



Conseil de l'Union européenne
Secrétariat général

**Dossier interinstitutionnel:
2021/0419 (COD)**

Bruxelles, 13 février 2023

WK 2082/2023 INIT

LIMITE

**TRANS
TELECOM**

**IND
CODEC
DATAPROTECT
DIGIT**

DOCUMENT DE TRAVAIL

Ceci est un document destiné à une communauté spécifique de destinataires. La manipulation et la distribution ultérieure sont sous la seule responsabilité des membres de la communauté.

DOCUMENT DE TRAVAIL

De:	Secrétariat Général du Conseil
A:	Délégations
N° doc. prec.:	ST 5686/23
N° Cion doc.:	ST 15114/21 + ADD1
Sujet:	Révision de 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 (STI) – Commentaires de la France sur le document ST 5686/23

Les délégations trouveront en annexe les commentaires des autorités françaises sur le document ST 5686/23. Une traduction de courtoisie en anglais est disponible en pages 4-5-6.

Paris, le 13 février 2022

NOTE DES AUTORITÉS FRANÇAISES

Objet : Révision de 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 (STI) – Commentaires sur le document ST 5686/23

Réf. : Document ST 5686/23

Les autorités françaises ont l'honneur de transmettre à la Présidence du Conseil les commentaires suivants sur le document ST 5686/23 relatif à la révision de 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 (STI).

a) Couverture géographique et calendrier par type de données et par service

La France est ouverte à l'idée de procéder à un examen et trier les différents types de données en fonction de la difficulté de les rendre disponibles sur les points d'accès nationaux. Toutefois, **d'autres critères devraient être ajoutés à cet examen**, notamment :

- **la clarté de la donnée** (caractère non équivoque, c'est-à-dire donnée dont le contenu informationnel minimum / les attributs sont clairs),
- **les enjeux associés à la donnée** en distinguant les **finalités de sécurité et de mobilité/planification du trajet**, et la **plus-value apportée par une information numérique** issue de la donnée (qui pourrait être disponible pour l'utilisateur en amont) **comparativement aux informations disponibles sur le terrain**. (Par exemple, une route fermée en milieu urbain peut avoir des conséquences assez faibles en termes de parcours contrairement à une route en rase campagne dotée de peu d'alternatives dont la connaissance serait plus intéressante en amont.)

Une classification est proposée ci-après.

Pour les données pour les services d'informations en temps réel sur la circulation (RTTI), la distinction suivante pourrait être faite :

- 1) Données de « long terme » concernant la sécurité avec impact sur la planification des trajets : conditions d'accès aux tunnels, ponts. La fourniture de ces données en amont de la planification du trajet peut permettre d'éviter la violation de la réglementation et/ou les détours coûteux suite à la prise d'information trop tardive et à l'absence d'itinéraire alternatif économiquement crédible ;

- 2) Données de « court terme » concernant la sécurité avec impact sur la planification des trajets, mais risque moindre de violation de la réglementation : travaux, fermeture de routes, de voies ;
- 3) Données à fort enjeu pour la mobilité et la planification des trajets : restrictions d'accès et de circulation (restriction de poids/longueur/largeur, limites de restriction avec validité zonale - ces dernières sont importantes pour la mise en place des ZFE).

La fourniture des données relatives aux interdictions de dépasser les poids lourds, aux limitations de vitesse et aux rues à sens unique semble avoir une valeur ajoutée inférieure à celle des données citées ci-dessus : leur connaissance en amont du parcours n'affecte pas ou faiblement la planification du trajet ; leur connaissance en temps réel apporte une faible plus-value par rapport à la lecture de la signalisation ; pour le cas des rues à sens unique, en milieu urbain, des alternatives à faible coût semblent pouvoir être facilement trouvées.

De même, la fourniture des données relatives aux mesures temporaires de gestion de la circulation n'intervient pas sur la planification du trajet ; celle-ci semble apporter une plus-value assez faible par rapport à la lecture de la signalisation.

Les données correspondant aux « plans de circulation routière », « réglementations sur la livraison de fret » et « restriction d'accès permanentes », trop vagues, devraient être précisées dans un premier temps, les échéances de mise à disposition dépendant de la date de spécification de la donnée.

Pour les données de circulation liées à la sécurité (« safety related traffic information » ou SRTI), une distinction pourrait être faite entre les événements non ambigus (« people on the road » - en précisant le type de personne sur la voie, « wrong way driver », ...) et les autres événements qui nécessitent une définition plus précise.

Par conséquent, intégrer des périmètres géographiques et des dates butoir dans les annexes III et IV semble envisageable sous réserve de limiter l'obligation de mise à disposition aux données non ambiguës dont la finalité relève de la sécurité routière et dont la fourniture permet le fonctionnement de services d'information à forte plus-value comparativement à la signalisation.

La teneur de l'annexe III pourrait ainsi être la suivante :

Type de données	Couverture géographique	Échéances ¹
Regulations and restrictions - Access condition for tunnels - Access conditions for bridges (including weight/length/width/height/dangerous goods restrictions)	TEN-T road network and motorways	31/12/2025
	Sections of primary roads (as defined in article 2(1a) (1b) of directive 2008/96)	31/12/2026
	All road network	31/12/2027
Weight/length/width/height/dangerous goods restrictions (N.B. UVAR restrictions pourrait rejoindre cette catégorie en tant que priorité de politique publique)	Road infrastructure in the Urban Nodes (TEN-T regulation)	31/12/2025
- Speed limits - Overtaking bans on heavy goods vehicles	TEN-T road network	31/12/2026
	Other motorways and sections of primary roads, as defined in article 2(1a) (1b) of directive 2008/96.	31/12/2027

¹ Concernant le stock et le flux de données nouvelles.

	(Road network where measured annual average daily traffic > 2000 vehicles)	
• One-way streets	Road infrastructure in the Urban Nodes (TEN-T regulation)	31/12/2026
State of the network	TEN-T road network and motorways	31/12/2026
• Road closures (temporary planned)		
• Lane closures (temporary or dynamic, planned)	Sections of primary roads (as defined in article 2(1a) (1b) of directive 2008/96)	31/12/2027
• Roadworks (planned)		
Safety related events	TEN-T road network and motorways.	31/12/2026
• People on the road (maintenance people on duty, emergency operators)		
• Wrong way driver	Sections of primary roads (as defined in article 2(1a) (1b) of directive 2008/96)	31/12/2027
N.B. même échéance pour le service SRTI		

Pour les données dont le contenu informationnel minimum reste à préciser, la directive pourrait proposer des périmètres géographiques maximaux et des échéances au plus tôt, en prenant compte comme point de départ la date à laquelle le contenu informationnel minimum aura été précisé et agréé.

La couverture géographique maximale agréée lors de l'adoption du mandat de négociation pour le premier trilogue constitue une base solide pour les négociations à venir. Elle pourrait inclure les infrastructures routières à l'intérieur des nœuds urbains pour les données relatives aux régulations et restrictions et les plans de circulation et les restrictions d'accès permanentes, sous réserve d'un calendrier raisonnable.

b) Possibilité d'introduire des changements aux obligations

La France peut accepter le principe d'un mécanisme de révision des annexes dans la directive pour conserver une certaine souplesse et s'adapter aux développements des technologies et du marché, notamment pour l'ajout de nouveaux types de données.

L'orientation générale constitue le meilleur équilibre entre la nécessaire souplesse pour s'adapter à ces développements et le besoin de garanties /garde fous à apporter aux États membres : acte délégué pour ajouter un nouveau type de données en annexe, complété par un acte d'exécution pour définir le périmètre et les échéances de ces nouveaux types de données étant donné la sensibilité et le besoin de très forte implication des États membres pour ces deux aspects.

* * *

Les autorités françaises se tiennent à la disposition de la Présidence du Conseil pour toute information complémentaire.

Written comments from France on the Presidency document ST 5686/23

a) Geographical coverage and timeline by data type and service

France is open to the idea of reviewing and sorting the different data types according to the difficulty of making them available on national access points. However, **other criteria should be added to this review**, including :

- **Clarity of the data** (unambiguousness, i.e. data with clear minimum information content/attributes),
- **the stakes associated with the data**, distinguishing between **safety and mobility/journey planning purposes**, and **the added value of digital information** derived from the data (which could be available to the user upstream) **compared to information available on the ground**. (For example, a closed road in an urban area may have little impact in terms of travel as opposed to a road in the countryside with few alternatives whose knowledge would be more interesting upstream).

A classification is proposed as follows:

For data for real-time traffic information services (RTTI), the following distinction could be made:

- 1) "Long-term" data concerning safety with impact on trip planning: access conditions to tunnels, bridges. The provision of this data in advance of the journey planning can help to avoid violation of regulations and/or costly detours due to late information and lack of an economically credible alternative route;
- 2) "Short-term" safety data with impact on trip planning, but less risk of violation of regulations: road works, road or lane closures;
- 3) Data with high relevance for mobility and travel planning: access and traffic restrictions (weight/length/width restrictions, restriction limits with zonal validity which are important for the UVAR deployment).

The provision of data on HDV overtaking bans, speed limits and one-way streets seems to have a lower added value than the data mentioned above: their knowledge before the journey does not affect or has little impact on the planning of the journey; their knowledge in real time brings little added value compared to the reading of signs; for the case of one-way streets, in urban areas, low-cost alternatives seem to be easily found.

Similarly, the provision of data relating to temporary traffic management measures does not affect journey planning; it seems to provide little added value compared to reading the signs.

The data corresponding to "road traffic plans", "freight delivery regulations" and "permanent access restrictions", which are too vague, should be clarified in the first instance, with the deadlines for making them available depending on the date of the clarification of the data.

For safety related traffic information (SRTI), a distinction could be made between unambiguous events ("people on the road" - specifying the type of person on the road, "wrong way driver", ...) and other events which require a more precise definition.

Consequently, integrating geographical coverage and deadlines in Annexes III and IV seems feasible in principle, provided that the obligation to make data available is limited to unambiguous data whose purpose is related to road safety and whose provision allows the operation of information services with a high added value compared to signalling.

Annex III could thus read as follows :

Data types	Geographical coverage	Timeline ²
Regulations and restrictions - Access condition for tunnels - Access conditions for bridges (including weight/length/width/height/dangerous goods restrictions)	TEN-T road network and motorways Sections of primary roads (as defined in article 2(1a) (1b) of directive 2008/96) All road network	31/12/2025 31/12/2026 31/12/2027
Weight/length/width/height/dangerous goods restrictions (N.B. UVAR restrictions could be added as a policy priority)	Road infrastructure in the Urban Nodes (TEN-T regulation)	31/12/2025
- Speed limits - Overtaking bans on heavy goods vehicles	TEN-T road network Other motorways and sections of primary roads, as defined in article 2(1a) (1b) of directive 2008/96. (Road network where measured annual average daily traffic > 2000 vehicles)	31/12/2026 31/12/2027
One-way streets	Road infrastructure in the Urban Nodes (TEN-T regulation)	31/12/2026
State of the network - Road closures (temporary planned) - Lane closures (temporary or dynamic, planned) - Roadworks (planned)	TEN-T road network and motorways Sections of primary roads (as defined in article 2(1a) (1b) of directive 2008/96)	31/12/2026 31/12/2027
Safety related events - People on the road (maintenance people on duty, emergency operators) - Wrong way driver	TEN-T road network and motorways. Sections of primary roads (as defined in article 2(1a) (1b) of directive 2008/96)	31/12/2026 31/12/2027
N.B. same timeline for SRTI services		

For data for which the minimum information content needs to be clarified, the Directive could propose maximum geographical coverage and deadlines at the earliest, taking into account as the starting date the date when the minimum information content is clarified and agreed.

The maximum geographical coverage agreed at the time of the adoption of the negotiating mandate for the first trilogue provides a sound basis for the forthcoming negotiations. It could include road

² Concerning the stock and flow of new data.

infrastructure within urban nodes for data on regulations and restrictions and permanent traffic plans and access restrictions, subject to a reasonable timeframe.

b) Possibility to introduce changes to the obligation

France can accept the principle of a revision mechanism for the annexes in the Directive in order to maintain flexibility and to adapt to technological and market developments, notably for the addition of new types of data.

The general approach is the best balance between the need for flexibility to adapt to these developments and the need for safeguards to be provided to the Member States: a delegated act to add a new type of data to the annex, supplemented by an implementing act to define the scope and deadlines for these new types of data, given the sensitivity and the need for very strong involvement of the Member States for these two aspects.