



Bruxelles, le 18.12.2014  
C(2014) 9672 final

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

**du 18.12.2014**

**complétant la directive 2010/40/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 novembre 2010 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 L'ACTE DÉLÉGUÉ**

La mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation est l'une des six priorités énumérées à l'article 3 de la directive 2010/40/UE (directive STI)<sup>1</sup>. Les articles 7 et 12 de ladite directive confèrent à la Commission le pouvoir d'adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du TFUE en ce qui concerne les spécifications pour une période de sept ans à compter du 27 août 2010.

Le présent règlement délégué concerne l'action prioritaire b) figurant à l'article 3 de la directive STI. Il établit les spécifications requises pour garantir l'accessibilité, l'échange, la réutilisation et la mise à jour des données concernant le réseau routier et la circulation nécessaires à la mise en place de services d'informations en temps réel sur la circulation dans l'Union européenne. Il s'applique au réseau transeuropéen de transport routier global et aux autoroutes qui n'en font pas partie, ainsi qu'à certaines zones prioritaires désignées par les autorités, si elles le jugent pertinent. Le règlement délégué vise à créer les conditions-cadre appropriées qui permettront de mettre en place la coopération entre toutes les parties intéressées (autorités routières, exploitants d'infrastructures routières et fournisseurs de services d'informations en temps réel sur la circulation) concernées par la chaîne de valeur des informations sur la circulation, et de soutenir l'interopérabilité, la compatibilité et la continuité des services d'informations en temps réel sur la circulation en Europe tout en renforçant la position concurrentielle de l'Union.

### **2. CONSULTATIONS ET ANALYSE COÛTS-AVANTAGES PRÉALABLES À L'ADOPTION DE L'ACTE**

#### **2.1. Expertise générale**

Le règlement délégué relatif à la mise à disposition de services d'informations en temps réel sur la circulation dans l'Union européenne résulte d'un vaste cycle de consultations avec les différentes parties prenantes, étant entendu qu'il existe déjà un marché qui fournit des solutions en matière d'informations en temps réel sur la circulation<sup>2</sup>. Une étude d'accompagnement<sup>3</sup> a été réalisée par des consultants externes.

#### **2.2. Contribution des parties prenantes à l'étude d'accompagnement**

Des discussions en petits groupes réunissant des parties prenantes publiques et privées ont été organisées en mai 2013.

Les pouvoirs publics représentés ont souligné que les services privés seraient toujours tributaires des informations des exploitants d'infrastructures routières (pour certaines

---

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

<sup>2</sup> Le rapport de consultation élaboré dans le cadre de cette étude contient des informations plus précises sur la consultation des parties prenantes. Ce rapport est disponible en ligne à l'adresse suivante: [http://ec.europa.eu/transport/themes/its/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/its/index_en.htm).

<sup>3</sup> Les résultats de cette étude externe sont disponibles en ligne à l'adresse suivante: [http://ec.europa.eu/transport/themes/its/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/its/index_en.htm).

catégories d'informations) et que ces gestionnaires auraient toujours besoin d'avoir recours, pour assurer la gestion de la circulation, de données la concernant.

Les fournisseurs de services privés participant à ces discussions ont demandé que les pouvoirs publics définissent le rôle et les responsabilités qu'ils souhaitaient continuer à assumer, et à quel prix, en tenant compte des coûts, d'une part, et des avantages sociétaux, d'autre part. La gestion de la circulation et la gestion de crise devraient toujours rester du ressort des pouvoirs publics, mais ces derniers devraient savoir que des entreprises privées proposent désormais de nouveaux outils efficaces pour accomplir ces tâches. Toutes les parties prenantes ont recommandé que l'élaboration et la fourniture des temps de trajet soient laissées à des acteurs commerciaux.

En ce qui concerne les réglementations et les mesures de gestion applicables à la circulation, tous les pouvoirs publics ont convenu que les informations devaient être rendues disponibles et mises à jour en temps opportun. Les entreprises privées se sont accordées à reconnaître que les données journalistiques créées ou recueillies par les exploitants d'infrastructures routières devraient être rendues disponibles dans un format harmonisé et lisible en machine.

### **2.3. Atelier des parties prenantes**

En juin 2013 a été organisé un atelier<sup>4</sup> auquel ont participé de nombreuses parties prenantes publiques et privées intervenant à différentes étapes de la chaîne de valeur<sup>5</sup>.

Au cours des discussions, les organismes publics et privés ont tous souligné que la chaîne de valeur des informations relatives à la circulation est organisée de manière différente selon les États membres, les régions et les villes, et que les investissements réalisés reposent sur la coopération. Toute nouvelle législation devrait respecter les dispositions en place en autorisant une certaine souplesse dans le déploiement des services. Les participants à l'atelier ont considéré qu'il faudrait éviter que le marché existant soit perturbé par une éventuelle intervention de la Commission. Les entreprises craignaient que si la Commission demandait de mettre à disposition et de partager toutes les données, les prix sur le marché risquent de baisser et certaines parties prenantes pourraient même être dissuadées de collecter des données utiles ou de fournir certains services. Les pouvoirs publics redoutaient qu'une intervention de la Commission n'entraîne des coûts supplémentaires.

Différents participants ont estimé que la législation de l'Union devrait fournir un cadre mais que le déploiement devrait ensuite être laissé aux États membres et à des services répondant à une logique de marché.

La majorité des participants a reconnu que la qualité était un aspect important qui devait être étudié mais qu'il fallait au préalable approfondir la recherche et développement sur le sujet.

Certains participants ont fait valoir que les pouvoirs publics, qui élaborent la réglementation concernant les routes et la circulation, devraient être responsables de la publication en temps

---

<sup>4</sup> Les documents relatifs à l'atelier sont disponibles à l'adresse suivante:  
[http://ec.europa.eu/transport/themes/its/events/2013\\_06\\_27\\_workshop\\_rtti\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/its/events/2013_06_27_workshop_rtti_en.htm).

<sup>5</sup> Voir la définition de la chaîne de valeur des informations relatives à la circulation donnée par la TISA  
<http://www.tisa.org/assets/Uploads/Public/EO12013TISADefinition-ITS-value-chain20121018.pdf>.

opportun de ces informations. D'autres ont indiqué que les entreprises du secteur des STI avaient déjà trouvé des solutions (technologiques) pour pallier le manque de données et que les pouvoirs publics ne devraient pas être contraints de publier les réglementations.

#### **2.4. Réunions avec les experts des États membres**

Un premier projet de spécifications relatives aux informations en temps réel sur la circulation a été examiné lors d'une série de réunions organisées entre le 15 avril 2013 et le 10 juillet 2014 avec des experts techniques désignés par les États membres ainsi que par les pays de l'EEE et la Suisse.<sup>6</sup> Des experts envoyés par le Parlement européen ont également été invités à prendre part à ces réunions. Les discussions ont permis de confirmer les points suivants:

Il convient que le champ d'application géographique de ces spécifications soit l'ensemble du réseau transeuropéen de transport routier, ainsi que les autoroutes qui n'en font pas partie, et les États membres devraient pourvoir, lorsqu'ils l'estiment approprié, recenser des tronçons routiers supplémentaires, notamment dans des zones urbaines/interurbaines, où ces spécifications pourraient aussi s'appliquer.

Il y a lieu de garder une certaine souplesse pour définir le champ couvert par les données, en fonction de la disponibilité des données et de l'usage envisagé. Les spécifications devraient rester fonctionnelles et respecter la neutralité technologique.

Le format DATEX II, qui est le plus utilisé par les exploitants d'infrastructures routières, constituerait une norme européenne appropriée pour l'échange de données, étant entendu que la directive INSPIRE et ses règlements d'application doivent être pris en considération pour les données routières statiques.

L'importance significative que revêt la qualité des informations sur la circulation en temps réel a été reconnue mais le sujet mérite un examen plus approfondi.

Un modèle d'évaluation de la conformité souple et garantissant un bon rapport coût-efficacité, reposant par exemple sur l'auto-déclaration et contribuant à l'évaluation comparative des pratiques des États membres, pourrait représenter une possibilité pour certains États membres.

Il serait justifié de prévoir une période de transition de deux ans à compter de l'entrée en vigueur du règlement délégué pour garantir que tous les processus et systèmes déjà mis en œuvre satisfont aux exigences des spécifications.

#### **2.5. Autres consultations**

Le groupe consultatif européen sur les STI<sup>7</sup>, composé de représentants à haut niveau des fournisseurs de service STI, des associations d'utilisateurs, des exploitants de services de transport et d'installations, des fabricants, des partenaires sociaux, des associations professionnelles, des autorités locales et d'autres instances concernées, ont été consultés par écrit sur le projet de spécifications en septembre 2014.

---

<sup>6</sup> L'ordre du jour et les compte rendus succincts de chaque réunion sont disponibles à l'adresse suivante: <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=1941>.

<sup>7</sup> La composition et la mission du groupe peuvent être consultés à l'adresse suivante: [http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action\\_plan/its\\_advisory\\_group\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/its_advisory_group_en.htm).

Une consultation publique en ligne sur la fourniture de services d'informations sur la circulation en temps réel a eu lieu pendant 12 semaines, entre décembre 2013 et mars 2014. Au total, 101 personnes et organismes représentant bien la diversité des parties prenantes de la chaîne de valeur des informations relatives à la circulation ont complété le questionnaire. Un résumé des résultats de la consultation publique en ligne est disponible à l'adresse suivante<sup>8</sup>:

La Commission a présenté à la commission Transports du Parlement européen, lors d'une réunion en octobre 2014, l'approche qu'elle envisage pour encourager la fourniture de services (de grande qualité) d'informations sur la circulation en temps réel dans toute l'Europe.

## **2.6. Analyse coûts-avantages**

### *2.6.1. Estimation des coûts*

Une analyse coûts-avantages préliminaire a été réalisée pour le compte de la Commission afin de chiffrer les coûts et les avantages des mesures envisagées. Elle a révélé que, globalement, sur une période d'étude de 10 ans (2015-2025), le rapport coût-efficacité d'une action de la Commission dans le domaine des services d'informations sur la circulation en temps réel (par rapport à l'absence d'action) serait positif.

Le présent règlement délégué n'exigeant pas des États membres qu'ils recueillent davantage de données qu'ils ne le font actuellement, ou qu'ils ne comptent le faire à l'avenir, les coûts supplémentaires liés aux actions prévues par les spécifications restent modestes. Le règlement délégué aura uniquement une incidence sur les États membres qui recueillent déjà des informations ou ont l'intention de le faire à l'avenir.

Les États membres et les exploitants d'infrastructures routières ne fournissant pas encore de données dynamiques concernant l'état des routes et la circulation au format lisible en machine DATEX II largement répandu devront utiliser ce format. Selon les estimations de l'étude (dans l'hypothèse de l'introduction d'un cadre avec un contenu de données non obligatoire et avec des spécifications pour certains types de données), les coûts totaux pour l'ensemble de l'UE, pour la période 2015-2025, devraient être les suivants:

- Coûts du logiciel médiateur de messagerie: environ 1 100 000 EUR;
- Coûts liés aux publications DATEX II: environ 3 300 000 EUR;
- Coûts liés aux modifications de nœuds DATEX II et à la fourniture de données: environ 3 300 000 EUR;
- Coûts de mise en œuvre et d'exploitation d'une base de données nationale sur les travaux routiers: 58,2 à 64 400 000 EUR (la maintenance de la base de données entraînerait aussi des frais administratifs de fonctionnement).

Il y aura également des frais liés au partage d'information entre tous les acteurs (sauf pour ceux qui ne communiquent les informations qu'en contrepartie d'une redevance destinée à couvrir les coûts) et des frais administratifs pour la mise en place d'un service de recherche et d'un point d'accès national. Le montant annuel des frais pour un point d'accès dans un État membre, avec liens internet et métadonnées, pourrait se monter à 31 000 EUR. Pour les liens internet seulement, le coût ne serait plus que de 18 000 EUR par an, alors que, pour un point

<sup>8</sup>

Questionnaire en ligne et résultats: [http://ec.europa.eu/transport/themes/its/consultations/2014-03-14-rtti\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/its/consultations/2014-03-14-rtti_en.htm).

d'accès avec liens internet, métadonnées et données, il atteindrait 151 000 EUR par an.<sup>9</sup> Le règlement délégué laisse aux États membres toute latitude pour coopérer entre eux s'ils le souhaitent, ainsi qu'avec les parties prenantes (qui gèrent/fournissent déjà un accès aux données) afin de limiter les coûts liés au point d'accès national. En outre, les États membres qui ont déjà mis en place un point d'accès pour les actes délégués précédemment adoptés, ou sont en train de le faire, pourraient utiliser les solutions existantes.

Dans l'hypothèse où une approche similaire à celle utilisée pour les services d'informations sur la circulation liées à la sécurité routière serait adoptée, les coûts relatifs à la mise en place du mécanisme de surveillance nécessaire à l'évaluation de la conformité seraient, pour un État membre donné, de 40 000 EUR environ, alors que les coûts relatifs à l'authentification de l'auto-déclaration et aux contrôles aléatoires pourraient se monter à 100 000 EUR et atteindre 200 000 EUR pour une surveillance étroite avec contrôle et étiquetage<sup>10</sup>.

Il convient de noter que les coûts seront probablement concentrés en début de processus, alors que les avantages s'accroissent sur la durée.

### 2.6.2. *Estimation des avantages*

D'une manière générale, et en se fondant sur les hypothèses et la période d'étude précitées, les avantages nets cumulés sur la période 2015-2025, pour les parties prenantes privées et publiques, avec un contenu de données minimum non obligatoire, y compris les spécifications de données relatives à des types particuliers de données (par exemple messages de gestion de la circulation liés à des incidents, avec des informations présentées sur des panneaux à messages variables et mise à disposition des données via DATEX II) pourraient représenter 225 000 000 EUR d'ici à 2025. Si la portée du contenu des données est étendue (aux mises à jour des données routières et aux changements de limitations de vitesse, par exemple), les avantages nets pourraient atteindre 246 000 000 EUR. Il s'agirait d'avantages cumulés à la fois pour les exploitants d'infrastructures routières, les gestionnaires de la circulation, les fournisseurs de services, les autorités routières, les conducteurs et la société dans son ensemble sur la période de dix ans.

Au nombre de ces avantages figurent notamment la fourniture accélérée d'informations sur les mesures de gestion de la circulation mises en œuvre en cas d'incident et la localisation sur le réseau routier d'autres données sur la circulation en temps réel (telles que la localisation des embouteillages), l'amélioration de l'élaboration d'itinéraires pour les conducteurs équipés, y compris dans les zones dépourvues de panneaux à messages variables, et la diminution des coûts qu'entraînera, pour les fournisseurs de cartes numériques et les fournisseurs de services de STI, l'accès élargi et facilité aux données.

En outre, lorsque les exploitants d'infrastructures routières partagent leurs données, ils ont accès à une quantité considérable de données supplémentaires qui peuvent les aider à optimiser l'utilisation et la maintenance de leur infrastructure (et à faire des économies). Par exemple, les avantages liés à l'inclusion, dans données requises pour la fourniture de services d'information sur la circulation, des mesures mises en œuvre en cas d'incident en temps réel pourraient se monter à 167 800 000 EUR, et même atteindre de 182 600 000 à 219 100 000 EUR si on y ajoutait les informations sur les travaux routiers.

---

<sup>9</sup> Étude du ministère néerlandais de l'infrastructure et de l'environnement, <http://www.connekt.nl/uploads/2014/01/rapport-onderzoek-en-advies-invulling-toezicht-op-naleving-its-acties-c-en-e.pdf>.

<sup>10</sup> Ces montants sont uniquement indicatifs et ils devront être précisés après la mise en œuvre.

Le secteur public comme le secteur privé, y compris le grand public et les entreprises privées, tireraient avantage des gains d'efficacité ainsi obtenus. Cependant, les avantages pour le secteur privé sont particulièrement difficiles à quantifier parce que soit les coûts liés à la mauvaise qualité des données et à leur difficulté d'accès ne sont pas visibles au sein des entreprises, soit les avantages prendront la forme de nouveaux services. La répartition des avantages entre secteur public et secteur privé est difficile à déterminer.

La possibilité d'accéder par un point d'accès unique aux données dans un format commun lisible en machine et d'avoir accès à des ensembles de données existants permettra de disposer plus rapidement des données des partenaires et facilitera l'utilisation de ces données, ce qui s'accompagnera d'avantages sur les plans de la qualité des données et de l'amélioration de la précision. Cela réduira aussi les barrières à l'entrée sur les marchés où les «connaissances locales» sont une condition nécessaire à l'entrée, ce qui contribuera à l'achèvement du marché unique (même s'il s'agit davantage, en l'occurrence, d'un avantage au sens large que d'un gain d'efficacité). L'optimisation des échanges commerciaux entre partenaires et la diminution des doublons de données améliorent la diffusion et la réutilisation et permettent en définitive à tous de gagner du temps et de faire des économies<sup>11</sup>.

### **3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE L'ACTE DÉLÉGUÉ**

#### **3.1. Base juridique**

Le présent acte délégué complète la directive 2010/40/UE en application de son article 7.

Le règlement apparaît comme l'instrument juridique le plus approprié pour le présent acte délégué, puisqu'il ne nécessite pas de transposition dans la législation nationale. Il assure ainsi un plus haut degré d'harmonisation et de contrôle par la Commission et peut entrer plus rapidement en vigueur.

#### **3.2. Subsidiarité et proportionnalité**

Selon le principe de subsidiarité (article 5, paragraphe 3, du traité sur l'Union européenne), l'Union intervient seulement si les objectifs de l'action envisagée ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres, et peuvent par conséquent l'être mieux, en raison des dimensions ou des effets de l'action envisagée, au niveau de l'Union.

Il est nécessaire que l'Union intervienne pour garantir l'interopérabilité et la continuité des services d'informations en temps réel sur la circulation en Europe, y compris par-delà les frontières, car des actions menées isolément par les États membres ne permettraient pas d'atteindre ces objectifs de manière suffisante. Une intervention de l'Union s'accompagnerait d'économies d'échelle et pourrait promouvoir la compétitivité et la croissance européennes.

Les coûts financiers et administratifs pour les autorités nationales devraient être mineurs et proportionnels aux objectifs à atteindre. Une grande partie de la mise en œuvre est laissée aux instances décisionnelles nationales.

---

<sup>11</sup> Ces conclusions ressortent de l'expérience acquise dans la mise en œuvre de la directive INSPIRE qui a, elle aussi, permis au secteur privé d'accéder aux données géographiques au moyen de services de réseau interopérables tels que le service de recherche.

### **3.3. Contenu de l'acte juridique**

L'article premier définit l'objet et le champ d'application du règlement délégué qui établit les spécifications requises pour garantir l'accessibilité, l'échange, la réutilisation et la mise à jour des données concernant le réseau routier et la circulation nécessaires à la mise en place de services d'informations en temps réel sur la circulation dans l'Union européenne sur le réseau transeuropéen de transport routier global ainsi que sur les autoroutes qui n'en font pas partie et sur certaines zones prioritaires désignées par les autorités, si elles le jugent pertinent.

L'article 2 contient les définitions applicables, qui complètent celles qui figurent dans la directive 2010/40/UE.

L'article 3 prévoit que les États membres doivent établir un point d'accès national pour l'accès aux données sur le réseau routier et la circulation. Les points d'accès nationaux fourniront également des services de recherche appropriés (fonction de recherche et de navigation).

L'article 4 concerne la fourniture, l'accessibilité, l'échange et la réutilisation des données routières statiques. Les données seront fournies dans un format normalisé, pour autant qu'un tel format soit disponible.

L'article 5 concerne la fourniture, l'accessibilité, l'échange et la réutilisation des données dynamiques concernant l'état des routes. Les données seront fournies dans un format normalisé (DATEX II et mises à jour ultérieures).

L'article 6 concerne la fourniture, l'accessibilité, l'échange et la réutilisation des données sur la circulation. Les données seront fournies dans un format normalisé (DATEX II et mises à jour ultérieures).

L'article 7 exige que les données routières statiques, les données dynamiques concernant l'état des routes et de données concernant la circulation soient régulièrement mises à jour (y compris pour corriger les inexactitudes).

L'article 8 contient des dispositions relatives à la mise à jour des données routières statiques.

L'article 9 contient des dispositions relatives à la mise à jour des données dynamiques concernant l'état des routes.

L'article 10 contient des dispositions relatives à la mise à jour des données concernant la circulation.

L'article 11 définit la méthode à suivre pour évaluer la conformité avec les exigences du présent règlement délégué. Les États membres peuvent exiger des parties prenantes des déclarations de conformité fondées sur des données concrètes et devraient procéder à des contrôles aléatoires pour vérifier l'exactitude de ces déclarations.

L'article 12 établit les exigences relatives aux rapports qui doivent être fournis régulièrement par les États membres, d'abord après 24 et 36 mois à compter de l'entrée en vigueur du règlement délégué et tous les deux ans par la suite.

L'article 13 prévoit que le présent règlement délégué entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel*. Il devrait s'appliquer, au plus tard 24 mois après la date de son entrée en vigueur, à 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 sur la circulation dans l'Union européenne déjà déployés à la date d'application du règlement ou qui seraient déployés après cette date.

L'annexe contient une liste non exhaustive et non exclusive des catégories de données routières statiques, de données dynamiques concernant l'état des routes et de données concernant la circulation.

#### **4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE**

La proposition n'a pas d'incidence sur le budget de l'UE.

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

du 18.12.2014

**complétant la directive 2010/40/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 novembre 2010 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>12</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 sur la circulation en temps réel dans toute l'UE.
- (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 sur la circulation en temps réel dans toute l'UE. Le présent règlement vise à améliorer l'accessibilité, l'échange, la réutilisation et la mise à jour des données concernant le réseau routier et la circulation nécessaires à la fourniture de services d'informations en temps réel de haute qualité et en continu sur la circulation dans l'Union européenne.
- (3) L'article 5 de la directive 2010/40/UE dispose que les spécifications adoptées conformément à l'article 6 de ladite directive s'appliquent aux applications et services STI lorsqu'ils sont déployés, sans préjudice du droit de chaque État membre de décider du déploiement de ces applications et services STI sur son territoire.
- (4) Ces spécifications devraient s'appliquer à la fourniture de tous les services d'informations sur la circulation en temps réel, 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>13</sup> et le règlement délégué (UE) n° 886/2013 de la Commission<sup>14</sup>.

---

<sup>12</sup> JO L 207 du 6.8.2010, p. 1

<sup>13</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>14</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

- (5) Il existe déjà un marché qui fournit des solutions en matière d'informations en temps réel sur la circulation dans l'Union. Les utilisateurs, les consommateurs ainsi que les fournisseurs de ces services ont intérêt à ce que des conditions-cadres appropriées soient créées pour ce marché, afin qu'il puisse être préservé et qu'il continue à se développer de manière innovante. En matière de fourniture de services d'informations sur la circulation en temps réel, la directive 2003/98/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>15</sup> fixe des règles minimales concernant la réutilisation des informations du secteur public dans l'ensemble de l'Union. Pour ce qui est de la réutilisation des données détenues par les autorités routières et les gestionnaires d'infrastructures routières publiques, les règles établies par le présent règlement, notamment en matière de mises à jour des données, devraient être applicables sans préjudice des règles fixées par la directive 2003/98/CE.
- (6) La directive 2007/2/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>16</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. L'extension de l'application de ces spécifications à tous les types de données routières statiques pourrait en outre favoriser la poursuite de l'harmonisation dans ce domaine.
- (7) Le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil<sup>17</sup> définit les infrastructures routières qui font partie du réseau transeuropéen de transport central et global. Il convient que le présent règlement s'applique au réseau transeuropéen de transport global tel que défini dans le règlement susmentionné, car ce réseau est celui le plus emprunté pour le transport routier international. Comme la plupart des autoroutes sont déjà incluses dans ce réseau, les autres autoroutes devraient également, dans un souci de cohérence pour les usagers de la route, être couvertes par le présent règlement. Les externalités récurrentes et autres difficultés de gestion de la circulation, telles que les engorgements, la pollution de l'air ou le bruit, ne concernent pas uniquement le réseau routier transeuropéen et les autoroutes. En réalité, une partie importante des engorgements récurrents concerne les zones urbaines. Les États membres devraient donc être autorisés à appliquer les présentes spécifications à certaines routes situées hors du réseau routier transeuropéen et du réseau autoroutier et à les définir comme des zones prioritaires. Ils devraient également, étant donné la nature très changeante des caractéristiques de la circulation, être autorisés à actualiser ces zones.
- (8) Les données routières statiques, les données dynamiques concernant l'état des routes et les données concernant la circulation sont autant de catégories de données aux caractéristiques différentes, qui devraient être soumises à leurs exigences propres.

---

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>15</sup> Directive 2003/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 novembre 2003 concernant la réutilisation des informations du secteur public (JO L 345 du 31.12.2003, p. 90).

<sup>16</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>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).

Étant donné la diversité des sources de données, qui vont de celles fournies par les capteurs présents sur les infrastructures à celles fournies par les véhicules faisant office de capteurs, il importe que les spécifications s'appliquent aux catégories de données pertinentes indépendamment de la source des données et de la technologie utilisée pour les créer ou les mettre à jour.

- (9) Dans l'hypothèse où des données à caractère personnel sont amenées à être traitées, elles devraient, lorsque cela est possible, être anonymisées de manière irréversible. En outre, elles devraient être traitées conformément au droit de l'Union et, notamment, aux directives 95/46/CE<sup>18</sup> et 2002/58/CE<sup>19</sup> du Parlement européen et du Conseil, et conformément aux législations nationales en la matière. De plus, elles devraient respecter les principes de limitation des finalités et de minimisation des données.
- (10) Si le service d'informations doit s'appuyer sur la collecte de données, y compris de localisation géographique, provenant des usagers eux-mêmes ou, à l'avenir, de systèmes coopératifs, il conviendrait que les usagers soient clairement informés de la collecte de ces données, des modalités de cette collecte et d'un éventuel traçage, et des durées de conservation de telles données. Les responsables de la collecte de données, publics et privés, tels que les exploitants d'infrastructures routières, les prestataires de services et le secteur automobile, devraient déployer des mesures techniques appropriées pour garantir l'anonymat des données reçues d'utilisateurs finaux ou de leurs véhicules.
- (11) Aux fins d'un développement harmonisé et continu de la fourniture des services d'informations sur la circulation en temps réel, les États membres devraient s'appuyer sur des solutions techniques et des normes existantes fournies par les organisations de normalisation européennes et internationales, telles que DATEX II (CEN/TS 16157 et mises à jour) et les normes ISO. Pour les types de données pour lesquelles il n'existe pas de format standard, les États membres et les parties prenantes devraient être encouragés à coopérer afin de trouver un accord sur la définition des données, le format des données et les métadonnées.
- (12) Plusieurs méthodes de géoréférencement dynamique existent déjà dans l'Union et sont appliquées dans les États membres. L'utilisation de différentes méthodes de géoréférencement devrait continuer à être autorisée. Cependant, les États membres et les parties prenantes devraient être encouragés à coopérer en vue de trouver, si nécessaire par l'intermédiaire des organisations de normalisation européennes, un accord concernant les méthodes de géoréférencement autorisées.
- (13) L'accessibilité et la mise à jour régulière des données routières statiques par les autorités routières et les exploitants d'infrastructures routières sont essentielles pour permettre la production de cartes numériques exactes et actualisées, lesquelles sont un élément indispensable si l'on veut disposer d'applications STI fiables. Les fabricants de cartes numériques devraient être encouragés à intégrer en temps utile les mises à jour des données routières statiques dans leurs services existants de cartes et d'actualisation de cartes. Aux fins de la conformité avec les politiques publiques, par exemple en matière de sécurité routière, les autorités publiques devraient pouvoir demander aux

---

<sup>18</sup> Directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil, du 24 octobre 1995, relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données (JO L 281 du 23.11.1995, p. 31).

<sup>19</sup> Directive 2002/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 juillet 2002 concernant le traitement des données à caractère personnel et la protection de la vie privée dans le secteur des communications électroniques (JO L 201 du 31.7.2002, p. 37).

prestataires de services et aux fabricants de cartes numériques de corriger les inexactitudes dans leurs données.

- (14) L'accessibilité à des données routières statiques, à des données dynamiques concernant l'état des routes et à des données concernant la circulation qui soient exactes et actualisées est primordiale pour la fourniture de services d'information sur la circulation en temps réel dans toute l'UE. Les données pertinentes sont collectées et stockées par les autorités routières, les exploitants d'infrastructures routières et les fournisseurs de services d'informations en temps réel sur la circulation. Afin de faciliter les échanges et la réutilisation de ces données en vue de la fourniture desdits services, les autorités routières, les exploitants d'infrastructures routières et les fournisseurs de services d'informations en temps réel sur la circulation devraient mettre les données, les métadonnées correspondantes et les informations sur la qualité des données à la disposition des autres autorités routières, exploitants d'infrastructures routières, fournisseurs de services d'informations en temps réel et fabricants de cartes numériques, par l'intermédiaire d'un point d'accès national ou commun. Selon le type de données, ce point d'accès peut prendre la forme d'un référentiel de données, d'un registre, d'un portail web ou une forme similaire. Les États membres devraient regrouper les points d'accès existants publics et privés en un point unique permettant l'accès à tous les types de données pertinentes disponibles couverts par les présentes spécifications. Les États membres devraient être autorisés à coopérer entre eux afin d'établir un point d'accès commun couvrant les données disponibles des États membres participants. Ils devraient être libres de décider d'utiliser ou non, en tant que point d'accès national aux données couvertes par le présent règlement, les points d'accès établis en application d'autres actes délégués adoptés en vertu de la directive 2010/40/UE.
- (15) Afin de permettre aux autorités routières, aux exploitants d'infrastructures routières, aux fournisseurs de services et aux fabricants de cartes numériques de trouver et d'utiliser les données pertinentes et de le faire d'une manière qui soit économiquement efficace, il convient de décrire adéquatement le contenu et la structure de ces données à l'aide de métadonnées appropriées.
- (16) Les présentes spécifications ne devraient pas contraindre les autorités routières, les exploitants d'infrastructures routières et les prestataires de services à recueillir des données qu'ils ne recueillent pas actuellement ou à numériser des données qui ne sont pas déjà disponibles dans un format lisible en machine. Les exigences spécifiques relatives aux mises à jour des données routières statiques, des données dynamiques concernant l'état des routes et des données concernant la circulation ne devraient s'appliquer qu'aux données actuellement collectées et disponibles dans un format lisible en machine. Dans le même temps, les États membres devraient être encouragés à rechercher des moyens adaptés à leurs besoins pour numériser avec un bon rapport coût-efficacité les données routières statiques existantes.
- (17) Les présentes spécifications ne devraient pas contraindre les autorités routières et les exploitants d'infrastructures routières à définir ou à mettre en œuvre des plans de circulation routière et des mesures temporaires de gestion de la circulation. Elles ne devraient pas non plus obliger les prestataires de services à communiquer leurs données à d'autres prestataires de services. Les prestataires de services devraient être libres de conclure des accords commerciaux entre eux pour la réutilisation des données pertinentes.

- (18) Les États membres et les parties prenantes du secteur des STI devraient être encouragés à coopérer afin de convenir de définitions communes relatives à la qualité des données, qui permettraient d'utiliser des indicateurs communs de la qualité des données sur toute la chaîne de valeur des données relatives à la circulation, tels que l'exhaustivité, l'exactitude et l'actualité des données, la méthode d'acquisition et celle de géoréférencement utilisées, ainsi que les contrôles de la qualité appliqués. Ils devraient également être encouragés à poursuivre leurs travaux afin d'établir des méthodes de mesure et de suivi de la qualité des différents types de données. Les États membres devraient être encouragés à partager entre eux leurs connaissances, leur expérience et les meilleures pratiques dans ce domaine.
- (19) Il est avéré que l'utilisation des données routières, des données concernant la circulation et des services d'informations en temps réel sur la circulation proposés par des prestataires privés peuvent être une façon économiquement efficace, pour les autorités publiques, d'améliorer la gestion de la circulation et la gestion et l'entretien des infrastructures. Cependant, les modalités et conditions spécifiques applicables à l'utilisation et à la réutilisation de ces données et des services associés devraient être décidées par les parties prenantes sans préjudice des dispositions de la directive 2003/98/CE.
- (20) Les prestataires de services privés peuvent utiliser les données routières statiques, les données dynamiques concernant l'état des routes et les données concernant la circulation collectées par les autorités routières et les exploitants d'infrastructures routières comme données d'entrée pour leurs propres services d'informations en temps réel sur la circulation. Les modalités et conditions spécifiques applicables à cette réutilisation des données devraient être décidées par les parties prenantes sans préjudice des dispositions de la directive 2003/98/CE.
- (21) Aux fins de la bonne mise en œuvre des présentes spécifications, les États membres devraient évaluer la conformité avec les exigences en matière d'accessibilité, d'échange, de réutilisation et de mise à jour des données routières et des données concernant la circulation par les autorités routières, les exploitants d'infrastructures routières, les fabricants de cartes numériques et les fournisseurs de services. Dans ce but, les autorités compétentes devraient avoir la latitude de se fier aux déclarations de conformité, fondées sur des données concrètes, soumises par les autorités routières, les exploitants d'infrastructures routières, les fabricants de cartes numériques et les fournisseurs de services.
- (22) Les présentes spécifications ne limitent pas la liberté d'expression des radiodiffuseurs dans la mesure où elles ne les obligent à prendre aucune mesure spécifique en ce qui concerne les informations à diffuser, et laisse suffisamment de marge de manœuvre aux États membres pour prendre en compte leurs traditions constitutionnelles nationales en ce qui concerne la liberté d'expression des radiodiffuseurs.
- (23) Le Contrôleur européen de la protection des données a été consulté conformément à l'article 28, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil<sup>20</sup> et a rendu un avis le [...] <sup>21</sup>,

---

<sup>20</sup> Règlement (CE) no 45/2001 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2000 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données (JO L 8 du 12.1.2001, p. 1).

<sup>21</sup> [Veuillez introduire la référence SVP.]

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

**Objet et champ d'application**

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

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

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

*Article 2*

**Définitions**

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

Par ailleurs, on entend par:

- (1) «réseau routier transeuropéen central», l'infrastructure de transport routier qui fait partie du réseau central tel que défini dans le règlement (UE) n° 1315/2013;
- (2) «réseau routier transeuropéen global», l'infrastructure de transport routier qui fait partie du réseau global tel que défini dans le règlement (UE) n° 1315/2013;
- (3) «autoroute», une route désignée en tant que telle par l'État membre dans lequel elle se trouve;
- (4) «zones prioritaires», les tronçons routiers situés en dehors du réseau routier transeuropéen global et autres que des autoroutes, qui sont définis par les autorités nationales qui le jugent pertinent, en particulier dans les zones urbaines, sur la base des niveaux d'engorgement récurrent de la circulation ou d'autres considérations liées à la gestion de la circulation;
- (5) «accessibilité des données», la possibilité de demander et d'obtenir les données à tout moment dans un format lisible en machine;
- (6) «données routières statiques», les données routières qui ne changent pas souvent ou régulièrement, telles que définies au point 1 de l'annexe;
- (7) «données dynamiques concernant l'état des routes», les données routières qui changent souvent ou régulièrement et décrivent l'état des routes, telles que définies au point 2 de l'annexe;
- (8) «données concernant la circulation», les données relatives aux caractéristiques de la circulation routière, telles que définies au point 3 de l'annexe;

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

### *Article 3*

#### **Points d'accès nationaux**

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

### *Article 4*

#### **Accessibilité, échange et réutilisation des données routières statiques**

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

routières, ils tiennent compte, autant que possible, des plans de circulation établis par les autorités compétentes.

#### *Article 5*

##### **Accessibilité, échange et réutilisation des données routières statiques**

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

#### *Article 6*

##### **Accessibilité, échange et réutilisation des données concernant la circulation**

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

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

#### *Article 7*

#### **Mises à jour des données**

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

#### *Article 8*

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

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

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

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

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

#### *Article 9*

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

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

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

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

#### *Article 10*

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

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

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

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

#### *Article 11*

### **Évaluation de la conformité**

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

#### *Article 12*

### **Rapports**

1. Au plus tard le [*Office des publications: merci d'insérer la date d'entrée en vigueur + 24 mois*], les États membres adressent à la Commission un rapport sur les mesures prises, le cas échéant, en vue d'établir un point d'accès national et sur les modalités de son fonctionnement et, si cela est pertinent, une liste des autoroutes ne faisant pas partie du réseau transeuropéen de transport routier global et des zones prioritaires définies.
2. Au plus tard le [*Office des publications: merci d'insérer la date d'entrée en vigueur + 36 mois*], puis tous les deux ans calendrier par la suite, les États membres adressent à la Commission un rapport comportant les informations suivantes:

- (a) les progrès réalisés en matière d'accessibilité, d'échange et de réutilisation des types de données routières et de données concernant la circulation définies en annexe;
- (b) la portée géographique et le contenu des données routières et des données concernant la circulation fournies par les services d'informations sur la circulation en temps réel, ainsi que leur qualité, y compris les critères utilisés pour définir cette qualité et les moyens utilisés pour la contrôler;
- (c) les résultats de l'évaluation de la conformité aux exigences prévues aux articles 3 à 10, visée à l'article 11;
- (d) le cas échéant, une description des modifications apportées au point d'accès national ou commun;
- (e) le cas échéant, une description des modifications apportées aux zones prioritaires.

### *Article 13*

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

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

Il s'applique à compter du [*Office des publications: merci d'insérer la date d'entrée en vigueur + 24 mois*].

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

Fait à Bruxelles, le 18.12.2014

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