



Conseil de  
l'Union européenne

**Bruxelles, le 4 février 2022  
(OR. en)**

**5967/22**

**TRANS 63  
DELECT 16  
TELECOM 40  
IND 30  
DIGIT 25**

#### **NOTE DE TRANSMISSION**

---

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	2 février 2022
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	C(2022) 492 final
Objet:	RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) .../... DE LA COMMISSION du 2.2.2022 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

---

Les délégations trouveront ci-joint le document C(2022) 492 final.

p.j.: C(2022) 492 final



Bruxelles, le 2.2.2022  
C(2022) 492 final

**RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) .../... DE LA COMMISSION**

**du 2.2.2022**

**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**

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

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### 1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

Le règlement délégué (UE) 2015/962 de la Commission, complétant la directive 2010/40/UE sur les systèmes de transport intelligents (STI), fixe les spécifications nécessaires à l'accessibilité, l'échange, la réutilisation et la mise à jour des données concernant le réseau routier et la circulation par les autorités routières, les gestionnaires d'infrastructures routières et les prestataires de services, aux fins de la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation.

Le règlement délégué prévoit que les types de données énumérés à l'annexe, qui sont disponibles dans un format numérique lisible par une machine et qui concernent le réseau transeuropéen de transport (RTE-T), d'autres autoroutes ou d'autres domaines prioritaires définis par les États membres, doivent être partagés dans un format normalisé par l'intermédiaire d'un point d'accès national (PAN) établi dans chaque État membre. Le règlement délégué dresse également la liste des conditions d'accès aux données, d'utilisation et de mise à jour de ces données, et énonce la manière d'évaluer la conformité avec celui-ci ainsi que les modalités de communication d'informations concernant sa mise en œuvre. Il est applicable depuis le 13 juillet 2017.

Le règlement délégué ne prévoit pas la production de données qui n'existent pas encore dans un format numérique lisible par une machine. Par conséquent, les exigences énoncées dans le règlement délégué ne s'appliquent qu'aux types de données énumérés à l'annexe qui existent déjà dans un format numérique lisible par une machine.

Parallèlement, le règlement délégué ne prévoit pas l'obligation de partager gratuitement les types de données énumérés à l'annexe, sans préjudice des exigences imposées par d'autres législations nationales ou de l'Union. Les PAN fournissent des services de recherche pour permettre aux parties prenantes de connaître les données qui sont disponibles ainsi que les modalités et conditions applicables à la réutilisation de ces données. Les données disponibles dans les PAN peuvent être soumises à des accords de licence afin que l'accès soit accordé ou que les données soient partagées.

Le monde des systèmes de transport intelligents évolue rapidement, lequel se caractérise par la mise en œuvre de nouvelles applications en matière de mobilité coopérative, connectée et automatisée et par le déploiement d'autres applications à l'avenir. Pour soutenir la poursuite du déploiement, dans l'ensemble de l'Union, des services d'informations sur la circulation, d'autres types de données, par exemple sur les réglementations relatives à l'accès des véhicules urbains ou sur les points de recharge et de ravitaillement, sont nécessaires pour disposer d'informations plus précises et plus fiables sur les déplacements de porte à porte; de nouvelles sources de données (par exemple, les données embarquées produites) peuvent également être utilisées pour améliorer la gestion de la circulation et les opérations d'entretien de l'infrastructure routière. En outre, la portée géographique des données doit être étendue pour couvrir les zones régionales et urbaines qui, actuellement, n'entrent pas dans le champ d'application du règlement délégué.

Ces questions ont été soulevées, parmi d'autres priorités, dans le programme de travail actualisé de la directive STI, adopté en décembre 2018<sup>1</sup> après approbation par le comité

---

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/legislation/c20188264\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/legislation/c20188264_en.pdf).

européen des STI<sup>2</sup>. Ce programme de travail porte sur les travaux que la Commission devra mener. Conformément aux objectifs énoncés dans le programme de travail et à la suite d'une étude approfondie comprenant une analyse coûts-avantages, il a été recommandé d'examiner le règlement délégué.

La révision est incluse dans la stratégie de mobilité durable et intelligente<sup>3</sup>, publiée en décembre 2020, en tant qu'action n° 36 relevant de l'initiative phare n° 6 («Faire de la mobilité multimodale connectée et automatisée une réalité»). Grâce à ce règlement délégué, l'Union européenne peut tirer pleinement parti des solutions numériques intelligentes et des systèmes de transport intelligents. La révision a également pour objet de clarifier les éventuels chevauchements entre les autres règlements délégués complétant la directive STI et d'assurer une harmonisation entre les approches adoptées et les évolutions dans le domaine.

La révision s'inscrit dans le cadre de l'évolution du paysage de la législation en matière de données, appuyée par la stratégie européenne pour les données qui a été adoptée en février 2020. L'une des mesures énoncées dans cette stratégie, à savoir l'acte sur la gouvernance des données, vise à garantir que les données sont effectivement réutilisées pour fournir aux citoyens de l'Union des services fiables et à éviter l'existence de monopoles dans le domaine des données.

## **2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ**

### **• Base juridique**

Le présent acte délégué complète la directive 2010/40/UE, conformément à l'article 7, et constitue la législation distincte pour l'action prioritaire définie à l'article 3, point b). Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées par l'article 12 de ladite directive.

### **• Subsidiarité**

Les informations sur la circulation contribuent à la sécurité routière, réduisent les engorgements de la circulation et limitent dès lors les émissions des véhicules, au bénéfice des usagers de la route et de la population européenne. Le règlement délégué 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.

Il existe déjà dans l'Union un marché de fourniture de services d'informations en temps réel sur la circulation. Les utilisateurs, les consommateurs, les autorités publiques, les prestataires de ces services ainsi que le grand public ont intérêt à ce que des conditions appropriées soient créées pour que ce marché continue à se développer de manière innovante. La poursuite du développement, dans l'ensemble de l'Union, de services transfrontières d'informations sur la circulation est facilitée par un ensemble harmonisé d'exigences en matière de données, notamment des spécifications relatives à la normalisation, à l'accessibilité et à la qualité des données ainsi que des spécifications en vertu desquelles les parties prenantes sont tenues de fournir des données en vue de leur réutilisation. Il est par ailleurs nécessaire d'harmoniser les

---

<sup>2</sup>

<https://ec.europa.eu/transparency/comitologyregister/screen/meetings/CMTD%282018%291282/consult/?lang=en>.

<sup>3</sup> COM(2020) 789 final.

dispositions relatives au fonctionnement de ces services afin de garantir une mise à disposition des informations (similaires) qui soit cohérente dans toute l'Europe.

- **Proportionnalité**

Dans le cadre de l'évolution du paysage des services d'informations numériques, l'abrogation et le remplacement du règlement délégué en vigueur constituent la forme d'action la plus simple à l'échelle de l'Union qui permettra de poursuivre la réalisation de l'objectif consistant à fournir des services d'informations en temps réel de haute qualité et en continu sur la circulation dans l'Union européenne. À cette fin, la Commission européenne et les États membres doivent harmoniser leurs exigences avec les dernières évolutions et la législation afin qu'ils puissent s'adapter aux innovations futures. Étant donné que les services d'informations favorisent de plus en plus l'efficacité des déplacements de porte à porte, il est nécessaire que ces services aient accès à un large éventail de données normalisées et de haute qualité concernant l'ensemble du réseau européen de transport.

### **3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES PRENANTES ET DES ANALYSES D'IMPACT**

- **Consultation des parties prenantes**

En vue d'élaborer la proposition, deux enquêtes ont été réalisées auprès des parties prenantes (en avril 2020 et juin 2020), deux ateliers publics ont été organisés (le 8 mai 2020 et le 3 décembre 2020) et trois séries d'entretiens ont été menées avec une sélection de parties prenantes<sup>4</sup>.

Une première série d'entretiens préliminaires a été menée en janvier 2020 afin de disposer d'éléments susceptibles d'être utilisés pour affiner les questions de recherche. Le 24 février 2020, une première réunion d'experts a été organisée avec les États membres afin d'offrir une vue d'ensemble de la mise en œuvre du règlement délégué jusqu'à cette date, des prochaines étapes envisagées dans le cadre de sa mise en œuvre et de l'étude d'appui.

Une première enquête ciblée a été menée auprès des parties prenantes du 24 mars au 25 avril 2020, comprenant les retours d'information et les idées recueillis jusqu'alors concernant les problèmes et les difficultés recensés dans le secteur; 153 réponses ont été reçues dans le cadre de cette enquête. Un atelier a été organisé avec les parties prenantes le 8 mai pour discuter des résultats de la première enquête et les valider, et une deuxième série d'entretiens a été menée avec les parties prenantes du 18 mai au 2 juin 2020. Ces entretiens ont permis de valider les résultats obtenus à l'issue de l'atelier organisé avec les parties prenantes et de l'enquête ciblée.

Une deuxième enquête ciblée, qui a débuté le 14 septembre 2020 pour une période de deux semaines, a attiré 96 répondants. Une troisième série d'entretiens visant à valider les résultats de l'étude a été lancée le 14 octobre 2020 pour une période de trois semaines. Au total, 50 entretiens approfondis ont été menés auprès des parties prenantes.

Pour valider les conclusions tirées de l'analyse coûts-avantages, cinq études de cas ont été retenues et adaptées lors de séances de travail organisées avec des représentants de différents types de PAN entre le 9 et le 20 novembre 2020. Un dernier atelier a été organisé avec les parties prenantes le 3 décembre 2020 afin de présenter les conclusions de l'étude

---

<sup>4</sup> [https://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en).

d'appui à toutes les parties prenantes qui ont participé au processus. Chaque atelier organisé à destination des parties prenantes a attiré plus de 100 participants.

- **Utilisation d'expertise**

Les États membres, ainsi que les pays de l'EEE et la Suisse, ont été invités à désigner des experts qui participeront à une série de réunions avec la Commission afin de contribuer à l'élaboration de la version révisée du règlement délégué. Douze réunions ont eu lieu entre le 24 février 2020 et le 13 avril 2021<sup>5</sup>, et des représentants du Parlement européen ont également participé à plusieurs de ces réunions. En outre, un certain nombre de réunions bilatérales ont été organisées avec les États membres.

- **Étude d'appui**

Une étude d'appui, achevée en 2020, a été réalisée sur les services essentiels d'informations sur la circulation et sur les nouveaux types de données susceptibles d'étayer davantage ces services. L'étude d'appui a permis d'examiner les coûts et les avantages que présentent l'ajout de ces nouveaux types de données au règlement délégué ainsi que l'élargissement du champ d'application géographique au-delà du RTE-T et des autres autoroutes, si possible pour tous les types de données. L'étude a démontré que la partie du réseau de transport couverte par les données dynamiques concernant l'état des routes et les données en temps réel concernant la circulation est limitée dans l'Union, en particulier en dehors du champ d'application géographique actuel du règlement délégué, même si certains types de données dynamiques concernant l'état des routes sont également considérés comme essentiels pour les services d'informations en temps réel sur la circulation (par exemple, les limitations de vitesse dynamiques, les fermetures de routes).

Compte tenu des investissements considérables nécessaires pour numériser des processus et/ou déployer de nouveaux capteurs, il ressort des conclusions de l'étude que l'amélioration de l'accès à l'un de ces types de données en les rendant accessibles par l'intermédiaire d'un PAN, pour autant que ces données soient déjà disponibles dans un format numérisé, présente des avantages en matière de réduction des engorgements, de temps de parcours et des émissions sur l'ensemble des réseaux de transport couverts. L'amélioration de l'accessibilité des données sur l'ensemble des réseaux de transport a donc servi de point de départ pour la révision du libellé du règlement délégué.

Outre le scénario de départ, trois options stratégiques ont été envisagées. Le scénario de départ portait sur le développement du secteur, sans aucune intervention au niveau législatif, mais tenait compte de la situation de pandémie et des autres mesures adoptées en vue d'améliorer la durabilité des transports au cours des dix prochaines années. Les options stratégiques étaient les suivantes:

- (1) l'option n° 1, qui incluait de nouveaux types de données (tels que les réglementations relatives à l'accès des véhicules urbains) par rapport au champ d'application géographique actuel du RTE-T, des autres autoroutes et des zones prioritaires, uniquement lorsque ces données étaient déjà disponibles en format numérique lisible par une machine;
- (2) l'option n° 2, qui incluait l'option n° 1 ainsi qu'une extension du champ d'application géographique à d'autres routes, tant pour les types de données actuels que pour les

---

<sup>5</sup> <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=fr&groupID=1941>

éventuels nouveaux types de données, lorsque ces données sont déjà disponibles en format numérique lisible par une machine;

- (3) l'option n° 3, qui incluait l'option n° 2 et visait à imposer la mise à disposition de données dans un format numérique lisible par une machine, ce qui signifie que les données devront être créées si elles ne sont pas disponibles, pour le champ d'application géographique le plus approprié. Il a été admis dès le début de l'étude et lors des discussions avec les parties prenantes que cette option ne figurerait pas dans la version révisée du règlement délégué, car elle dépasserait le pouvoir conféré à la Commission au titre de la directive STI. Cette option stratégique visait uniquement à étudier les effets de la disponibilité de types de données spécifiques sur les services d'informations en temps réel sur la circulation et à associer les mêmes parties prenantes et les mêmes experts des États membres au processus, et n'est pas couverte ci-après.

Il ressort des conclusions de l'étude que des données supplémentaires concernant les réglementations relatives à l'accès des véhicules urbains, les points et stations de recharge et de ravitaillement, les données historiques sur la circulation, d'autres règles spécifiques relatives au réseau routier et à la circulation ainsi que des données embarquées produites devraient être incluses dans le règlement délégué en raison des avantages qu'elles présentent pour les services d'informations en temps réel sur la circulation actuels (par exemple, les services de navigation, l'adaptation intelligente de la vitesse) et futurs (par exemple, la mobilité coopérative, connectée et automatisée). Il est par ailleurs indiqué dans les conclusions de l'étude que le champ d'application géographique du règlement délégué devrait être élargi pour couvrir l'ensemble du réseau de transport, non seulement en ce qui concerne les nouveaux types de données mais également toutes les données actuellement couvertes par le règlement délégué. Cela facilite les déplacements de porte à porte et garantit l'accessibilité des données sur toutes les parties du réseau de transport, y compris, par exemple, sur la localisation et la disponibilité des points de recharge et de ravitaillement, informations qui sont d'autant plus essentielles dans les zones où ces installations sont peu nombreuses.

En ce qui concerne les nouveaux types de données, il ressort de l'analyse que, lorsque les données historiques sur la circulation et les données embarquées produites concernant l'ensemble du réseau de transport sont déjà disponibles dans un format numérique lisible par une machine, ces données devraient être mises à disposition par l'intermédiaire du PAN (option stratégique n° 2).

L'étude d'appui a permis d'étayer les arguments en faveur d'une révision du règlement délégué, en ajoutant des types de données et en élargissant le champ d'application géographique pour couvrir l'ensemble du réseau de transport. D'autres mises à jour des spécifications et des exigences en matière de normalisation ont été ajoutées dans la version révisée conformément aux orientations décrites ci-dessus et ci-après au point 5.1.

- **Réglementation affûtée et simplification**

Compte tenu de l'ampleur des modifications requises et afin de préserver la clarté et la lisibilité du règlement délégué, il est proposé d'abroger et de remplacer le règlement délégué (UE) 2015/962 en vigueur. La suppression des doubles emplois en matière de types de données entre les différents règlements délégués au titre de la directive STI ainsi que l'ajout des rapports sur les progrès réalisés concernant la directive STI permettraient de simplifier la législation et/ou de réduire les coûts inutiles.

- **Droits fondamentaux**

Dans l'Union, le droit à la protection des données à caractère personnel est garanti par l'article 8 de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne. Lorsque les mesures prévues par le présent règlement délégué entraînent le traitement de données à caractère personnel, il convient qu'elles soient mises en application conformément au droit de l'Union, en particulier le règlement général sur la protection des données [le «RGPD» ou règlement (UE) 2016/679] et la directive «vie privée et communications électroniques» (directive 2002/58/CE).

#### **4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE**

L'application du nouveau règlement délégué ne devrait avoir aucune incidence directe sur le budget de l'Union.

#### **5. AUTRES ÉLÉMENTS**

##### **• Explication plus détaillée de certaines dispositions de la proposition**

##### **5.1. Nouveaux types de données, catégories de données réorganisées et renommées et renforcement des synergies avec d'autres législations**

Les anciennes catégories de données (les données statiques, les données dynamiques concernant l'état des routes et les données concernant la circulation) ont été renommées et leurs types de données ont été réorganisés afin de mieux les aligner sur les caractéristiques et les exigences particulières liées aux données. Les nouvelles catégories de données sont les données relatives aux infrastructures, les données concernant les règles et les restrictions, les données concernant l'état du réseau ainsi les données relatives à l'utilisation en temps réel du réseau. Les nouveaux types de données introduits dans le nouveau règlement délégué sont les suivants:

- les données relatives aux infrastructures:
  - localisation des points et stations de recharge et de ravitaillement;
  - localisation des aires de service et des aires de repos;
- les données concernant les règles et les restrictions:
  - restrictions de poids/longueur/largeur/hauteur;
  - rues à sens unique;
  - limites des restrictions, interdictions ou obligations à validité zonale, état actuel de l'accès et des conditions de circulation dans les zones de circulation réglementées;
- les données relatives à l'utilisation en temps réel du réseau:
  - accessibilité des points et stations de ravitaillement pour les types de carburants alternatifs;
  - prix des opérations de recharge ou de ravitaillement ad hoc.

Afin de garantir une meilleure harmonisation de ces nouveaux types de données avec le règlement délégué (UE) 2017/1926 relatif aux services d'informations sur les déplacements multimodaux et la directive sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants

alternatifs<sup>6</sup>, certains types de données ont été supprimés ou renommés. Par exemple, les données relatives au stationnement ont été supprimées; en ce qui concerne les données relatives aux péages, une référence a été ajoutée aux circuits de distribution et aux méthodes d'exécution disponibles pour le paiement des péages [conformément au règlement délégué (UE) 2017/1926].

Comme indiqué dans les considérants 45 et 46 de la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil [COM(2021) 559 final], il convient de fournir aux consommateurs des informations suffisantes concernant l'emplacement géographique, les caractéristiques et les services proposés aux points de recharge et de ravitaillement en carburants alternatifs ouverts au public. Il s'agit notamment d'informations sur la disponibilité des services de recharge intelligente et bidirectionnelle ainsi que des informations sur la part renouvelable des carburants alternatifs vendus, comme le prévoit l'article 20 *bis* de la proposition de directive modifiant la directive (UE) 2018/2001 en ce qui concerne la promotion de l'énergie produite à partir de sources renouvelables. Il conviendrait de définir les exigences applicables aux types de données ainsi que les obligations qui incombent aux parties prenantes concernant la disponibilité et l'accessibilité des données pertinentes liées à la recharge et au ravitaillement, dans le cadre du déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, en s'appuyant sur les résultats de l'actuel mécanisme pour l'interconnexion en Europe et de l'action de soutien du programme sur l'émission d'identifiants et la collecte de données concernant les carburants durables en Europe («IDACS»).

Des dispositions favorisant l'accessibilité et la réutilisation des types de données figurant à l'annexe en tant que données historiques, données prédictives et données embarquées produites ont été ajoutées aux articles concernés.

## **5.2. Élargissement du champ d'application géographique et hiérarchisation des types de données essentiels**

Le champ d'application géographique du règlement délégué a été élargi pour couvrir l'ensemble du réseau de transport, à l'exclusion des routes privées. Les routes privées qui font partie du RTE-T ou sont désignées comme autoroutes ou routes principales ne relèvent pas de cette dérogation. L'élargissement du champ d'application géographique sera applicable à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2028 à tous les types de données énumérés à l'annexe du règlement délégué.

Une étape intermédiaire a été introduite pour permettre aux États membres d'améliorer progressivement l'accès aux données, en leur demandant de déterminer un réseau de routes principales, définies comme les routes reliant les grandes villes ou régions, ou les deux, qui ne sont pas classées comme faisant partie du réseau transeuropéen de transport routier global ou comme une autoroute. Tous les types de données énumérés dans le règlement délégué sur le RTE-T, les autres autoroutes et les routes principales doivent être accessibles par l'intermédiaire des PAN d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2025.

Certains types de données relevant de la liste des types de données figurant à l'annexe du règlement délégué ont été désignés comme «essentiels» en raison de leur nature: ils fournissent des informations sur les règles, les restrictions ou les situations liées à la sécurité

---

<sup>6</sup> Directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (JO L 307 du 28.10.2014, p. 1).

dans le cadre desquelles les usagers de la route pourraient être confrontés à un blocage de routes, des amendes ou des situations dangereuses. Afin que les travaux visant à rendre ces types de données accessibles commencent dès que possible, le nouveau règlement délégué prévoit le même délai, à savoir le 1<sup>er</sup> janvier 2025, aux fins de la mise à disposition des données (si ces types de données existent dans un format numérique lisible par une machine) concernant l'ensemble du réseau de transport.

### **5.3. Amélioration de la réutilisation des données dans le cadre des services d'informations sur la circulation**

Pour tirer parti de l'amélioration de l'accessibilité des données, il est nécessaire que les données soient réutilisées dans le cadre des services d'informations sur la circulation. Par conséquent, les dispositions relatives à la réutilisation de types de données spécifiques ont été renforcées dans le nouveau règlement délégué. Lorsqu'un État membre met à disposition, par l'intermédiaire d'un PAN, des règles de circulation, des plans de circulation routière ou des mesures temporaires de gestion de la circulation, il est proposé d'imposer aux prestataires de services de réutiliser ces données dans le cadre des services qu'ils offrent aux usagers de la route, de sorte que les informations fournies par l'intermédiaire de ces services soient cohérentes avec les données qui ont été mises à disposition. Cette obligation inciterait davantage les autorités publiques à numériser ces types de données, car le fait de les rendre accessibles présentera plus d'avantages pour la société et améliorera les résultats de leur action. En outre, les dispositions existantes relatives à la communication aux autorités publiques des erreurs présentes dans les données ont été renforcées et élargies pour couvrir tous les détenteurs de données, ce qui devrait améliorer la qualité des données.

### **5.4. Flexibilité en vue de poursuivre l'élaboration des normes et des exigences en matière de qualité des données**

Un certain nombre de normes différentes sont explicitement mentionnées dans le règlement délégué, DATEX II<sup>7</sup> étant utilisé pour toutes les catégories de données. Des références à INSPIRE<sup>8</sup> et à TN-ITS<sup>9</sup> ont été ajoutées, le cas échéant, ainsi que l'obligation pour les États membres de coopérer lorsqu'il n'existe pas de normes européennes pour certains types de données ou de définir des normes qui peuvent être utilisées comme autre base commune. L'objectif est d'harmoniser les éventuels travaux de normalisation à l'avenir et d'éviter une fragmentation en raison de l'utilisation de normes différentes.

La même approche a été adoptée lors de la définition des exigences en matière de qualité des données, lesquelles doivent être élaborées par les États membres et les parties prenantes concernées participants. Les travaux existants relatifs aux exigences en matière de qualité et aux spécifications liées aux métadonnées doivent être élaborés et harmonisés en permanence.

### **5.5. Amélioration de la réutilisation des données embarquées produites**

Les données embarquées produites constituent une source de données potentielle pour un certain nombre de types de données relevant du règlement délégué. Cette source peut être utilisée, par exemple, pour déterminer les vitesses, les temps de parcours, les routes dégradées ainsi que les accidents et incidents qui se produisent sur le réseau de transport. Afin

---

<sup>7</sup> <https://datex2.eu/>

<sup>8</sup> <https://inspire.ec.europa.eu/>

<sup>9</sup> <https://tn-its.eu/>

d'exploiter cette source de données pour des tâches spécifiques d'exploitation des infrastructures routières publiques, telles que la gestion de la circulation et des actifs, les autorités publiques peuvent, en vertu du nouveau règlement délégué, demander aux détenteurs de données embarquées produites et aux prestataires de services de partager les types de données pertinents dans des conditions équitables, raisonnables et non discriminatoires (FRAND). Si des données à caractère personnel sont utilisées, les autorités publiques seront alors tenues d'indiquer, aux fins du traitement de ces données, une base juridique conformément à l'article 6, paragraphe 1, du règlement (UE) 2016/679. L'objectif est de réduire les obstacles empêchant les autorités publiques d'accéder aux données ou de bénéficier des services fondés sur ces données, et de leur permettre d'utiliser ces données/services pour améliorer les informations à destination des usagers de la route, optimiser la gestion de la circulation et renforcer la sécurité routière.

## **5.6. Mise en œuvre progressive et établissement de rapports**

Afin de laisser aux États membres et au secteur suffisamment de temps pour se conformer au nouveau règlement délégué, un calendrier progressif a été proposé pour sa mise en œuvre. Les États membres doivent communiquer l'identification des routes principales (c'est-à-dire des routes situées en dehors des zones urbaines qui relient les grandes villes ou les régions, ou les deux, et qui ne sont pas classées comme faisant partie du réseau transeuropéen de transport routier global ou comme des autoroutes) relevant de leur territoire d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2023, pour lesquelles ils peuvent réutiliser la définition de la directive concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières<sup>10</sup>.

Des informations ultérieures relatives à la mise en œuvre du présent règlement délégué, énoncées à l'article 12, figureront dans les rapports sur les progrès réalisés qui sont prévus à l'article 17, paragraphe 3, de la directive 2010/40/UE. Cette approche devrait simplifier les obligations en matière d'informations étant donné que ces rapports sur les progrès réalisés devraient couvrir la mise en œuvre de la directive et du présent règlement délégué.

La première étape clé (accès aux types de données essentiels concernant l'ensemble du réseau de transport, accès à l'ensemble des types de données concernant le RTE-T, les autres autoroutes et les routes principales) est fixée au 1<sup>er</sup> janvier 2025. Tous les types de données concernant l'ensemble du réseau de transport doivent être accessibles au 1<sup>er</sup> janvier 2028, mais cette exigence s'applique uniquement aux données qui sont déjà disponibles dans un format numérique lisible par une machine et qui peuvent donc être réutilisées par l'intermédiaire des PAN.

---

<sup>10</sup> Directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières (JO L 319 du 29.11.2008, p. 59).

# RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) .../... DE LA COMMISSION

du 2.2.2022

**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**

(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 (STI) dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport<sup>11</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. La Commission établit ces spécifications dans le règlement délégué (UE) 2015/962 de la Commission, en vue d'améliorer l'accessibilité, l'échange, la réutilisation et la mise à jour des données 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) Les données continuent de fournir la base contextuelle pour la production d'informations en temps réel sur la circulation. Le déploiement des STI s'accélère dans l'ensemble de l'Union, nécessitant un soutien continu sous la forme d'un accès accru et continu aux types de données existants et nouveaux pertinents pour la fourniture de services d'informations en temps réel sur la circulation, avec une plus grande couverture géographique. Par conséquent, une mise à jour des exigences relatives à la fourniture de données est nécessaire pour continuer à garantir une réutilisation efficace des services d'information aux utilisateurs finaux. Ces exigences mises à jour peuvent avoir une incidence sur l'ensemble de la chaîne de données, depuis l'obtention, le formatage et l'agrégation des données jusqu'à leur diffusion et leur inclusion dans les services d'information sur la circulation.

---

<sup>11</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).

- (4) 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.
- (5) 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>12</sup> et le règlement délégué (UE) n° 886/2013 de la Commission<sup>13</sup>.
- (6) 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 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 (UE) 2019/1024 du Parlement européen et du Conseil<sup>14</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 (UE) 2019/1024. En ce qui concerne la réutilisation des données détenues par les détenteurs de données privés, les règles établies par le présent règlement n'imposent pas le partage de données à titre gratuit. Les données des détenteurs de données privés peuvent faire l'objet d'accords de licence pour réglementer leur réutilisation.
- (7) La directive 2007/2/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>15</sup> établit une infrastructure d'information géographique dans l'Union européenne aux fins du partage des informations géographiques (y compris le thème 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>16</sup>. L'extension de l'application de ces spécifications à tous les types de

---

<sup>12</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>13</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>14</sup> Directive (UE) 2019/1024 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 concernant les données ouvertes et la réutilisation des informations du secteur public (JO L 172 du 26.6.2019, p. 56).

<sup>15</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>16</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).

données sur les infrastructures pourrait en outre favoriser la poursuite de l'harmonisation dans ce domaine.

- (8) Le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil<sup>17</sup> définit les infrastructures routières qui font partie du réseau transeuropéen de transport central et global. 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. En outre, les services d'informations en temps réel sur la circulation à l'échelle de l'UE devraient permettre des déplacements de porte à porte et ne devraient pas se limiter au réseau routier et aux autres autoroutes du réseau transeuropéen global. Les États membres devraient donc appliquer ces spécifications à l'ensemble du réseau routier, à l'exception des routes qui ne sont pas la propriété d'une autorité publique compétente en matière d'infrastructure routière ou de transport. Les routes appartenant à une autorité publique compétente en matière d'infrastructure routière ou de transport mais mise à la disposition d'une entité privée sous la forme d'une concession de gestion ne devraient pas relever de cette exception.
- (9) Les autorités routières ou les exploitants d'infrastructures routières devraient mettre à disposition des types de données spécifiques jugés essentiels pour la poursuite du développement de services fiables d'information routière et pour améliorer la sécurité routière, tels que les réglementations et les restrictions en matière de circulation et les fermetures de routes ou de voies. En raison de leur importance, ces types de données doivent être rendus accessibles de manière précoce par rapport à d'autres types de données.
- (10) Afin de permettre les évolutions nécessaires dans le domaine de l'accessibilité et de la normalisation des données, il convient d'envisager une mise en œuvre progressive. Cette mise en œuvre progressive devrait permettre une augmentation réaliste et graduelle de la couverture géographique et de l'accessibilité des données. À cette fin, les États membres devraient définir un réseau routier primaire sur leur territoire. Pour définir ce réseau routier primaire, les États membres peuvent réutiliser la définition du réseau requise à l'article 1<sup>er</sup> de la directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil.
- (11) 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 soient cohérentes avec les catégories et types de données pertinents couvrant de multiples sources possibles de données et la technologie utilisée pour les créer ou les mettre à jour.
- (12) Lorsque les mesures prévues par le présent règlement entraînent le traitement de données à caractère personnel, il convient qu'elles soient mises en application conformément au droit de l'Union relatif à la protection des données à caractère personnel et de la vie privée, en particulier le règlement (UE) 2016/679 du Parlement

---

<sup>17</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).

européen et du Conseil<sup>18</sup> et, le cas échéant, la directive 2002/58/CE du Parlement européen et du Conseil. Certaines parties de la directive 2002/58/CE du Parlement européen et du Conseil s'appliquent également au traitement des données à caractère personnel.

- (13) 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 lesquels 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.
- (14) 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.
- (15) L'accessibilité et la mise à jour régulière des données par les autorités routières et les exploitants d'infrastructures routières sont essentielles pour permettre la production de cartes numériques exactes 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 pertinentes 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 prestataires de services et les fabricants de cartes numériques devraient collaborer avec les autorités publiques pour corriger les inexactitudes dans leurs données.
- (16) L'accessibilité à des données 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, les détenteurs de données embarquées, les parties prenantes en matière de recharge et de ravitaillement, les exploitants de systèmes de péage et les prestataires de services d'information 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, les détenteurs de données embarquées, les parties prenantes en matière de recharge et de ravitaillement, les exploitants de systèmes de péage et les prestataires de services d'informations en temps réel sur la circulation devraient rendre consultables et mettre à la disposition des autres autorités routières, exploitants d'infrastructures routières, parties prenantes en matière de recharge et de ravitaillement, exploitants de systèmes de péage, prestataires de services d'informations en temps réel et fabricants de cartes numériques, les données, les métadonnées correspondantes et les informations sur la qualité des données, par

---

<sup>18</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 (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

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 points d'accès nationaux ou communs peuvent également indiquer d'autres endroits où les données peuvent être consultées, sans héberger les données proprement dites. 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 pertinents disponibles couverts par ces spécifications. Les États membres peuvent continuer d'utiliser les points d'accès établis en application du règlement délégué (UE) 2015/962 de la Commission et devraient être libres de décider d'utiliser les points d'accès mis en place en application d'autres actes délégués adoptés en vertu de la directive 2010/40/UE comme points d'accès nationaux pour les données relevant du champ d'application du présent règlement.

- (17) Afin de permettre aux autorités routières, exploitants d'infrastructures routières, parties prenantes en matière de recharge et de ravitaillement, exploitants de systèmes de péage, prestataires de services et 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.
- (18) Les services d'informations en temps réel sur la circulation doivent être précis afin de fournir aux utilisateurs finaux les meilleures informations possible en termes de fiabilité et d'actualité. Afin d'améliorer les avantages pour les usagers de la route en termes d'amélioration de la sécurité routière et de réduction de la congestion, ces services devraient également refléter les priorités des autorités routières, telles qu'exprimées, par exemple, au moyen de plans de circulation routière accessibles sous forme numérique.
- (19) Ces spécifications ne devraient contraindre aucune partie prenante à collecter des données qu'elle ne collecte pas déjà ou à numériser des données qui ne sont pas déjà disponibles dans un format numérique lisible par une machine. Les exigences spécifiques relatives aux mises à jour des données ne devraient s'appliquer qu'aux données actuellement collectées et disponibles dans un format lisible par une 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 existantes sur les infrastructures, les réglementations et les restrictions.
- (20) Ces spécifications ne devraient pas contraindre les autorités routières ou 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.
- (21) 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 dans le cadre de projets de coordination en cours et à venir.

- (22) Il est avéré que l'utilisation des données et des services d'informations en temps réel sur la circulation proposés par des prestataires privés et des détenteurs de données embarquées peut être une façon économiquement efficace, pour les autorités routières et les exploitants d'infrastructures routières, d'améliorer la gestion de la circulation, la sécurité routière, ainsi que la gestion et l'entretien des infrastructures. Les autorités publiques devraient appliquer les conditions communes FRAND lorsqu'elles reçoivent ces données ou services aux fins des missions susmentionnées, afin de réduire les obstacles à l'accès et d'instaurer la transparence en ce qui concerne les conditions de réutilisation. Les États membres et les parties prenantes concernées sont encouragés à définir les conditions communes FRAND applicables à la réutilisation des types de données utiles à l'exécution de ces missions publiques.
- (23) Les prestataires de services privés peuvent utiliser les données 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 (UE) 2019/1024<sup>19</sup>. Certains types de données fournis par les autorités routières et les exploitants d'infrastructures routières, tels que les plans de circulation routière, les réglementations et restrictions de circulation et les mesures temporaires de gestion de la circulation, devraient être réutilisés par les prestataires de services privés afin de garantir l'accès des usagers de la route aux informations pertinentes par l'intermédiaire de services d'informations en temps réel sur la circulation.
- (24) Aux fins de la bonne mise en œuvre de ces 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 par les autorités routières, les exploitants d'infrastructures routières, les fabricants de cartes numériques, les exploitants de systèmes de péage, les parties prenantes en matière de recharge et de ravitaillement, les détenteurs de données embarquées 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, les exploitants de systèmes de péage, les parties prenantes en matière de recharge et de ravitaillement, les détenteurs de données embarquées et les prestataires de services. Les États membres devraient collaborer pour harmoniser leur approche en matière d'évaluation de la conformité dans les projets de coordination en cours et à venir, qui contribuent à la mise en œuvre des spécifications du présent règlement.
- (25) Ces 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.

---

<sup>19</sup> Directive (UE) 2019/1024 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 concernant les données ouvertes et la réutilisation des informations du secteur public (JO L 172 du 26.6.2019, p. 56).

- (26) Compte tenu de l'ampleur des modifications requises, il convient d'abroger le règlement délégué (UE) 2015/962 de la Commission.

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

### *Article premier*

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

1. Le présent règlement établit les spécifications nécessaires pour garantir l'accessibilité, l'échange, la réutilisation et la mise à jour des données par les détenteurs de données et les utilisateurs de données aux fins de la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation, et pour faire en sorte que ces services soient précis et disponibles par-delà les frontières pour les utilisateurs finaux.
2. Le présent règlement s'applique à l'ensemble du réseau routier accessible au public pour le trafic motorisé. À titre exceptionnel, il ne s'applique pas aux voies privées, sauf si elles font partie du réseau RTE-T global ou sont désignées comme autoroutes ou comme routes principales.
3. Le présent règlement 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.

En outre, 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) «accessibilité des données», la possibilité de demander et d'obtenir les données à tout moment dans un format numérique lisible par une machine;
- (5) «données statiques», des données qui ne changent pas souvent ou régulièrement;
- (6) «données dynamiques», des données qui changent souvent ou régulièrement;
- (7) «mise à jour des données», toute modification des données existantes, y compris leur suppression ou l'insertion d'éléments nouveaux ou additionnels;
- (8) «informations en temps réel sur la circulation», les informations tirées des données concernant l'infrastructure, des données concernant les réglementations et les restrictions, des données relatives à l'état du réseau et des données relatives à l'utilisation en temps réel du réseau, ou d'une combinaison de celles-ci;

- (9) «service d'informations en temps réel sur la circulation», un service STI qui fournit aux utilisateurs finaux des informations immédiates sur la circulation en temps réel;
- (10) «autorité routière», une autorité publique responsable de la planification, du contrôle et de la gestion des routes relevant de sa compétence territoriale;
- (11) «exploitant d'infrastructure routière», une entité publique ou privée responsable de l'entretien et de la gestion de routes et de la gestion des flux de circulation;
- (12) «prestataire de services», un prestataire public ou privé qui fournit un service d'informations en temps réel sur la circulation, à l'exclusion d'un simple intermédiaire retransmettant des données aux utilisateurs de données;
- (13) «exploitant de système de péage», toute entité publique ou privée assumant le rôle de prestataire de service de péage ou de percepteur de péages au sens de la directive (UE) 2019/520 du Parlement européen et du Conseil<sup>20</sup>;
- (14) «détenteur de données», toute personne morale, personne concernée ou entité publique ou privée qui a le droit de donner accès aux types de données énumérés dans l'annexe ou de les partager sous son contrôle, conformément au droit de l'Union ou au droit national applicable;
- (15) «utilisateur de données», toute autorité routière, tout exploitant d'infrastructure routière, exploitant de système de péage, prestataire de services et fabricant de cartes numériques ou toute autre entité utilisant des données pour élaborer des informations en temps réel sur la circulation ou, lorsque les modalités et conditions déterminées par le détenteur de données le permettent, utiliser les données à d'autres fins liées à la mobilité;
- (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 énumérées à l'annexe, avec les métadonnées correspondantes, en vue de leur réutilisation par les utilisateurs de données, ou aux sources et métadonnées de ces données, en vue de leur réutilisation par les utilisateurs de données;
- (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;

---

<sup>20</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).

- (22) «panneau de signalisation routière», tout panneau routier, signal, dispositif, avis ou marquage routier qui avertit d'un danger, informe les personnes des précautions à prendre contre ce danger, indique l'existence d'une réglementation routière ou met en œuvre une telle réglementation, conformément à la convention de Vienne sur la signalisation routière;
- (23) «route principale», une route située en dehors des zones urbaines, 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;
- (24) «voie privée», une route qui n'appartient pas à une autorité publique compétente en matière d'infrastructure routière ou de transport, à l'exclusion des routes appartenant à une autorité publique compétente en matière d'infrastructure routière ou de transport mais mise à la disposition d'une entité privée sous la forme d'une concession de gestion;
- (25) «données relatives à l'infrastructure», les données qui décrivent le réseau routier ou les installations routières sur ou le long du réseau routier;
- (26) «données relatives aux réglementations et restrictions», les données relatives aux règles ou aux restrictions de circulation applicables aux véhicules sur le réseau routier;
- (27) «données relatives à l'état du réseau», des données qui décrivent des situations temporaires susceptibles d'empêcher ou de ralentir le déplacement ou à même d'informer l'utilisateur final dans des situations dangereuses;
- (28) «données relatives à l'utilisation en temps réel du réseau», les données qui décrivent l'utilisation actuelle du réseau routier et les options d'utilisation du réseau routier;
- (29) «types de données essentiels», des types de données considérés comme essentiels pour accroître la fiabilité des services d'informations en temps réel sur la circulation, à l'appui des voyages de porte à porte sûrs et efficaces et des futurs services de mobilité;
- (30) «données embarquées», toute donnée créée par le véhicule ou par un dispositif embarqué intégré dans le véhicule ou des dispositifs personnels offrant des applications informatiques pendant l'utilisation du véhicule;
- (31) «détenteur de données embarquées», toute entité participant à la collecte, à l'agrégation ou à d'autres types de traitement de données embarquées en vue de satisfaire aux exigences en matière de respect de la vie privée;
- (32) «Conditions FRAND (*Fair, Reasonable and Non-Discriminatory - équitables, raisonnables et non discriminatoires*)», des conditions de licence négociées de bonne foi, permettant l'accès à des services ou à des données en échange d'une rémunération équitable, dans des conditions identiques ou similaires à celles fixées avec d'autres utilisateurs.

### 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 de données, aux données énumérées à l'annexe, y compris leurs mises à jour, qui sont fournies par les

détenteurs de données visés aux articles 4 à 11 et portent sur le territoire d'un État membre donné.

2. Les points d'accès nationaux ou communs existants qui ont été mis en place pour se conformer à l'article 3 du règlement délégué (UE) 2015/962 de la Commission ou aux exigences découlant d'autres actes délégués adoptés en vertu de la directive 2010/40/UE peuvent être utilisés comme points d'accès nationaux aux fins du présent règlement si les États membres le jugent approprié.
3. Les points d'accès nationaux fournissent aux utilisateurs de données 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 détenteurs de données publics et privés font en sorte de fournir les métadonnées qui permettent aux utilisateurs de données de retrouver et d'utiliser des séries de données par l'intermédiaire des points d'accès nationaux.
5. Deux États membres ou plus peuvent créer un point d'accès commun.
6. Toute entité fournissant des données par l'intermédiaire du point d'accès national peut le faire par procuration conformément aux accords applicables, par exemple au moyen d'une base de données ou d'un agrégateur tiers. Cela n'exonère pas le détenteur des données originales de ses responsabilités en ce qui concerne la qualité des données originales fournies.

#### *Article 4*

##### *Accessibilité, échange et réutilisation des données relatives à l'infrastructure*

1. Afin de faciliter la fourniture de services compatibles, interopérables et continus d'informations en temps réel sur la circulation dans l'ensemble de l'Union, les autorités routières, les exploitants d'infrastructures routières, les exploitants de systèmes de péage et les parties prenantes en matière de recharge et de ravitaillement fournissent les données relatives à l'infrastructure énumérées à l'annexe qu'ils collectent dans un format normalisé tel que INSPIRE (spécification de données sur les réseaux de transport), TN-ITS (CEN/TS 17268 et versions mises à jour par la suite) ou DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 et versions mises à jour par la suite). Toute mise à jour de ces données est effectuée conformément à l'article 8.  
  
Si des normes complémentaires ou de remplacement doivent être définies, les conditions suivantes s'appliquent:
  - les États membres coopèrent en vue de définir ces normes complémentaires ou de remplacement;
  - les formats numériques lisibles par une machine sont compatibles avec les normes existantes visées à la première phrase du présent paragraphe.
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 utilisateur de données au sein de l'Union:
  - (a) sur une base non discriminatoire;
  - (b) conformément aux exigences minimales de qualité que les États membres approuvent en coopération avec les parties prenantes concernées;

- (c) dans un délai adapté à l'utilisation fiable et efficace des données pour élaborer des informations en temps réel sur la circulation;
  - (d) par l'intermédiaire du point d'accès national ou commun visé à l'article 3.
3. Les utilisateurs de données utilisant les données visées au paragraphe 1 et les détenteurs de données collaborent afin de veiller à ce que toute inexactitude concernant ces données soit signalée sans délai au détenteur de données ayant généré ces données.

## *Article 5*

### *Accessibilité, échange et réutilisation des données relatives aux réglementations et restrictions*

1. Afin de faciliter la fourniture de services compatibles, interopérables et continus d'informations en temps réel sur la circulation dans l'ensemble de l'Union, les autorités routières, les exploitants d'infrastructures routières, les exploitants de systèmes de péage et les parties prenantes en matière de recharge et de ravitaillement fournissent les données relatives à l'infrastructure énumérées à l'annexe qu'ils collectent dans le format DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 et versions mises à jour par la suite) ou TN-ITS (CEN/TS 17268 et versions mises à jour par la suite). Toute mise à jour de ces données est effectuée conformément à l'article 9.
- Si des normes complémentaires ou de remplacement doivent être définies, les conditions suivantes s'appliquent:
- les États membres coopèrent en vue de définir ces normes complémentaires ou de remplacement;
  - les formats numériques lisibles par une machine sont compatibles avec les normes existantes visées à la première phrase du présent paragraphe.
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 utilisateur de données au sein de l'Union:
- (a) sur une base non discriminatoire;
  - (b) conformément aux exigences minimales de qualité que les États membres approuvent en coopération avec les parties prenantes concernées;
  - (c) dans un délai adapté à l'utilisation fiable et efficace des données pour élaborer des informations en temps réel sur la circulation;
  - (d) par l'intermédiaire du point d'accès national ou commun visé à l'article 3.
3. Les utilisateurs de données utilisant les données visées au paragraphe 1 et les détenteurs de données collaborent afin de veiller à ce que toute inexactitude concernant ces données soit signalée sans délai au détenteur de données ayant généré ces données.
4. Les fournisseurs de services traitent et incluent, dans les services pertinents qu'ils fournissent, sans coûts supplémentaires pour l'utilisateur final, les données sur les plans de circulation routière et les réglementations et restrictions de circulation élaborées par les autorités compétentes et accessibles par l'intermédiaire du point d'accès national ou commun dans un format numérique lisible par une machine.

## Article 6

### *Accessibilité, échange et réutilisation des données relatives à l'état du réseau*

1. Afin de faciliter la fourniture de services compatibles, interopérables et continus d'informations en temps réel sur la circulation dans l'ensemble de l'Union, les autorités routières, les exploitants d'infrastructure routière, les détenteurs de données embarquées et les prestataires de services fournissent les données sur l'état du réseau énumérées à l'annexe qu'ils collectent dans le format DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 et versions mises à jour par la suite). Toute mise à jour de ces données est effectuée conformément à l'article 10.

Si des normes complémentaires ou de remplacement doivent être définies, les conditions suivantes s'appliquent:

- les États membres coopèrent en vue de définir ces normes complémentaires ou de remplacement;
  - les formats numériques lisibles par une machine sont compatibles avec les normes existantes visées à la première phrase du présent paragraphe.
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 utilisateur de données au sein de l'Union:
    - (a) sur une base non discriminatoire lorsqu'elles sont fournies par les autorités routières et les exploitants d'infrastructures routières;
    - (b) conformément aux exigences minimales de qualité que les États membres approuvent en coopération avec les parties prenantes concernées;
    - (c) dans un délai adapté à l'utilisation fiable et efficace des données pour élaborer des informations en temps réel sur la circulation;
    - (d) par l'intermédiaire du point d'accès national ou commun visé à l'article 3.
    - (e) sans aucune obligation pour les détenteurs de données embarquées et pour les prestataires de services privés d'accorder l'accès à leurs données ou de les partager avec des utilisateurs de données privés. L'échange et la réutilisation des données des détenteurs de données privés peuvent être soumis aux conditions fixées par eux.
  3. Les utilisateurs de données utilisant les données visées au paragraphe 1 et les détenteurs de données collaborent afin de veiller à ce que toute inexactitude concernant ces données soit signalée sans délai au détenteur de données ayant généré ces données.
  4. Les fournisseurs de services traitent et incluent, dans les services pertinents qu'ils fournissent, sans coûts supplémentaires pour l'utilisateur final, les données sur les plans de circulation routière et les réglementations et restrictions de circulation élaborées par les autorités compétentes et accessibles par l'intermédiaire du point d'accès national ou commun dans un format numérique lisible par une machine.
  5. Afin de fournir des informations appropriées directement aux utilisateurs finaux et d'optimiser l'entretien des routes et la sécurité routière, les autorités routières et les exploitants d'infrastructures routières peuvent demander aux détenteurs de données embarquées et aux prestataires de services de fournir les types de données sur l'état du réseau qu'ils collectent et mettent à jour conformément à l'article 10. Lorsque, à la demande d'une autorité routière ou d'un exploitant d'infrastructure routière, le

détenteur des données rend les données accessibles, les conditions FRAND (équitable, raisonnable et non-discriminatoire) s'appliquent. Les données sont fournies en format DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 et versions mises à jour par la suite) ou tout format numérique lisible par une machine approuvé par les États membres, accompagné des métadonnées correspondantes, y compris des informations sur leur qualité.

6. Les données relatives à l'état du réseau archivées par les autorités routières ou les exploitants d'infrastructures routières peuvent être utilisées aux fins de la gestion de la sécurité des infrastructures routières et des évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier. Sauf interdiction par des accords de licence, ces données sont accessibles à des fins d'échange et de réutilisation, sur une base non discriminatoire, par l'intermédiaire du point d'accès national ou commun visé à l'article 3.
7. Dans les limites des accords de licence applicables, les données prévisionnelles relatives à l'état du réseau qui ont été calculées par les autorités routières ou les exploitants d'infrastructures routières sont accessibles aux fins d'échange et de réutilisation, sur une base non discriminatoire, par l'intermédiaire du point d'accès national ou commun visé à l'article 3.
8. Les États membres collaborent à la définition de normes communes pour l'échange et la réutilisation des données visées aux paragraphes 6 et 7.

#### *Article 7*

##### *Accessibilité, échange et réutilisation des données relatives à l'utilisation en temps réel du réseau*

1. Afin de faciliter la fourniture de services compatibles, interopérables et continus d'informations en temps réel sur la circulation dans l'ensemble de l'Union, les autorités routières, les exploitants d'infrastructures routières, les prestataires de services, les détenteurs de données embarquées et les parties prenantes en matière de recharge et de ravitaillement fournissent les données relatives à l'utilisation en temps réel du réseau énumérées à l'annexe qu'ils collectent dans le format DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 et versions mises à jour par la suite). Toute mise à jour de ces données est effectuée conformément à l'article 11.

Si des normes complémentaires ou de remplacement doivent être définies, les conditions suivantes s'appliquent:

- Les États membres coopèrent en vue de définir ces normes complémentaires ou de remplacement;
  - les formats numériques lisibles par une machine sont compatibles avec les normes existantes visées à la première phrase du présent paragraphe.
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 utilisateur de données au sein de l'Union:
    - (a) sur une base non discriminatoire lorsqu'elles sont fournies par les autorités routières et les exploitants d'infrastructures routières;
    - (b) conformément aux exigences minimales de qualité que les États membres approuvent en coopération avec les parties prenantes concernées;

- (c) dans un délai adapté à l'utilisation fiable et efficace des données pour élaborer des informations en temps réel sur la circulation;
  - (d) par l'intermédiaire du point d'accès national ou commun visé à l'article 3;
  - (e) sans aucune obligation pour les détenteurs de données embarquées et pour les prestataires de services privés de donner accès à leurs données ou de les partager avec des utilisateurs de données privés. L'échange et la réutilisation de leurs données peuvent être soumis aux conditions fixées par le détenteur de données privé.
3. Afin de fournir des informations appropriées directement aux utilisateurs finaux et d'optimiser la gestion de la circulation et la sécurité routière, les autorités routières et les exploitants d'infrastructures routières peuvent demander aux détenteurs de données embarquées et aux prestataires de services de fournir les types de données sur l'utilisation en temps réel du réseau qu'ils collectent et mettent à jour conformément à l'article 11. Lorsque, à la demande d'une autorité routière ou d'un exploitant d'infrastructure routière, le détenteur des données rend les données accessibles, les conditions FRAND (équitable, raisonnable et non-discriminatoire) s'appliquent. Les données sont fournies dans le format DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 et versions mises à jour par la suite) ou tout format numérique lisible par une machine approuvé par les États membres, accompagné des métadonnées correspondantes, y compris des informations sur leur qualité.
  4. Les données relatives à l'utilisation en temps réel du réseau qui ont été archivées par les autorités routières ou les exploitants d'infrastructures routières peuvent être utilisées aux fins de la gestion de la sécurité des infrastructures routières et des évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier. Sauf interdiction par des accords de licence, ces données sont accessibles à des fins d'échange et de réutilisation, sur une base non discriminatoire, par l'intermédiaire du point d'accès national ou commun visé à l'article 3.
  5. Dans les limites des accords de licence applicables, les données prévisionnelles relatives à l'utilisation en temps réel du réseau qui ont été calculées par les autorités routières ou les exploitants d'infrastructures routières sont accessibles aux fins d'échange et de réutilisation, sur une base non discriminatoire, par l'intermédiaire du point d'accès national ou commun visé à l'article 3.
  6. Les États membres collaborent à la définition de normes communes pour l'échange et la réutilisation des données visées aux paragraphes 4 et 5.

## *Article 8*

### *Mise à jour des données relatives à l'infrastructure*

1. Les mises à jour des données relatives à l'infrastructure portent au minimum sur les paramètres suivants:
  - (a) le type de données 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, contenant la ou les valeurs et le ou les champs actualisés et les informations mises à jour et, le cas échéant, les raisons du remplacement de la ou des valeurs et du ou des champs obsolètes;

- (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 telle que définie dans les exigences de qualité que les États membres approuvent en coopération avec les parties prenantes concernées.

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 couramment utilisée et communément acceptée permettant de décoder et d'interpréter de façon certaine la localisation.

2. Les détenteurs de données concernés veillent à ce que les données relatives à l'infrastructure soient mises à jour dans un délai adapté à l'utilisation fiable et efficace des données dans les services d'informations en temps réel sur la circulation et, si elles sont connues et possibles, fournissent à l'avance ces mises à jour aux utilisateurs de données.
3. Les détenteurs de données concernés corrigent en temps utile toute inexactitude qu'ils détectent dans leurs données ou qui leur a été signalée par les utilisateurs de données ou les utilisateurs finaux.
4. Lorsque les fabricants de cartes numériques et les fournisseurs de services présentent des informations aux utilisateurs finaux, ils veillent à ce que les mises à jour pertinentes des données relatives à l'infrastructure soient traitées dans un délai adapté à l'utilisation fiable et efficace des données dans les services d'information en temps réel sur la circulation.

## *Article 9*

### *Mise à jour des données relatives aux réglementations et aux restrictions*

1. Les mises à jour des données relatives aux réglementations et aux restrictions portent au minimum sur les paramètres suivants:
  - (a) le type de données visées aux points 2 et 3 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, y compris la période à laquelle survient l'événement ou la ou les circonstances imposées, par exemple sur certains types de véhicules concernés par 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 telle que définie dans les exigences de qualité que les États membres approuvent en coopération avec les parties prenantes concernées.

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 couramment utilisée et communément acceptée permettant de décoder et d'interpréter de façon certaine la localisation.

2. Les détenteurs de données concernés veillent à ce que les données relatives aux réglementations et aux restrictions soient mises à jour dans un délai adapté à l'utilisation fiable et efficace des données dans les services d'informations en temps réel sur la circulation et, si elles sont connues et possibles, fournissent à l'avance ces mises à jour aux utilisateurs de données.
3. Les détenteurs de données concernés corrigent en temps utile toute inexactitude qu'ils détectent dans leurs données ou leur ayant été signalée par les utilisateurs de données ou les utilisateurs finaux.
4. Lorsque les fabricants de cartes numériques et les fournisseurs de services présentent des informations aux utilisateurs finaux, ils veillent à ce que les mises à jour pertinentes des données relatives aux réglementations et aux restrictions soient traitées dans un délai adapté à l'utilisation fiable et efficace des données dans les services d'information en temps réel sur la circulation.
5. Les informations en temps réel sur la circulation sont modifiées en conséquence ou retirées dès que possible après le changement de statut des données concernées.

#### *Article 10*

##### *Mise à jour des données relatives à l'état du réseau*

1. Les mises à jour des données relatives à l'état du réseau portent au minimum sur les paramètres suivants:
  - (a) le type de données visées aux points 4 et 5 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 concerné(e) par la mise à jour;
  - (c) la période à laquelle survient l'événement ou la circonstance concerné(e) par la mise à jour;
  - (d) la qualité de la mise à jour telle que définie dans les exigences de qualité que les États membres approuvent en coopération avec les parties prenantes concernées.

La localisation de l'événement ou de la circonstance concerné(e) 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 couramment utilisée et communément acceptée permettant de décoder et d'interpréter de façon certaine la localisation.
2. Les détenteurs de données concernés veillent à ce que les données relatives à l'état du réseau soient mises à jour dans un délai adapté à l'utilisation fiable et efficace des données dans les services d'informations en temps réel sur la circulation et, si elles sont connues et possibles, fournissent à l'avance ces mises à jour.
3. Les détenteurs de données concernés corrigent en temps utile toute inexactitude qu'ils détectent dans leurs données ou leur ayant été signalée par les utilisateurs de données ou les utilisateurs finaux.
4. Les informations en temps réel sur la circulation sont modifiées en conséquence ou retirées dès que possible après le changement de statut des données concernées.

5. Lorsque les fournisseurs de services présentent des informations aux utilisateurs finaux, ils veillent à ce que les mises à jour pertinentes des données relatives à l'état du réseau soient traitées dans un délai adapté à l'utilisation fiable et efficace des données dans les services d'information en temps réel sur la circulation.

### *Article 11*

#### *Mise à jour des données relatives à l'utilisation en temps réel du réseau*

1. Les mises à jour des données relatives à l'utilisation en temps réel du réseau comprennent au minimum les paramètres suivants:
  - (a) le type de données visées au point 6 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 concerné(e) par la mise à jour;
  - (c) la qualité de la mise à jour telle que définie dans les exigences de qualité que les États membres approuvent en coopération avec les parties prenantes concernées.

La localisation de l'événement ou de la circonstance concerné(e) 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 couramment utilisée et communément acceptée permettant de décoder et d'interpréter de façon certaine la localisation.

2. Les informations en temps réel sur la circulation ou les données connexes sont modifiées en conséquence ou retirées dès que possible après le changement de statut des données concernées.
3. Lorsque les fournisseurs de services présentent des informations aux utilisateurs finaux, ils veillent à ce que les mises à jour des données relatives à l'utilisation en temps réel du réseau soient traitées dans un délai adapté à l'utilisation fiable et efficace des données dans les services d'information en temps réel sur la circulation.

### *Article 12*

#### *Évaluation de la conformité*

1. Les États membres évaluent, conformément aux paragraphes 2 et 3, si les détenteurs de données et les utilisateurs de données auxquels les articles 3 à 11 s'appliquent respectent les exigences fixées auxdits articles.
2. Afin de procéder à l'évaluation, les autorités compétentes des États membres peuvent demander à tous les détenteurs de données et utilisateurs de données les documents suivants:
  - (a) une description des données, des cartes numériques ou des services d'informations en temps réel sur la circulation qu'ils fournissent, ainsi que des informations sur la qualité des données et les conditions de réutilisation de ces données;
  - (b) une déclaration de la conformité aux exigences prévues aux articles 3 à 11 fondée sur des données concrètes.
3. Les États membres contrôlent de manière aléatoire l'exactitude des déclarations visées au paragraphe 2, point b).

## *Article 13*

### *Rapport*

1. Au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2023, les États membres fournissent à la Commission la liste et la visualisation sur carte des routes incluses dans le réseau des routes principales.
2. Les États membres fournissent à la Commission, dans le cadre des rapports d'avancement prévus à l'article 17, paragraphe 3, de la directive 2010/40/UE, les informations suivantes:
  - (a) les progrès réalisés en matière d'accessibilité, d'échange et de réutilisation des types de données énumérés dans l'annexe;
  - (b) la portée géographique des données accessibles par l'intermédiaire du point d'accès national, les changements apportés au réseau des routes principales et le contenu des données 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 11, visée à l'article 12;
  - (d) le cas échéant, une description des modifications apportées au point d'accès national ou commun.

## *Article 14*

### *Dispositions transitoires*

Pendant une période transitoire se terminant le 31 décembre 2027, les obligations relatives aux types de données visés aux points 1, 3, 5 et 6 de l'annexe ne s'appliquent pas aux routes autres que les routes suivantes:

- (a) réseau routier transeuropéen global;
- (b) autres autoroutes non incluses dans le réseau transeuropéen de transport routier global;
- (c) routes principales.

## *Article 15*

### *Abrogation*

Le règlement délégué (UE) 2015/962 du Conseil est abrogé à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025.

## *Article 16*

### *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 partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025.

Toutefois, l'article 13 est applicable à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2023.

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

Fait à Bruxelles, le 2.2.2022

*Par la Commission*  
*La présidente*  
*Ursula VON DER LEYEN*