



Bruxelles, 28 février 2023

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

WK 2453/2023 ADD 1

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 6167/23
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 6167/23

Les délégations trouveront en annexe les commentaires des autorités françaises sur le document ST 6167/23. Une traduction de courtoisie en anglais est disponible en pages 4 et 5.



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

Liberté
Égalité
Fraternité

Paris, le 27 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 6167/23

Réf. : Document ST 6167/23

Les autorités françaises ont l'honneur de transmettre à la Présidence du Conseil les commentaires suivants sur le document en référence 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).

1. Classement des données

Comme indiqué précédemment, la France est ouverte à l'idée de procéder à un examen et trier les différents types de données. Outre la difficulté de les rendre disponibles sur les points d'accès nationaux, d'autres critères méritent d'être pris en compte notamment :

- la clarté de la donnée (caractère non équivoque, c'est-à-dire donnée dont le contenu informationnel minimal / les attributs sont clairs) ;
- les enjeux associés à la donnée en distinguant d'une part les finalités de sécurité et de mobilité/planification du trajet et d'autre part 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.

La classification « vert », « jaune » ou « rouge » proposée par la Présidence rejoint largement celle proposée par la France. Toutefois, la France estime que :

- au paragraphe 1.1, la catégorie « **permanent access restrictions** » relève de la catégorie « **jaune** », au même titre que les « boundaries of restrictions, prohibitions or obligations with zonal validity ... » ;
- au paragraphe 3, la catégorie « **exceptional weather conditions** » devrait être précisée avant de définir une échéance, afin d'indiquer notamment comment se définit le caractère exceptionnel. Elle ne devrait donc pas être classée en vert.

La France est également ouverte aux **autres suggestions des États membres** (notamment le Danemark, la Finlande, l'Allemagne et l'Autriche) qui ont émis des **doutes sur la clarté de certaines autres données.**

2. Couverture géographique et échéances

De manière générale, seules les données classées « vert » devraient apparaître dans ces annexes et faire l'objet d'échéances et de couverture géographique.

Les autres données, classées « jaune » et « rouge », doivent faire l'objet de précisions concernant leur contenu informationnel minimal avant de proposer un engagement sur des délais ; ces derniers devraient être conditionnés à la production de ces précisions. **Au mieux, 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 minimal aura été précisé et agréé.** À ce titre, 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, aux données sur l'état du réseau et aux données sur les nœuds multimodaux sous réserve d'un calendrier raisonnable.

Pour les données « vertes » inventoriées aux paragraphes 1.1, 1.2, 2 et 3, la France suggère un délai de deux ans entre la date de mise à disposition du flux et la date de mise à disposition du stock. La France est également ouverte aux suggestions de certains États membres de supprimer l'échéance de mise à disposition du stock pour les données ayant une fréquence élevée de mise à jour.

S'agissant des données multimodales listées au paragraphe 4, la classification « verte » ne semble pas appropriée. En effet, même si la donnée semble clairement définie, sa collecte demandera un effort important des collectivités locales. Selon la méthodologie proposée par la Présidence, la donnée devrait donc plutôt être classée « jaune ». La mise à disposition de l'ensemble des données (stock) représente un important travail de la part des collectivités territoriales. Il convient de prévoir un délai compris entre trois et cinq ans pour la mise à disposition du stock, comparativement à l'échéance proposée pour les données nouvelles (flux).

Enfin, l'adéquation entre les types de données et la couverture géographique mérite d'être examinée avec précision. Les données relatives aux « weight/length/width/height restrictions » semblent particulièrement pertinentes soit pour les conditions d'accès aux tunnels et ponts soit pour les nœuds urbains. Les données relatives au « One way street » n'ont de sens que pour les nœuds urbains.

Concernant le réseau des routes principales (« primary roads ») la rédaction du document de la Présidence fait référence à la définition de l'article 2 (1a) et (1b) de la directive 2008/96. Certains États membres souhaitent qu'il soit plutôt fait référence au mode de définition du réseau des routes principales adopté dans le règlement délégué RTTI 2022/670. **La France est favorable à cette proposition alternative.**

En ce qui concerne les nœuds urbains, afin de préciser les voies incluses dans le périmètre de l'obligation, **la France est favorable à ce que soit indiqué un seuil minimal** du trafic mesuré sur la voie pour que celle-ci soit incluse dans le périmètre de l'obligation. La valeur de 8 000 véh/j suggérée par l'Allemagne semble pertinente.

En ce qui concerne les échéances pour les données « vertes », **la France est favorable à ce que celles-ci ne dépassent pas l'année 2030 (flux et stock de données).**

3. Possibilité d'introduire des changements aux obligations

La France rappelle qu'elle 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.

Pour ce faire, l'orientation générale constitue le meilleur équilibre entre la nécessaire souplesse pour s'adapter à ces développements et le besoin de garanties 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.

Courtesy translation

Written comments from France on the Presidency document ST 6167/23

1. Classification of data types

As already mentioned, **France is open to the idea of reviewing and sorting the different types of data.** In addition to the difficulty of making them available on national access points, other criteria deserve to be taken into account, notably :

- the 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 provided by digital information derived from the data (which could be available to the user beforehand) compared to information available on the ground.

The "green", "yellow" and "red" classification proposed by the Presidency is largely in line with that proposed by France. However, France considers that :

- in paragraph 1.1, the category **"permanent access restrictions"** should fall into the **"yellow"** category, as do the "boundaries of restrictions, prohibitions or obligations with zonal validity ...",
- in paragraph 3, the category **"exceptional weather conditions"** should be specified before defining a deadline, in order to indicate, in particular, how the "exceptional" character is defined: it should therefore not be classified as green.

France is also open to **other suggestions from Member States** (notably Denmark, Finland, Germany and Austria) who have expressed **doubts about the clarity of certain other data types.**

2. Geographical coverage and deadlines

In general, only data classified as "green" should appear in these annexes and be subject to deadlines and geographical coverage.

Other data, classified as "yellow" and "red", need to be specified in terms of their minimum information content before a commitment to deadlines can be proposed; the latter should be conditional on the production of these specifications. **At best, the Directive could propose maximum geographical coverage and deadlines at the earliest, taking into account as a starting point the date on which the minimum information content has been specified and agreed.** In this respect, the **maximum geographical coverage agreed when the negotiating mandate for the first trilogue was adopted provides a sound basis for future negotiations.** It could include road infrastructure within urban nodes for data on regulations and restrictions, on the state of the network and on multimodal nodes, subject to a reasonable timeframe.

For the "green" data listed in paragraphs 1.1, 1.2, 2 and 3, France suggests a delay of two years between the date of availability of the flow and the date of availability of the stock. Regarding data with a high frequency of updating, France is also open to suggestions from some Member States to remove the deadline for making the stock available.

With regard to the multimodal data listed in paragraph 4, the classification as "green" does not seem appropriate: indeed, even if the data seems clearly defined, its collection will require a major effort from local authorities. According to the methodology proposed by the Presidency, the data should therefore be classified as "yellow". A timeframe of between three and five years should be allowed for the provision of the stock, compared to the proposed deadline for new data ("flow").

Finally, the adequacy of data types and geographical coverage needs to be carefully considered. Weight/length/width/height restrictions data seem to be particularly relevant either for tunnel and bridge access conditions or for urban nodes. One way street data is only relevant for urban nodes.

Concerning primary roads, the Presidency document refers to Directive 2008/96 article 2(1a) and (1b). Some Member States would like to refer instead to the way how the primary roads are defined in Delegated Regulation RTTI 2022/670. France supports this alternative proposal.

As for urban nodes, France is in favour of setting a minimum traffic threshold to include a road in the scope of the obligation. 8.000 vehicules per day, as suggested by Germany, seems relevant.

Regarding the deadlines for the “green” data, France considers that they should not be set after 2030 (flows and stock of data)

3. Possibility to introduce changes to obligations

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

To this end, the general approach represents the best balance between the necessary 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.