- 2.1.1. de la possibilité d'accéder, dans la mesure où elles existent, à des données précises relatives aux routes et à la circulation, ainsi qu'aux accidents et incidents, aux fins des services de gestion de la circulation et des incidents;
- 2.1.2. de la facilitation des échanges transfrontières de données électroniques, notamment de données relatives au transport de marchandises pertinentes pour la gestion de la circulation et des incidents (par exemple transport de marchandises dangereuses, restrictions d'accès liées aux marchandises, cargaisons surdimensionnées), entre les centres de gestion de la circulation, les centres d'information sur la circulation, les parties prenantes et les prestataires de services STI concernés, notamment au moyen d'interfaces normalisées;
- 2.1.3. de la mise à jour en temps utile, par les parties prenantes concernées, des données disponibles relatives aux routes et à la circulation, ainsi qu'aux accidents et incidents, aux fins des services améliorés de gestion de la circulation et des incidents;
- 2.1.4. de la possibilité d'accéder aux données et synergies avec d'autres initiatives visant à soutenir la multimodalité, l'intégration des modes et la facilitation du transfert modal sur le réseau de transport européen vers les modes de transport les plus durables, grâce à l'harmonisation et à la facilitation du partage des données (\*)

### 2.2. Spécifications des services de gestion de la mobilité

La définition des exigences nécessaires pour soutenir le développement, par les autorités chargées des transports publics, de services de gestion de la mobilité précis, sur la base:

- 2.2.1. de la possibilité, pour les autorités publiques compétentes, d'accéder, dans la mesure où elles existent, à des données précises sous une forme normalisée relatives aux déplacements routiers et multimodaux ainsi qu'à la circulation, aux fins des services de gestion de la mobilité, sans préjudice des exigences en matière de protection des données;

- 2.2.2. de la facilitation des échanges transfrontières de données électroniques entre les autorités publiques compétentes et les parties prenantes concernées et les prestataires de services STI;
- 2.2.3. de la mise à jour en temps utile, par les autorités publiques compétentes et les parties prenantes concernées, des données disponibles relatives aux déplacements routiers et multimodaux ainsi qu'à la circulation, aux fins des services de gestion de la mobilité.

### 2.3. Cadre de l'Union pour l'architecture STI

La définition des mesures nécessaires en vue de constituer une architecture-cadre des STI de l'Union, portant spécifiquement sur l'interopérabilité liée aux STI, la continuité des services et les aspects multimodaux, au sein de laquelle les États membres et leurs autorités compétentes, en coopération avec le secteur privé, pourront élaborer leur propre architecture STI relative à la mobilité au niveau national, régional ou local.

### 2.4. Applications STI et logistique du transport de marchandises

La définition des exigences nécessaires pour soutenir la réalisation d'applications STI dans le domaine de la logistique du transport de marchandises, notamment la localisation et le suivi des marchandises et d'autres services de visibilité des marchandises au cours de leur transport multimodal, sur la base:

- 2.4.1. de la possibilité, pour les développeurs d'applications STI, de disposer des technologies STI pertinentes et de leur utilisation par ceux-ci;
- 2.4.2. de la possibilité d'accéder à des données relatives au transport de marchandises par d'autres cadres spécifiques de partage de données <sup>(2)</sup>\*;
- 2.4.3. de l'intégration des résultats du positionnement dans les outils et les centres de gestion de la circulation.

## 3. Domaine prioritaire III: services STI liés à la sûreté et à la sécurité routières

Les spécifications et les normes pour les services STI liés à la sûreté et à la sécurité routières comprennent les éléments suivants:

### 3.1. Spécifications applicables au service d'appel d'urgence (eCall) interopérable dans toute l'Union

La définition des mesures nécessaires pour la mise à disposition harmonisée d'un service d'appel d'urgence (eCall) interopérable dans toute l'Union, notamment:

- 3.1.1. la possibilité d'échanger les données obligatoires à partir des STI embarqués;
- 3.1.2. la disponibilité, dans les centres de réception des appels d'urgence, du matériel nécessaire pour recevoir les données transmises par les véhicules;
- 3.1.3. la facilitation des échanges de données électroniques entre les véhicules et les centres de réception des appels d'urgence, y compris l'éventuelle interaction avec les données relevant du champ d'application du règlement (UE) 2020/1056 et avec e-CMR <sup>(3)</sup>\*, par exemple dans le cas des marchandises dangereuses.

### 3.2. Spécifications applicables aux services d'informations et de réservation concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux

La définition des mesures nécessaires pour la mise à disposition de services d'informations et, lorsqu'ils sont disponibles, de réservation fondés sur les STI concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux, en particulier sur les aires de service et de repos le long des routes, sur la base:

- 3.2.1. de la disponibilité des informations sur le stationnement pour les utilisateurs;
- 3.2.2. de la facilitation des échanges électroniques de données entre les aires et les places de stationnement, les centres et les véhicules;
- 3.2.3. de l'intégration des technologies STI pertinentes dans les véhicules et les aires de stationnement afin de mettre à jour les informations sur la disponibilité des places de stationnement à des fins de réservation.

### 3.3. Spécifications applicables aux informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière

La définition d'exigences minimales concernant les "informations universelles sur la circulation" liées à la sécurité routière fournies, si possible, gratuitement à tous les usagers, ainsi que leur contenu minimal, sur la base:

- 3.3.1. de la possibilité d'accéder à des données précises sur les événements et les conditions liés à la sécurité aux fins des services d'informations sur la circulation liées à la sécurité routière et de gestion des incidents;

- 3.3.2. du déploiement ou de l'utilisation de moyens de détection ou de description des événements et des conditions liés à la sécurité;
- 3.3.3. de l'établissement et de l'utilisation d'une liste type de situations liées à la sécurité routière ("messages d'information universels sur la circulation"), qui devrait être communiquée aux utilisateurs de STI gratuitement;
- 3.3.4. de la compatibilité des "messages d'information universels sur la circulation" et de leur intégration dans les services STI pour des informations en temps réel sur la circulation et les déplacements multimodaux.

#### 3.4. Spécifications pour les autres actions

- 3.4.1. La définition des mesures nécessaires pour contribuer à la sécurité des usagers de la route en ce qui concerne leur interface homme-machine embarquée et l'utilisation de dispositifs nomades, y compris des téléphones portables, pour aider à la conduite et/ou au transport, ainsi que la sécurité des moyens de communication embarqués qui ne relèvent pas du champ d'application des règlements (UE) n° 167/2013 <sup>(4)</sup>\*, (UE) n° 168/2013 <sup>(5)</sup>\* et (UE) 2018/858 <sup>(6)</sup>\* du Parlement européen et du Conseil.
- 3.4.2. La définition des mesures nécessaires pour améliorer la sécurité et le confort des usagers de la route vulnérables dans toutes les applications STI pertinentes qui ne relèvent pas du champ d'application des règlements (UE) n° 167/2013, (UE) n° 168/2013 et (UE) 2018/858.
- 3.4.3. La définition des mesures nécessaires à l'intégration de systèmes d'information avancés d'aide à la conduite dans les véhicules et les infrastructures routières qui ne relèvent pas du champ d'application des règlements (UE) n° 167/2013, (UE) n° 168/2013 et (UE) 2018/858.
- 3.4.4. La définition des mesures nécessaires pour faciliter l'échange d'informations entre les fournisseurs d'applications STI de sûreté aux fins de services tels que la contribution à la récupération de véhicules ou de biens volés, et les autorités publiques compétentes, en tenant dûment compte des autres cadres existants et en devenir visant à faciliter le partage de données dans le domaine de la mobilité et des transports qui ne relèvent pas du champ d'application des règlements (UE) n° 167/2013, (UE) n° 168/2013 et (UE) 2018/858.

#### 4. Domaine prioritaire IV: services STI de mobilité coopérative, connectée et automatisée

Les spécifications et les normes pour établir le lien entre les véhicules et l'infrastructure de transport, alerter les usagers et rendre possibles des services de mobilité hautement automatisée comprennent les éléments ci-après, sans préjudice des spécifications et normes énoncées dans les règlements (UE) n° 167/2013, (UE) n° 168/2013 et (UE) 2018/858:

- 4.1. La définition des mesures nécessaires pour poursuivre le développement et la mise en œuvre de systèmes de transport coopératifs (entre véhicules, entre le véhicule et l'infrastructure ou entre infrastructures) et intelligents, en particulier pour soutenir la mobilité coopérative, connectée et automatisée, sur la base:
  - 4.1.1. de la facilitation des échanges de données ou d'informations entre véhicules, entre infrastructures, entre véhicules et infrastructures, et entre d'autres usagers de la route et véhicules et infrastructures;
  - 4.1.2. de la possibilité, pour les parties respectives, véhicule ou infrastructure routière, d'échanger des données et informations pertinentes;
  - 4.1.3. de l'utilisation d'un format de message type pour l'échange de données ou d'informations entre le véhicule et l'infrastructure;
  - 4.1.4. de la définition d'une infrastructure de communication précise et fiable pour l'échange de données ou d'informations entre véhicules, entre infrastructures, et entre véhicules et infrastructure;
  - 4.1.5. de l'utilisation de processus de normalisation pour l'adoption des architectures respectives.
- 4.2. Spécifications applicables aux services:
  - 4.2.1. les services STI-C d'informations et d'alerte fondés sur des données d'état qui alertent davantage les usagers des transports sur les situations de circulation qui les attendent;
  - 4.2.2. les services STI-C d'informations et d'alerte fondés sur des observations qui alertent davantage les usagers des transports sur les situations de circulation qui les attendent, y compris les usagers des transports non connectés;

- 4.2.3. les services STI-C fondés sur le partage des intentions qui permettent aux véhicules de faire face à des scénarios de circulation complexes et permettent une conduite hautement automatisée;
- 4.2.4. les services STI-C d'infrastructure à l'appui de la conduite automatisée.
- 4.3. Spécifications applicables au système de l'Union pour la gestion des authentifiants de sécurité des STI-C:
  - 4.3.1. politique de certificats pour la gestion des certificats de clés publiques pour les services STI-C;
  - 4.3.2. définition du rôle de l'autorité chargée de la politique de certification des STI-C, du gestionnaire de la liste de confiance STI-C et du point de contact STI-C;
  - 4.3.3. politique de sécurité pour la gestion de la sécurité de l'information dans les STI-C.

---

(1)\* Telles que le règlement (UE) 2020/1056 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises (JO L 249 du 31.7.2020, p. 33), et les travaux du forum sur le numérique dans les transports et la logistique.

(2)\* Tels que le règlement (UE) 2020/1056.

(3)\* Protocole additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) concernant la lettre de voiture électronique.

(4)\* Règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers (JO L 60 du 2.3.2013, p. 1).

(5)\* Règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles (JO L 60 du 2.3.2013, p. 52).

(6)\* Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).».

## ANNEXE II

## «ANNEXE II

## PRINCIPES APPLICABLES AUX SPÉCIFICATIONS ET AU DÉPLOIEMENT DES STI

(visés aux articles 5, 6, 7 et 8)

L'adoption de spécifications, l'émission de mandats concernant des normes et le choix et le déploiement des applications et services STI se fondent sur une évaluation des besoins à laquelle sont associées toutes les parties prenantes concernées, en conformité avec les principes suivants. Ces mesures:

a)	sont efficaces	–	elles apportent une contribution tangible à la résolution des principaux problèmes du transport routier en Europe (par exemple en réduisant les embouteillages et les émissions polluantes, en s'attaquant aux situations d'urgence et aux phénomènes météorologiques, en améliorant l'efficacité énergétique, en renforçant la sécurité et la sûreté, y compris pour les usagers de la route vulnérables);
b)	ont un rapport coût-efficacité satisfaisant	–	elles optimisent le rapport entre les coûts et les moyens mis en œuvre pour atteindre les objectifs;
c)	sont proportionnées	–	elles établissent, le cas échéant, différents niveaux réalisables en termes de qualité et de déploiement des services, en tenant compte des particularités locales, régionales, nationales et européennes;
d)	favorisent la continuité des services	–	elles assurent que les services sont fournis sans interruption dans l'ensemble de l'Union, en particulier sur le réseau transeuropéen et, le cas échéant, à ses frontières extérieures, lorsque les services STI sont déployés. La continuité des services devrait être assurée à un niveau adapté aux caractéristiques des réseaux de transport reliant les pays entre eux et, le cas échéant, les régions entre elles et les villes avec les zones rurales;
e)	réalisent l'interopérabilité	–	elles garantissent que les applications de systèmes, les services et les processus industriels qui les sous-tendent ont la capacité d'échanger des données et de partager des informations et des connaissances, sous une forme normalisée, afin de faire en sorte que les services STI soient fournis de manière efficace;
f)	respectent la compatibilité ascendante	–	elles permettent d'assurer, lorsque cela est justifié, que les systèmes STI ont la capacité d'interagir avec les systèmes existants dont ils partagent la finalité, sans entraver la mise au point de nouvelles technologies et tout en soutenant, le cas échéant, la complémentarité avec les nouvelles technologies ou la transition vers de nouvelles technologies;
g)	respectent les particularités des infrastructures et des réseaux nationaux existants	–	elles tiennent compte des différences inhérentes aux caractéristiques des réseaux de transport, particulièrement en ce qui concerne le volume de la circulation, les conditions météorologiques et les spécificités des infrastructures;
h)	promouvent l'égalité d'accès	–	elles n'opposent pas d'obstacles ou de discriminations en ce qui concerne l'accès des usagers de la route vulnérables aux applications et services STI. Le cas échéant, lorsque les applications et services STI sont destinés à assurer l'interface ou à fournir des informations aux utilisateurs de STI en situation de handicap, ceux-ci sont accessibles aux personnes en situation de handicap conformément aux exigences en matière d'accessibilité énoncées à l'annexe I de la directive (UE) 2019/882; leur utilisation est conviviale pour les personnes ayant des connaissances numériques limitées;
i)	favorisent la maturité	–	elles font la démonstration, après une évaluation des risques appropriée comprenant, le cas échéant, des essais en conditions réelles, auprès des différents constructeurs de véhicules, fabricants d'appareils et fournisseurs d'infrastructures, de la solidité des STI innovants grâce à un niveau suffisant de développement technique et d'exploitation opérationnelle;

j)	apportent la qualité de la datation et du positionnement	–	elles garantissent la compatibilité des applications et services STI, qui dépendent de la datation et du positionnement, au moins avec les services de navigation fournis par Galileo, y compris le service d'authentification des messages de navigation en libre service de Galileo et d'autres services Galileo tels que le service de haute précision, lorsque ce dernier sera disponible, et avec les systèmes du système européen de navigation par recouvrement géostationnaire (EGNOS). Le cas échéant, elles veillent à ce que les applications et services STI reposant sur des données d'observation de la Terre utilisent les données, informations ou services Copernicus. D'autres données et services peuvent également être utilisés en plus des données Copernicus;
k)	facilitent l'intermodalité	–	elles prennent en compte la coordination des différents modes de transport, le cas échéant, lors du déploiement des STI;
l)	respectent la cohérence	–	elles tiennent compte de la réglementation, des politiques et des activités qui existent au niveau de l'Union et qui sont pertinentes pour ce qui est des STI, particulièrement dans le domaine de la normalisation et, en ce qui concerne les spécifications, du principe de neutralité technologique énoncé dans la directive (UE) 2018/1972;
m)	garantissent la transparence et la confiance	–	elles garantissent la transparence, en veillant par exemple à la transparence du classement, y compris concernant les effets sur l'environnement, lorsqu'il s'agit de proposer des options de mobilité aux clients.».

ANNEXE III  
«ANNEXE III  
Liste des types de données

Type de données	Couverture géographique	Date visée à l'article 6 bis, paragraphe 1, deuxième alinéa	Date visée à l'article 6 bis, paragraphe 1, troisième alinéa
1. Données relatives à la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur la circulation routière et de navigation (visés à l'annexe I, domaine prioritaire I, paragraphes 1.2 et 1.3):			
1.1. Catégorie: règles de circulation statiques et dynamiques, le cas échéant, concernant:			
Sous-catégorie: — les conditions d'accès aux tunnels — les conditions d'accès aux ponts — les limitations de vitesse — les interdictions de dépassement pour les poids lourds — les restrictions de poids/longueur/largeur/hauteur	Les routes du réseau central transeuropéen	31 décembre 2025	31 décembre 2027
	Les routes du réseau global transeuropéen, les autres autoroutes et les tronçons de routes principales, dont le trafic journalier annuel moyen total est supérieur à 8 500 véhicules, et toutes les routes des villes situées au centre de chaque nœud urbain, au sens de l'article 3, point p), du règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup> et dont la liste figure dans ledit règlement, y compris ceux qui sont gérés par les villes. L'État membre peut choisir de limiter la couverture dans les villes situées au centre des nœuds urbains aux rues dont le trafic journalier annuel moyen est supérieur à 7 000 véhicules. L'État membre qui prend cette décision en informe la Commission au plus tard le 31 décembre 2026.	31 décembre 2026	31 décembre 2028
Sous-catégorie: — les rues à sens unique	Les infrastructures routières dans les villes au centre de chaque nœud urbain, au sens de l'article 3, point p), du règlement (UE) n° 1315/2013	31 décembre 2025	31 décembre 2027
Sous-catégorie: — les réglementations sur la livraison de fret	Les infrastructures routières dans les villes au centre de chaque nœud urbain, au sens de l'article 3, point p), du règlement (UE) n° 1315/2013	31 décembre 2026	Actes délégués à adopter en vertu de l'article 7, paragraphe 1 bis, points a), b) et c)

(1) Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1).

Type de données	Couverture géographique	Date visée à l'article 6 bis, paragraphe 1, deuxième alinéa	Date visée à l'article 6 bis, paragraphe 1, troisième alinéa
Sous-catégorie: — le sens de la circulation sur les voies réversibles	Les routes du réseau central et global transeuropéen, les autres autoroutes et les tronçons de routes principales, dont le trafic journalier annuel moyen total est supérieur à 8 500 véhicules, et toutes les routes des villes situées au centre de chaque nœud urbain, au sens de l'article 3, point p), du règlement (UE) n° 1315/2013 et dont la liste figure dans ledit règlement, y compris ceux qui sont gérés par les villes. L'État membre peut choisir de limiter la couverture dans les villes situées au centre des nœuds urbains aux rues dont le trafic journalier annuel moyen est supérieur à 7 000 véhicules. L'État membre qui prend cette décision en informe la Commission au plus tard le 31 décembre 2026	31 décembre 2026	Actes délégués à adopter en vertu de l'article 7, paragraphe 1 bis, points a), b) et c)
Sous-catégorie: — les plans de circulation routière	Les routes du réseau central et global transeuropéen, les autres autoroutes et les tronçons de routes principales, dont le trafic journalier annuel moyen total est supérieur à 8 500 véhicules, et toutes les routes des villes situées au centre de chaque nœud urbain, au sens de l'article 3, point p), du règlement (UE) n° 1315/2013 et dont la liste figure dans ledit règlement, y compris ceux qui sont gérés par les villes. L'État membre peut choisir de limiter la couverture dans les villes situées au centre des nœuds urbains aux rues dont le trafic journalier annuel moyen est supérieur à 7 000 véhicules. L'État membre qui prend cette décision en informe la Commission au plus tard le 31 décembre 2028	31 décembre 2028	Actes délégués à adopter en vertu de l'article 7, paragraphe 1 bis, points a), b) et c)
Sous-catégorie: — les restrictions d'accès permanentes	Les routes du réseau central et global transeuropéen, les autres autoroutes et les tronçons de routes principales, dont le trafic journalier annuel moyen total est supérieur à 8 500 véhicules, et toutes les routes des villes situées au centre de chaque nœud urbain, au sens de l'article 3, point p), du règlement (UE) n° 1315/2013 et dont la liste figure dans ledit règlement, y compris ceux qui sont gérés par les villes. L'État membre peut choisir de limiter la couverture dans les villes situées au centre des nœuds urbains aux rues dont le trafic journalier annuel moyen est supérieur à 7 000 véhicules. L'État membre qui prend cette décision en informe la Commission au plus tard le 31 décembre 2026	31 décembre 2026	Actes délégués à adopter en vertu de l'article 7, paragraphe 1 bis, points a), b) et c)

Type de données	Couverture géographique	Date visée à l'article 6 bis, paragraphe 1, deuxième alinéa	Date visée à l'article 6 bis, paragraphe 1, troisième alinéa
<p>Sous-catégorie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— les limites des restrictions, les interdictions ou obligations avec validité zonale, le statut actuel d'accès et les conditions de circulation dans les zones de trafic réglementé</li> </ul>	<p>Les routes du réseau central et global transeuropéen, les autres autoroutes et les tronçons de routes principales, dont le trafic journalier annuel moyen total est supérieur à 8 500 véhicules, et toutes les routes des villes situées au centre de chaque nœud urbain, au sens de l'article 3, point p), du règlement (UE) n° 1315/2013 et dont la liste figure dans ledit règlement, y compris ceux qui sont gérés par les villes. L'État membre peut choisir de limiter la couverture dans les villes situées au centre des nœuds urbains aux rues dont le trafic journalier annuel moyen est supérieur à 7 000 véhicules. L'État membre qui prend cette décision en informe la Commission au plus tard le 31 décembre 2026</p>	31 décembre 2026	Actes délégués à adopter en vertu de l'article 7, paragraphe 1 bis, points a), b) et c)
1.2. Types de données relatives à l'état du réseau:			
<p>Sous-catégorie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— les fermetures de routes</li> <li>— les fermetures de voies</li> <li>— les travaux routiers</li> </ul>	Les routes du réseau central transeuropéen	31 décembre 2025	sans objet (remarque 1)
	Les routes du réseau global transeuropéen	31 décembre 2026	sans objet (remarque 1)
<p>Sous-catégorie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— les mesures temporaires de gestion de la circulation</li> </ul>	Les routes du réseau central et global transeuropéen	31 décembre 2028	sans objet (remarque 1)
2. Données relatives aux services d'informations et de réservation concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux (visés à l'annexe I, domaine prioritaire III, paragraphe 3.2):			
<p>Catégorie: données statiques</p> <p>Sous-catégorie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— les données statiques relatives aux aires de stationnement</li> <li>— les informations sur la sécurité et l'équipement de l'aire de stationnement</li> </ul>	Les routes du réseau central transeuropéen	31 décembre 2025	31 décembre 2026
	Les routes du réseau global transeuropéen	31 décembre 2026	31 décembre 2027
<p>Catégorie: données dynamiques</p> <p>Sous-catégorie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— les données dynamiques sur la disponibilité des aires de stationnement, en particulier si une aire de stationnement est complète ou fermée, ou encore le nombre de places disponibles</li> </ul>	Les routes du réseau central et global transeuropéen	31 décembre 2027	sans objet (remarque 1)

Type de données	Couverture géographique	Date visée à l'article 6 bis, paragraphe 1, deuxième alinéa	Date visée à l'article 6 bis, paragraphe 1, troisième alinéa
3. Données relatives aux événements ou conditions liés à la sécurité routière détectés concernant les informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière (visées à l'annexe I, domaine prioritaire III, paragraphe 3.3):			
Catégorie: données dynamiques Sous-catégorie: — route temporairement glissante — animal, personne, obstacle, débris sur la route — zone d'accident non sécurisée — travaux routiers de courte durée — conducteur en contresens — obstruction non gérée d'une route	Les routes du réseau central et global transeuropéen et les autres autoroutes non comprises dans ce réseau	31 décembre 2025	sans objet (remarque 1)
Sous-catégorie: — visibilité réduite — conditions météorologiques exceptionnelles	Les routes du réseau central et global transeuropéen et les autres autoroutes non comprises dans ce réseau	31 décembre 2026	sans objet (remarque 1)
4. Données statiques relatives à la circulation multimodale pour les services d'informations sur les déplacements multimodaux mis à disposition dans l'ensemble de l'Union (visés à l'annexe I, domaine prioritaire I, paragraphes 1.1 et 1.3):			
Catégorie Emplacement des nœuds d'accès identifiés pour tous les modes prévus, y compris des informations sur l'accessibilité des points d'arrêt et voies de circulation au sein d'un point d'échange (comme l'existence d'ascenseurs, d'escaliers mécaniques)	Les nœuds urbains au sens de l'article 3, point p), du règlement (UE) n° 1315/2013 et dont la liste figure dans ledit règlement, y compris ceux qui sont gérés par les villes	31 décembre 2026	Actes délégués à adopter en vertu de l'article 7, paragraphe 1 bis, points a), b) et c)
	L'ensemble du réseau de transport de l'Union	31 décembre 2028	Actes délégués à adopter en vertu de l'article 7, paragraphe 1 bis, points a), b) et c)

REMARQUE 1: "Sans objet: aucune obligation de mettre à disposition les données créées ou mises à jour avant la date indiquée dans la troisième colonne de la présente annexe conformément à l'article 6 bis, paragraphe 1.»

## ANNEXE IV

## «ANNEXE IV

## Liste des services STI

Service	Couverture géographique	Date
Service d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière visé à l'annexe I, domaine prioritaire III, paragraphe 3.3	Les routes du réseau central et global transeuropéen	31 décembre 2026»



### **Fiche financière**

Le présent projet de loi aura une incidence financière sur le budget de l'État, conformément à la loi du 8 juin 1999 sur le Budget, la Comptabilité et la Trésorerie de l'État, telle que modifiée, dans la mesure où sa mise en œuvre nécessitera la création d'un nouveau poste.

Il s'agira de recruter un poste A1 à temps plein pour procéder à l'évaluation du respect des exigences énoncées dans les spécifications de la Commission européenne, ce qui correspond à une estimation d'environ 150.000 € par an.



## CHECK DE DURABILITÉ - NOHALTEGKEETSHECK



La présente page interactive nécessite au minimum la version 8.1.3 d'Adobe Acrobat® Reader®. La dernière version d'Adobe Acrobat Reader pour tous systèmes (Windows®, Mac, etc.) est téléchargeable gratuitement sur le site de Adobe Systems Incorporated.

Ministre responsable :

La Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Projet de loi ou  
amendement :

Projet de loi portant transposition de la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661

Le check de durabilité est un outil d'évaluation des actes législatifs par rapport à leur impact sur le développement durable. Son objectif est de donner l'occasion d'introduire des aspects relatifs au développement durable à un stade préparatoire des projets de loi. Tout en faisant avancer ce thème transversal qu'est le développement durable, il permet aussi d'assurer une plus grande cohérence politique et une meilleure qualité des textes législatifs.

1. Est-ce que le projet de loi sous rubrique a un impact sur le champ d'action (1-10) du 3<sup>ème</sup> Plan national pour un développement durable (PNDD) ?
2. En cas de réponse négative, expliquez-en succinctement les raisons.
3. En cas de réponse positive sous 1., quels seront les effets positifs et/ou négatifs éventuels de cet impact ?
4. Quelles catégories de personnes seront touchées par cet impact ?
5. Quelles mesures sont envisagées afin de pouvoir atténuer les effets négatifs et comment pourront être renforcés les aspects positifs de cet impact ?

Afin de faciliter cet exercice, l'instrument du contrôle de la durabilité est accompagné par des points d'orientation – **auxquels il n'est pas besoin de réagir ou répondre mais qui servent uniquement d'orientation**, ainsi que par une documentation sur les dix champs d'actions précités.

### 1. Assurer une inclusion sociale et une éducation pour tous.

Points d'orientation  
Documentation

Oui  Non

Le présent projet de loi a pour objet d'établir un cadre visant à soutenir le déploiement et l'utilisation coordonnés et cohérents de systèmes de transport intelligents (STI) et fixe les conditions générales nécessaires à cette fin. Le projet de loi n'a pas pour objet d'assurer une inclusion sociale et une éducation pour tous.

### 2. Assurer les conditions d'une population en bonne santé.

Points d'orientation  
Documentation

Oui  Non

Le présent projet de loi a pour objet d'établir un cadre visant à soutenir le déploiement et l'utilisation coordonnés et cohérents de systèmes de transport intelligents (STI) et fixe les conditions générales nécessaires à cette fin. Le projet de loi n'a pas pour objet d'assurer les conditions d'une population en bonne santé.

### 3. Promouvoir une consommation et une production durables.

Points d'orientation  
Documentation

Oui  Non

Le présent projet de loi a pour objet d'établir un cadre visant à soutenir le déploiement et l'utilisation coordonnés et cohérents de systèmes de transport intelligents (STI) et fixe les conditions générales nécessaires à cette fin. Le projet de loi



**4. Diversifier et assurer une économie inclusive et porteuse d'avenir.**

Points d'orientation Documentation  Oui  Non

Le présent projet de loi a pour objet d'établir un cadre visant à soutenir le déploiement et l'utilisation coordonnés et cohérents de systèmes de transport intelligents (STI) et fixe les conditions générales nécessaires à cette fin. Le projet de loi n'a pas pour objet de diversifier et assurer une économie inclusive et porteuse d'avenir.

**5. Planifier et coordonner l'utilisation du territoire.**

Points d'orientation Documentation  Oui  Non

Le présent projet de loi a pour objet d'établir un cadre visant à soutenir le déploiement et l'utilisation coordonnés et cohérents de systèmes de transport intelligents (STI) et fixe les conditions générales nécessaires à cette fin. Le projet de loi n'a pas pour objet de planifier et coordonner l'utilisation du territoire.

**6. Assurer une mobilité durable.**

Points d'orientation Documentation  Oui  Non

Le présent projet de loi a pour objet d'établir un cadre visant à soutenir le déploiement et l'utilisation coordonnés et cohérents de systèmes de transport intelligents (STI) et fixe les conditions générales nécessaires à cette fin. Le projet de loi n'a pas pour objet d'assurer une mobilité durable.

**7. Arrêter la dégradation de notre environnement et respecter les capacités des ressources naturelles.**

Points d'orientation Documentation  Oui  Non

Le présent projet de loi a pour objet d'établir un cadre visant à soutenir le déploiement et l'utilisation coordonnés et cohérents de systèmes de transport intelligents (STI) et fixe les conditions générales nécessaires à cette fin. Le projet de loi n'a pas pour objet d'arrêter la dégradation de notre environnement et respecter les capacités de ressources naturelles.

**8. Protéger le climat, s'adapter au changement climatique et assurer une énergie durable.**

Points d'orientation Documentation  Oui  Non

Le présent projet de loi a pour objet d'établir un cadre visant à soutenir le déploiement et l'utilisation coordonnés et cohérents de systèmes de transport intelligents (STI) et fixe les conditions générales nécessaires à cette fin. Le projet de loi n'a pas pour objet de protéger le climat, s'adapter au changement climatique et assurer une énergie durable.

**9. Contribuer, sur le plan global, à l'éradication de la pauvreté et à la cohérence des politiques pour le développement durable.**

Points d'orientation Documentation  Oui  Non

Le présent projet de loi a pour objet d'établir un cadre visant à soutenir le déploiement et l'utilisation coordonnés et cohérents de systèmes de transport intelligents (STI) et fixe les conditions générales nécessaires à cette fin. Le projet de loi n'a pas pour objet de contribuer, sur le plan global, à l'éradication de la pauvreté et à la cohérence des politiques pour le développement durable.

**10. Garantir des finances durables.**

Points d'orientation Documentation  Oui  Non

Le présent projet de loi a pour objet d'établir un cadre visant à soutenir le déploiement et l'utilisation coordonnés et cohérents de systèmes de transport intelligents (STI) et fixe les conditions générales nécessaires à cette fin. Le projet de loi n'a pas pour objet de garantir des finances durables.

**Cette partie du formulaire est facultative - Veuillez cocher la case correspondante**



En outre, et dans une optique d'enrichir davantage l'analyse apportée par le contrôle de la durabilité, il est proposé de recourir, de manière facultative, à une évaluation de l'impact des mesures sur base d'indicateurs retenus dans le PNDD. Ces indicateurs sont suivis par le STATEC.

Continuer avec l'évaluation ?  Oui  Non

(1) Dans le tableau, choisissez l'évaluation : **non applicable**, ou de 1 = **pas du tout probable** à 5 = **très possible**





## FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT MESURES LÉGISLATIVES, RÉGLEMENTAIRES ET AUTRES



La présente page interactive nécessite au minimum la version 8.1.3 d'Adobe Acrobat® Reader®. La dernière version d'Adobe Acrobat Reader pour tous systèmes (Windows®, Mac, etc.) est téléchargeable gratuitement sur le site de Adobe Systems Incorporated.

### 1. Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Projet de loi portant transposition de la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661		
Ministre initiateur :	La Ministre de la Mobilité et des Travaux publics		
Auteur(s) :	Gil Georges / Claire Bronner		
Téléphone :	247-84468; 2478-3343	Courriel :	gil.georges@mmtt.etat.lu; claire.bronner@mmtt.etat.lu
Objectif du projet :	Transposition de la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661		
Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune (s) impliqué(e)(s) :			
Date :			

### 2. Objectifs à valeur constitutionnelle

**Le projet contribue-t-il à la réalisation des objectifs à valeur constitutionnelle ?**  Oui  Non

Dans l'affirmative, veuillez sélectionner les objectifs concernés et veuillez fournir une brève explication dans la case «Remarques» indiquant en quoi cet ou ces objectifs sont réalisés :

- Garantir le droit au travail et veiller à assurer l'exercice de ce droit
- Promouvoir le dialogue social
- Veiller à ce que toute personne puisse vivre dignement et dispose d'un logement approprié
- Garantir la protection de l'environnement humain et naturel en œuvrant à l'établissement d'un équilibre durable entre la conservation de la nature, en particulier sa capacité de renouvellement, ainsi que la sauvegarde de la biodiversité, et satisfaction des besoins des générations présentes et futures
- S'engager à lutter contre le dérèglement climatique et œuvrer en faveur de la neutralité climatique
- Protéger le bien-être des animaux
- Garantir l'accès à la culture et le droit à l'épanouissement culturel
- Promouvoir la protection du patrimoine culturel
- Promouvoir la liberté de la recherche scientifique dans le respect des valeurs d'une société démocratique fondée sur les droits fondamentaux et les libertés publiques



Remarques :

### 3. Mieux légiférer

**1) Chambre(s) professionnelle(s) à saisir / saisi(e)s pour avis <sup>1</sup>:**

- Chambre des fonctionnaires et employés publics
- Chambre des salariés
- Chambre des métiers
- Chambre de commerce
- Chambre d'agriculture

<sup>1</sup> Veuillez indiquer la/les Chambre(s) professionnelle(s) saisie(s) du projet sous rubrique suite à son approbation par le Conseil de gouvernement.

**2) Autre(s) partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) à saisir / saisi(e)s pour avis :**  Oui  Non

Si oui, laquelle / lesquelles : 

Commission nationale pour la protection des données

Remarques / Observations :

**3) En cas de transposition de directives européennes, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ?**  Oui  Non  N.a. <sup>2</sup>

Si non, pourquoi ?

**4) Destinataires du projet :**

- Entreprises / Professions libérales :  Oui  Non
- Citoyens :  Oui  Non
- Administrations :  Oui  Non

**5) Le principe « Think small first » est-il respecté ?**  Oui  Non  N.a. <sup>2</sup>  
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

Remarques / Observations :

**6) Le projet contribue-t-il à la simplification administrative, notamment en supprimant ou en simplifiant des régimes d'autorisation et de déclaration existants, en réduisant les délais de réponse de l'administration, en réduisant la charge administrative pour les destinataires ou en améliorant la qualité des procédures ou de la réglementation ?**  Oui  Non

Remarques / Observations : 

Le présent projet de loi simplifie l'accès à la donnée en recourant à un point d'accès unique.



7) **Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel ?**  Oui  Non  N.a. <sup>2</sup>

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

8) **Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ?**  Oui  Non  N.a. <sup>2</sup>

Si oui, lequel ?

Remarques / Observations :

<sup>2</sup> N.a. : non applicable.

#### 4. Digitalisation et données

9) **Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'État (e-Government ou application back-office)**  Oui  Non

Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?

10) **Le projet tient-il compte du principe « digital by default » (priorisation de la voie numérique) ?**  Oui  Non

11) **Le projet crée-t-il une démarche administrative qui nécessite des informations ou des données à caractère personnel sur les administrés ?**  Oui  Non

Si oui, ces informations ou données à caractère personnel peuvent-elles être obtenues auprès d'une ou plusieurs administrations conformément au principe «Once only» ?

12) **Le projet envisage-t-il la création ou l'adaptation d'une banque de données ?**  Oui  Non

#### 5. Égalité des chances (à remplir pour les projets de règlements grand-ducaux) <sup>3</sup>

13) **Le projet est-il :**

- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ?  Oui  Non

- positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ?  Oui  Non

Si oui, expliquez de quelle manière :

- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ?  Oui  Non

Si oui, expliquez pourquoi :



- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ?  Oui  Non

Si oui, expliquez  
de quelle manière :

**14) Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ?**  Oui  Non  N.a. <sup>2</sup>

Si oui, expliquez  
de quelle manière :

<sup>3</sup> Pour les projets de loi, il convient de se référer au point 1 « Assurer une inclusion sociale et une éducation pour tous. » du Nohaltegkeetscheck.

## 6. Projets nécessitant une notification auprès de la Commission européenne

**15) Directive « services » : Le projet introduit-il une exigence en matière d'établissement ou de prestation de services transfrontalière ?**  Oui  Non  N.a. <sup>2</sup>

Si oui, veuillez contacter le Ministère de l'Economie en suivant les démarches suivantes :

<https://meco.gouvernement.lu/fr/domaines-activites/politique-europeenne/notifications-directive-services.html>

**16) Directive « règles techniques » : Le projet introduit-il une exigence ou réglementation technique par rapport à un produit ou à un service de la société de l'information (domaine de la technologie et de l'information)?**  Oui  Non  N.a. <sup>2</sup>

Si oui, veuillez contacter l'ILNAS en suivant les démarches suivantes :

<https://portail-qualite.public.lu/content/dam/qualite/publications/normalisation/2017/ilnas-notification-infolyer-web.pdf>

20260409\_Avis

N° 8689<sup>1</sup>

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

---

## PROJET DE LOI

**portant transposition de la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661**

\* \* \*

### AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

(27.3.2026)

En vertu de l'arrêté du 20 janvier 2026 du Premier ministre, le Conseil d'État a été saisi pour avis du projet de loi sous rubrique, élaboré par la ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Au texte du projet de loi étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, le texte des règlements délégués (UE) n<sup>os</sup> 885/2013, 886/2013, 2015/962 et 2017/1926, un tableau de correspondance, le texte de la directive (UE) 2023/2661, ainsi qu'une fiche financière, une fiche d'évaluation d'impact et un « check de durabilité – Nohaltegkeetscheck ».

\*

### CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

Le projet de loi sous avis vise à transposer la directive (UE) 2023/2661 du Parlement européen et du Conseil du 22 novembre 2023 modifiant la directive 2010/40/UE concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport.

Il succède, selon les auteurs, au projet de règlement grand-ducal concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport<sup>1</sup>, qui a fait l'objet d'un avis du Conseil d'État du 7 octobre 2025<sup>2</sup> et qui a été retiré suivant décision du Gouvernement en conseil du 12 décembre 2025.

En effet, dans son avis précité du 7 octobre 2025, le Conseil d'État avait critiqué la transposition des directives précitées par la voie d'un règlement grand-ducal sur le fondement de l'article 45, paragraphe 3, alinéa 1<sup>er</sup>, de la Constitution et de la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports. Il avait constaté « que le texte sous revue touche à une matière réservée à la loi, en l'occurrence l'article 35 de la Constitution, qui garantit la liberté du commerce et de l'industrie, étant donné que selon la définition de l'article 4, point 5<sup>o</sup>, du texte en projet, la notion « prestataire de services STI » vise « tout prestataire public ou privé d'un service STI ». L'article 5 du texte sous examen entend obliger les applications et services STI à respecter les spécifications adoptées par la Commission européenne. Cette obligation touche dès lors tout prestataire de services STI, qu'il soit public ou privé. Ainsi, le nouvel article 5 de la directive précitée transposée par l'article 5 du texte sous revue intervient en matière réservée à la loi, de sorte que la loi précitée du 9 août 1971 n'est pas susceptible de lui conférer une base légale conforme au prescrit constitutionnel. »

---

1 Doc. parl. n° 8544 ; n° CE 62.158.

2 Avis du Conseil d'État n° 62.158 du 7 octobre 2025.

Le Conseil d'État salue que les auteurs l'aient suivi dans ses observations.

\*

## EXAMEN DES ARTICLES

### *Article 1<sup>er</sup>*

Sans observation.

### *Article 2*

Le point 14° définit la notion « détenteur de données » comme étant « toute entité ou toute personne, publique ou privée, qui a le droit de donner accès aux types de données énumérées dans les annexes de la directive 2010/40/UE [...] ». La définition précise de manière exemplative qu'elle vise notamment « les communes, les administrations, les autorités de transport, les opérateurs de transport, les gestionnaires d'infrastructure ou les fournisseurs de services de transport à la demande, les prestataires de services d'informations, les exploitants d'aires de stationnement ou d'infrastructures routières, les prestataires de services publics ou privés ». Le Conseil d'État donne à considérer que la définition ainsi introduite vise tous les détenteurs de données, ce qui n'apporte aucune plus-value normative dans le cadre de la transposition de la directive. La définition proposée est ainsi à supprimer comme étant superfétatoire.

En ce qui concerne le point 23°, le Conseil d'État avait demandé dans son avis précité du 7 octobre 2025 « de désigner le point d'accès national prévu par les auteurs. À défaut, la disposition sous revue risque d'encourir la sanction de l'article 102 de la Constitution pour transposition incorrecte, car ineffective, de la directive. S'il s'agit du portail défini dans la loi du 29 novembre 2021 sur les données ouvertes et la réutilisation des informations du secteur public, tel qu'expliqué par les auteurs au commentaire des articles, il y a lieu d'y renvoyer. »

Au commentaire de l'article, les auteurs expliquent que depuis 2014, le PAN serait assuré par le portail « data.public.lu »<sup>3</sup>, mais celui-ci ne serait pas désigné nommément dans la loi en projet en tant que PAN « en raison des discussions récurrentes au sein du comité européen STI sur l'interopérabilité des PAN des États membres et la perspective qui en découle, que la Commission européenne impose des standards communs ». Au regard du fait qu'il existe un portail national, tel que l'exige la directive, et des explications fournies, le Conseil d'État peut s'accommoder du choix de ne pas désigner nommément le point d'accès national dans la loi en projet.

### *Articles 3 à 5*

Sans observation.

### *Article 6*

L'article sous examen vise à imposer certaines obligations aux détenteurs de données et aux prestataires des services STI afin de garantir la disponibilité des données en question et le déploiement des services STI endéans les délais prévus par les annexes III et IV de la directive 2010/40/UE, telle qu'elle a été modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661.

Le paragraphe 3 a trait à l'application des « modifications par acte délégué des normes de l'annexe III et de la liste des services STI de l'annexe IV de la directive 2010/40/UE précitée ». Le Conseil d'État relève toutefois que la directive en question ne prévoit pas la possibilité pour la Commission européenne de modifier la liste des services STI de l'annexe IV par un acte délégué, de sorte que la référence à cette annexe est à omettre au paragraphe 3 de la disposition sous revue.

### *Article 7*

Sans observation.

<sup>3</sup> Loi du 29 novembre 2021 sur les données ouvertes et la réutilisation des informations du secteur public.

Art. 4. [...] (5) Un portail unique donne accès à tous les documents qui sont mis à disposition à des fins de réutilisation. Les documents disponibles en vue d'une réutilisation, les conditions éventuelles dont les licences types ainsi que les redevances éventuelles de cette réutilisation sont répertoriés et publiés sur le portail.

*Article 8*

Le Conseil d'État demande de supprimer l'article sous revue. Il rappelle que les obligations d'information non équivoques imposées par une directive à la charge de l'autorité compétente d'un État membre ne nécessitent, en principe, pas l'adoption de mesures de transposition spécifiques.

\*

### OBSERVATIONS D'ORDRE LÉGISTIQUE

*Observation générale*

Lorsqu'il est renvoyé à une directive européenne, il n'est pas de mise d'indiquer qu'il s'agit de la directive « telle que modifiée ». En l'espèce, concernant la directive 2010/49/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport, les mots « , telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661 » sont dès lors à supprimer.

*Intitulé*

Toute référence à des directives européennes est à omettre dans l'intitulé des lois et règlements qui contiennent des dispositions autonomes. La mention de la directive au préambule de l'acte de transposition, de même que l'ajout du numéro de la directive au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg sous cet acte national satisfont d'ailleurs pleinement à l'obligation faite par la directive d'y faire référence à l'occasion de sa transposition.

Au vu de ce qui précède et dans un souci de cerner avec précision l'objet de la loi en projet sous revue, le Conseil d'État propose de conférer à celle-ci l'intitulé suivant :

« Projet de loi relative au déploiement et à l'utilisation de systèmes de transport intelligents ».

*Article 2*

Au point 14°, il est suggéré de remplacer le point-virgule après les mots « ladite directive » par un point et d'écrire le mot « sont » avec une lettre initiale majuscule. Par ailleurs, en ce qui concerne l'emploi du mot « notamment », le Conseil d'État signale que si celui-ci a pour but d'illustrer un principe établi par le texte, il est à écarter comme étant superfétatoire. Une énonciation d'exemples est en effet sans apport normatif.

Au point 19°, il est signalé qu'au cas où un règlement européen a déjà fait l'objet de modifications, il convient d'insérer les mots « , tel que modifié » après l'intitulé complet de celui-ci.

Au point 23°, il convient d'insérer le mot « directive » avant les mots « 2010/40/UE précitée ».

Au point 27°, il faut supprimer l'espace entre le numéro de point « 3° » et la virgule.

Au point 28°, il y a lieu de remplacer le mot « des » par le mot « dans ».

*Article 6*

Au paragraphe 5, alinéa 1<sup>er</sup>, il est suggéré d'écrire « visés aux paragraphes 1<sup>er</sup>, alinéas 2 et 3, et 2, ».

Au paragraphe 5, alinéa 2, première phrase, il est signalé qu'en ce qui concerne les montants d'argent, les tranches de mille sont séparées par une espace insécable pour écrire « 2 500 euros ».

Au paragraphe 5, alinéa 2, deuxième phrase, il y a lieu d'écrire « ou du déploiement ».

*Formule de promulgation*

La formule de promulgation est à omettre dans les projets de loi.

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 17 votants, le 27 mars 2026.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Marc THEWES

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

20260427\_Avis

Luxembourg, le 21 avril 2026

**Objet : Projet de loi n°8689<sup>1</sup> portant transposition de la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661. (7066BJI)**

*Saisine : Ministre de la Mobilité et des Travaux publics  
(27 janvier 2026)*

## Avis de la Chambre de Commerce

Le projet de loi sous avis (ci-après le « Projet ») a pour objet d'établir un cadre destiné à soutenir le déploiement ainsi que l'utilisation coordonnés et cohérents de systèmes de transport intelligents (STI) sur le territoire luxembourgeois, tout en définissant les conditions générales nécessaires à cet effet. Le Projet constitue l'instrument de transposition de la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010<sup>2</sup> (ci-après la « directive 2010/40/UE du 7 juillet 2010 »), telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380<sup>3</sup> et par la directive (UE) 2023/2661 du Parlement européen et du Conseil du 22 novembre 2023<sup>4</sup> (ci-après la « directive (UE) 2023/2661 du 22 novembre 2023 »).

### En bref

- La Chambre de Commerce salue le déploiement d'un cadre pour les systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport.
- Elle souligne la nécessité d'adopter et de publier le projet de loi dans les meilleurs délais.
- La Chambre de Commerce approuve le projet de loi sous avis.

<sup>1</sup> [Lien vers le projet de loi sur le site de la Chambre des Députés](#)

<sup>2</sup> [Directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010](#) concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport

<sup>3</sup> [Décision \(UE\) 2017/2380 Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2017](#) modifiant la directive 2010/40/UE en ce qui concerne la période prévue pour l'adoption d'actes délégués

<sup>4</sup> [Directive \(UE\) 2023/2661 du Parlement européen et du Conseil du 22 novembre 2023](#) modifiant la directive 2010/40/UE concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport

## Considérations générales

Le Projet sous avis remplace le projet de règlement grand-ducal n°8544<sup>5</sup>, qui a été retiré. Cette substitution fait suite à l'avis du Conseil d'État du 7 octobre 2025 (avis n° 62.158<sup>6</sup>), lequel a estimé que les matières abordées relevaient de domaines réservés à la loi, en particulier la liberté du commerce et de l'industrie garantie par l'article 35 de la Constitution, de sorte que seule une loi pouvait en fixer les conditions. La Chambre de Commerce renvoie à son avis relatif à ce projet de règlement grand-ducal<sup>7</sup>, dont les principaux points sont repris ci-dessous.

Le Projet sous avis a un double objectif. Premièrement, il reprend et met à jour des dispositions de la directive 2010/40/UE du 7 juillet 2010, déjà transposée en droit luxembourgeois par la lettre circulaire du 22 février 2012<sup>8</sup>. Deuxièmement, il transpose en droit luxembourgeois la directive (UE) 2023/2661 du 22 novembre 2023 ainsi que la décision (UE) 2017/2380, qui modifie la directive 2010/40/UE du 7 juillet 2010. Ainsi, le Projet constitue l'instrument de transposition de la directive 2010/40/UE du 7 juillet 2010, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661 du 22 novembre 2023. La lettre circulaire susmentionnée peut donc être considérée comme caduque.

Le Projet définit les STI comme étant des « *systèmes dans lesquels des technologies de l'information et de la communication sont appliquées, dans le domaine du transport routier, y compris les infrastructures, les véhicules et les usagers, et dans la gestion de la circulation et la gestion de la mobilité, ainsi que pour les interfaces avec d'autres modes de transport* ». Dans cette perspective, la directive 2010/40/UE du 7 juillet 2010 a pour objectif de promouvoir le développement de technologies de transport innovantes en vue de la mise en place de STI, notamment par l'introduction de normes et de spécifications communes à l'échelle de l'Union européenne.

La directive (UE) 2023/2661 du 22 novembre 2023 a pour objectif principal de renforcer le déploiement et l'utilisation des STI sur le réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Elle modifie et introduit de nouvelles définitions, impose la mise en place obligatoire de certains services STI et garantit l'accessibilité et la disponibilité de données essentielles pour informer les usagers de la route et de STI. Au niveau national, ces données sont actuellement accessibles via la plateforme luxembourgeoise de données (portail open data : <https://data.public.lu>). Toutefois, selon l'exposé des motifs, pour des raisons techniques, ce site ne pourra pas constituer une solution durable. À un stade ultérieur, une nouvelle interface numérique sera développée à cet effet.

La directive (UE) 2023/2661 du 22 novembre 2023 devait être transposée au plus tard le 21 décembre 2025, avec une exception : l'obligation de présentation de rapports - prévue à l'article 17, paragraphe 1, de la directive 2010/40/UE du 7 juillet 2010, telle que modifiée - devait être transposée le 21 mars 2025<sup>9</sup>. Dans son avis sur le même sujet, publié le 5 septembre 2025, la Chambre de Commerce avait souligné que, conformément à l'échéance fixée par la directive (UE) 2023/2661 du 22 novembre 2023, le texte national de transposition devrait être adopté et publié dans les meilleurs délais. Cette nécessité revêt à présent un caractère encore plus pressant.

Le Projet confie au ministre ayant la Mobilité dans ses attributions et au ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions le soin de coordonner les actions en vue, d'une part, de mettre

<sup>5</sup> [Lien vers le projet de règlement grand-ducal n°8544](#) sur le site de la Chambre des Députés

<sup>6</sup> [Lien vers l'avis n° 62.158 du Conseil d'État du 7 octobre 2025](#)

<sup>7</sup> [Lien vers l'avis 6874BJI de la Chambre de Commerce](#) publié le 5 septembre 2025

<sup>8</sup> [Lien vers la lettre circulaire du 22 février 2012 sur Legilux](#), Mémorial B, n° 19, 1<sup>er</sup> mars 2012, p.365

<sup>9</sup> « *Les États membres soumettent à la Commission, au plus tard le 21 mars 2025, un rapport sur la mise en œuvre de la présente directive et des actes délégués adoptés sur la base de celle-ci, ainsi que sur leurs activités et projets nationaux principaux concernant les domaines prioritaires et la disponibilité des données et des services énumérés aux annexes III et IV.* »

en œuvre les mesures nécessaires pour que les spécifications adoptées par la Commission européenne dans ses actes délégués s'appliquent aux applications et services STI et, d'autre part, de s'assurer de la disponibilité des données et du déploiement des services STI.

Le Projet entraînera un impact sur le budget de l'État, dans la mesure où sa mise en œuvre nécessite la création d'un nouveau poste. Il est prévu de recruter un agent A1 à temps plein chargé d'évaluer le respect des exigences fixées dans les spécifications de la Commission européenne, pour un coût estimé à environ 150.000 euros par an. La Chambre de Commerce se demande toutefois si le développement éventuel d'une future interface numérique ne devrait pas également être pris en compte dans la fiche financière.

Les STI représentent des solutions innovantes permettant « *à différents utilisateurs d'être mieux informés et de faire un usage plus sûr, plus coordonné et plus « intelligent » des réseaux de transport* ». Il s'agit donc d'une mesure importante, venant en complément des approches traditionnelles telles que le développement des infrastructures, afin de répondre aux défis de mobilité et de transport et de soutenir les efforts multimodaux, tant au niveau national qu'au-delà des frontières, ce que la Chambre de Commerce salue. Elle n'a pas de remarques complémentaires à formuler sur le fond et s'en tient à l'exposé des motifs et aux commentaires des articles qui expliquent clairement le cadre et les objectifs du Projet sous avis.

\* \* \*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce approuve le projet de loi sous avis.

BJI/DJI

20260522\_Avis

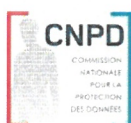
**Avis de la Commission nationale pour la protection des données relatif au projet de loi n° 8689 portant transposition de la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661**

Délibération n°39/AV9/2026 du 22 mai 2026

1. Conformément à l'article 57, paragraphe 1, point c) du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (ci-après le « règlement général sur la protection des données » ou le « RGPD »), auquel se réfère l'article 7 de la loi du 1<sup>er</sup> août 2018 portant organisation de la Commission nationale pour la protection des données et du régime général sur la protection des données, la Commission nationale pour la protection des données (ci-après la « Commission nationale » ou la « CNPD ») *« conseille, conformément au droit de l'État membre, le parlement national, le gouvernement et d'autres institutions et organismes au sujet des mesures législatives et administratives relatives à la protection des droits et libertés des personnes physiques à l'égard du traitement »*.

L'article 36 paragraphe 4 du RGPD dispose que *« [l]es États membres consultent l'autorité de contrôle dans le cadre de l'élaboration d'une proposition de mesure législative devant être adoptée par un parlement national, ou d'une mesure réglementaire fondée sur une telle mesure législative, qui se rapporte au traitement »*.

2. Par courrier en date du 27 janvier 2026, Monsieur le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics a invité la Commission nationale à se prononcer sur le projet de loi n°8689 portant transposition de la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents (ci-après le ou les « STI ») dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661 (ci-après le « projet de loi »).



**Avis de la Commission nationale pour la protection des données**  
relatif au projet de loi n° 8689 portant transposition de la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661

3. Selon l'exposé des motifs, le projet de règlement grand-ducal n°8544 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport a fait l'objet d'un avis du Conseil d'Etat du 7 octobre 2025, aux termes duquel ce dernier avait considéré que les matières visées constituaient des matières réservées à la loi, notamment la liberté du commerce et de l'industrie garantie par l'article 35 de la Constitution, de sorte que seule une loi pouvait en régir les conditions<sup>1</sup>. En conséquence, ledit projet de règlement a été retiré par décision du Gouvernement en conseil du 12 décembre 2025 et le présent projet de loi s'y substitue.
4. Le projet de loi vise à transposer la directive (UE) 2023/2661 du Parlement européen et du Conseil du 22 novembre 2023, modifiant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010, cette première ayant pour objet de développer le déploiement et l'utilisation des STI sur les routes du réseau transeuropéen de transport et de prévoir la fourniture obligatoire de certains services STI ainsi que la disponibilité et l'accessibilité de données essentielles pour informer les usagers de la route et des services STI.
5. Le présent avis limite ses observations aux problématiques liées à la protection des données à caractère personnel soulevées par le projet de loi.
6. Le considérant (3) de la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 STI décrit les STI comme « *des applications avancées qui, sans pour autant comporter de processus intelligent à proprement parler, visent à fournir des services innovants liés aux différents modes de transport et à la gestion de la circulation et permettent à différents utilisateurs d'être mieux informés et de faire un usage plus sûr, plus coordonné et plus « intelligent »*. Le considérant 4 de ladite directive précise que les STI « *associent 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 (...)* »<sup>2</sup>.
7. Comme le relève le Comité Européen de la Protection des Données (ci-après le « CEPD ») dans son avis du 2 mars 2022<sup>3</sup>, « *le bon fonctionnement des services STI nécessite la collecte et le traitement de données à caractère personnel pour le traitement de chacun des services STI* ».

<sup>1</sup> Avis du Conseil d'État n° 62.158 du 7 octobre 2025.

<sup>2</sup> Voir aussi le considérant 15 de la directive (UE) 2023/2661 qui précise quant à lui : « *Les STI-C utilisent des technologies qui permettent aux véhicules routiers de communiquer entre eux et avec l'infrastructure de bord de route, y compris les panneaux de signalisation. Les services STI-C sont une catégorie de services STI qui s'appuient sur une architecture ouverte dans laquelle les stations STI-C peuvent établir des communications « plusieurs à plusieurs » ou « pair à pair ».* »

<sup>3</sup> Avis du CEPD 3/2022 du 2 mars 2022 sur la proposition modifiant la directive concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier, page 7 paragraphe 14.



8. Dès lors, la Commission nationale considère que le volume et la sensibilité des données à caractère personnel qui sont susceptibles d'être traités dans le contexte des services STI ainsi que les risques sur la vie privée qui peuvent découler de ces traitements de données à caractère personnel, doivent faire l'objet d'une attention particulière.
9. La CNPD note que le tableau de correspondances du projet de loi indique sans précision supplémentaire la non-transposabilité de l'article 10 de la directive 2010/40/UE, tel que modifié par l'article premier de la directive (UE) 2023/2661, qui dispose que : « 1. Les données qui constituent des données à caractère personnel au sens de l'article 4, point 1), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil (\*) ne sont traitées en vertu de la présente directive que dans la mesure où leur traitement est nécessaire pour le bon fonctionnement des applications, services et actions STI énumérés à l'annexe I de la présente directive, en vue d'assurer la sécurité ou la sûreté routière et d'améliorer la gestion de la circulation, de la mobilité ou des incidents. 2. Lorsque les spécifications adoptées en vertu de l'article 6 concernent le traitement de données qui sont des données à caractère personnel au sens de l'article 4, point 1), du règlement (UE) 2016/679, elles définissent les catégories de ces données et prévoient des garanties appropriées en matière de protection des données à caractère personnel conformément au règlement (UE) 2016/679 et à la directive 2002/58/CE. Dans de tels cas, l'analyse d'impact visée à l'article 6, paragraphe 7, de la présente directive comprend une analyse de l'incidence de ce traitement sur la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel. 3. Lorsque l'anonymisation est techniquement possible et que les finalités du traitement des données peuvent être atteintes au moyen de données anonymisées, des données anonymisées sont utilisées. 4. Lorsque l'anonymisation n'est techniquement pas possible, ou que les finalités du traitement des données ne peuvent pas être atteintes au moyen de données anonymisées, les données sont pseudonymisées, pour autant que la pseudonymisation soit techniquement possible et que les finalités du traitement des données puissent être atteintes au moyen de données pseudonymisées ».
10. À cet égard, il y a lieu de regretter que le projet de loi se limite à un simple renvoi de certains articles auxdites directives sans autre indication quant au traitement de données à caractère personnel qui pourrait intervenir. Par ailleurs, les auteurs du projet de loi se limitent à reprendre les définitions de la directive 2010/40/ UE respectivement de la directive (UE) 2023/2661, telles que les « données routières », les « données concernant la circulation » et les « données concernant des déplacements » sans apporter de plus amples précisions quant aux risques d'inférence avec des données à caractère personnel<sup>4</sup>. À défaut de précisions, il n'est pas

---

<sup>4</sup> Points 15, 16 et 17 de l'article 2 du projet de loi.



clairement établi si des traitements de données à caractère personnel sont mis en œuvre dans le cadre du déploiement des services STI et il serait souhaitable que les auteurs du projet de loi apportent des précisions à cet égard.

11. De plus, la Commission nationale renvoie à l'avis du Conseil d'État du 8 octobre 2024<sup>5</sup>, rappelant que chaque État membre est tenu de donner aux directives une exécution qui répond pleinement aux exigences de clarté et de certitude des situations juridiques imposées par l'Union européenne, dans l'intérêt des personnes concernées. À cette fin, les dispositions d'une directive doivent être mises en œuvre avec la précision et la clarté requises.
12. La CNPD relève que des données à caractère personnel ne sont pas systématiquement nécessaires pour tous les services STI<sup>6</sup>. Elle constate toutefois que, conformément à l'article 5 du projet de loi, « *les spécifications adoptées par la Commission européenne conformément à l'article 6 de la directive 2010/40/UE, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661, s'appliquent aux applications et services STI, lorsque ceux-ci sont déployés, conformément aux principes énoncés à l'annexe II de ladite directive* », lesdites spécifications définissent entre autres les catégories de ces données qui sont amenées à être collectées et préconisent pour certaines les durées de conservation, les finalités des traitements et de manière générale, le respect des principes du RGPD.
13. Malgré les spécifications adoptées en vertu de l'article 6 de la directive 2010/40/UE, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661, la Commission nationale estime toutefois opportun de prévoir une mention explicite de l'existence des traitements de données à caractère personnel éventuels qui seraient réalisés dans le déploiement des services STI. Au surplus, la CNPD s'interroge sur les modalités concrètes de l'information du public sur l'existence des traitements de données à caractère personnel susceptibles d'être mis en œuvre dans le contexte des services STI. Elle remarque que le projet de loi reste silencieux quant à l'exigence d'une information propre à garantir le respect du principe de transparence et du droit à l'information des personnes concernées.

---

<sup>5</sup> Avis du Conseil d'Etat n°61.799 du 8 octobre 2024, doc. parl. 8364/1.

<sup>6</sup> Le paragraphe 14 de l'avis du CEPD précité rappelle d'ailleurs que « *[l]e document de travail des services de la Commission accompagnant la proposition précise que « la plupart des données STI ne sont pas à caractère personnel (par exemple, les limitations de vitesse, les règles de circulation, les cartes), mais certaines données à caractère personnel sont nécessaires pour certains services essentiels de sécurité routière (par exemple, les véhicules qui signalent qu'ils sont en train de freiner brusquement avertissent les véhicules venant en sens inverse d'une situation potentiellement dangereuse) »* ».



14. La Commission nationale souhaite en outre préciser que le CEPD, dans son avis précité<sup>7</sup>, avait indiqué que « [l]a répartition des responsabilités entre les différents acteurs devait être claire et accessible afin notamment de garantir que les personnes concernées puissent exercer pleinement leurs droits en vertu du RGPD ». Il avait ajouté que « [b]ien que des modalités détaillées visant à garantir le respect des exigences en matière de protection des données puissent être précisées au moyen d'un acte d'exécution », et il estimait que « les rôles des différents acteurs concernés en tant que responsable du traitement, responsable conjoint du traitement ou sous-traitant devraient être clairement assignés ».
15. La CNPD souligne que la notion de responsable du traitement joue un rôle important dans l'application du RGPD dans la mesure où elle détermine qui est responsable des différentes règles en matière de protection des données ainsi que la manière dont les personnes concernées peuvent exercer leurs droits. Il est encore à noter que la notion de responsable (conjoint) du traitement est une notion fonctionnelle en ce qu'elle vise à répartir les responsabilités en fonction des rôles réels joués par les parties.
16. Compte tenu de la nature spécifique des services STI, il y a lieu de regretter que les dispositions légales ne soient pas rédigées avec suffisamment de précisions, de sorte qu'il est difficile de comprendre quels seraient les traitements envisagés et effectués par quelles entités et pour quelles finalités. La CNPD considère que les dispositions du projet de loi devraient refléter la réalité des activités exercées par les différents acteurs et donner, de cette manière, des indications (i) quant aux acteurs concernés, qui sont à considérer comme responsable du traitement comme notamment les prestataires de services STI et les détenteurs de données, et (ii) quant à la nécessité pour ces derniers de se conformer aux obligations en vertu des règles relatives à la protection des données.
17. Finalement, pour les mêmes raisons ci-dessus évoquées, la Commission nationale estime qu'une référence aux différentes réglementations applicables devrait être intégrée dans le projet de loi, notamment en ce qui concerne les questions relevant de l'usage de l'intelligence artificielle.

---

<sup>7</sup> Avis du CEPD 3/2022 du 2 mars 2022 sur la proposition modifiant la directive concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier, page 9 paragraphe 28.

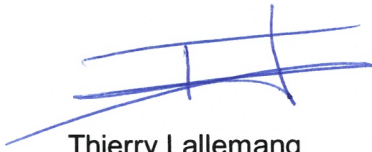


Ainsi adopté à Belvaux en date du 22 mai 2026.

La Commission nationale pour la protection des données



Tine A. Larsen  
Présidente



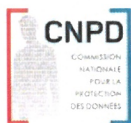
Thierry Lallemand  
Commissaire



Alain Herrmann  
Commissaire



Florent Kling  
Commissaire



**Avis de la Commission nationale pour la protection des données**  
relatif au projet de loi n° 8689 portant transposition de la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661