

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

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

considérant ce qui suit:

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

⁽¹⁾ JO L 207 du 6.8.2010, p. 1.

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ 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).

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

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

de données géographique «Réseaux de transport») et de leur accessibilité au public sur tout son territoire, en soutien à ses politiques environnementales et politiques ou activités susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement. Il importe que les spécifications définies dans le présent règlement soient compatibles avec celles établies par la directive 2007/2/CE et par ses actes d'exécution, notamment le règlement (UE) n° 1089/2010 de la Commission ⁽¹⁾. 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 ⁽²⁾ définit les infrastructures routières qui font partie du réseau transeuropéen de transport central et global. Il convient que le présent règlement s'applique au réseau transeuropéen de transport global tel que défini dans le règlement susmentionné, car ce réseau est celui le plus emprunté pour le transport routier international. Comme la plupart des autoroutes sont déjà incluses dans ce réseau, les autres autoroutes devraient également, dans un souci de cohérence pour les usagers de la route, être couvertes par le présent règlement. Les externalités récurrentes et autres difficultés de gestion de la circulation, telles que les engorgements, la pollution de l'air ou le bruit, ne concernent pas uniquement le réseau routier transeuropéen et les autoroutes. En réalité, une partie importante des engorgements récurrents concerne les zones urbaines. Les États membres devraient donc être autorisés à appliquer les présentes spécifications à certaines routes situées hors du réseau routier transeuropéen et du réseau autoroutier et à les définir comme des zones prioritaires. Ils devraient également, étant donné la nature très changeante des caractéristiques de la circulation, être autorisés à actualiser ces zones.
- (8) Les données routières statiques, les données dynamiques concernant l'état des routes et les données concernant la circulation sont autant de catégories de données aux caractéristiques différentes, qui devraient être soumises à leurs exigences propres. Étant donné la diversité des sources de données, qui vont de celles fournies par les capteurs présents sur les infrastructures à celles fournies par les véhicules faisant office de capteurs, il importe que les spécifications s'appliquent aux catégories de données pertinentes indépendamment de la source des données et de la technologie utilisée pour les créer ou les mettre à jour.
- (9) Dans l'hypothèse où des données à caractère personnel sont amenées à être traitées, elles devraient, lorsque cela est possible, être anonymisées de manière irréversible. En outre, elles devraient être traitées conformément au droit de l'Union et, notamment, aux directives du Parlement européen et du Conseil 95/46/CE ⁽³⁾ et 2002/58/CE ⁽⁴⁾, et conformément aux législations nationales en la matière. De plus, elles devraient respecter les principes de limitation des finalités et de minimisation des données.
- (10) Si le service d'informations doit s'appuyer sur la collecte de données, y compris de localisation géographique, provenant des utilisateurs finaux eux-mêmes ou, à l'avenir, de systèmes coopératifs, il conviendrait que les utilisateurs finaux soient clairement informés de la collecte de ces données, des modalités de cette collecte et d'un éventuel traçage, et des durées de conservation de telles données. Les responsables de la collecte de données, publics et privés, tels que les exploitants d'infrastructures routières, les prestataires de services et le secteur automobile, devraient déployer des mesures techniques appropriées pour garantir l'anonymat des données reçues d'utilisateurs finaux ou de leurs véhicules.
- (11) Aux fins d'un développement harmonisé et continu de la fourniture des services d'informations en temps réel sur la circulation, les États membres devraient s'appuyer sur des solutions techniques et des normes existantes fournies par les organisations de normalisation européennes et internationales, telles que DATEX II (CEN/TS 16157 et mises à jour) et les normes ISO. Pour les types de données pour lesquelles il n'existe pas de format standard, les États membres et les parties prenantes devraient être encouragés à coopérer afin de trouver un accord sur la définition des données, le format des données et les métadonnées.
- (12) Plusieurs méthodes de géoréférencement dynamique existent déjà dans l'Union et sont appliquées dans les États membres. L'utilisation de différentes méthodes de géoréférencement devrait continuer à être autorisée. Cependant, les États membres et les parties prenantes devraient être encouragés à coopérer en vue de trouver, si nécessaire par l'intermédiaire des organisations de normalisation européennes, un accord concernant les méthodes de géoréférencement autorisées.
- (13) L'accessibilité et la mise à jour régulière des données routières statiques par les autorités routières et les exploitants d'infrastructures routières sont essentielles pour permettre la production de cartes numériques exactes

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ 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).

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

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

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

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

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet et champ d'application

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

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

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

Article 2

Définitions

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

Par ailleurs, on entend par:

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

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

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

Article 3

Points d'accès nationaux

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 7

Mises à jour des données

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

Article 8

Mise à jour des données routières statiques

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

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

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

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

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

Article 9

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

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

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

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

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

Article 10

Mise à jour des données concernant la circulation

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

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

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

Article 11

Évaluation de la conformité

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

Article 12

Rapports

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

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

Article 13

Entrée en vigueur et application

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

Il s'applique à compter du 13 juillet 2017.

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

Fait à Bruxelles, le 18 décembre 2014.

Par la Commission
Le président
Jean-Claude JUNCKER

ANNEXE

CATÉGORIES DE DONNÉES

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

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

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

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

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

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