

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****(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 3, point c), et son article 6, paragraphe 1,

après consultation du contrôleur européen de la protection des données,

considérant ce qui suit:

- (1) L'article 3, point c), de la directive 2010/40/UE cite comme action prioritaire 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.
- (2) L'article 6, paragraphe 1, de la directive 2010/40/UE charge la Commission d'adopter les spécifications nécessaires pour assurer la compatibilité, l'interopérabilité et la continuité en vue du déploiement et de l'utilisation opérationnelle des systèmes de transport intelligent (STI) dans le cadre des actions prioritaires.
- (3) La communication intitulée «Vers un espace européen de la sécurité routière: orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020» ⁽²⁾ reconnaît que «les STI peuvent jouer un rôle non négligeable dans l'amélioration de la sécurité du trafic, par exemple grâce à l'adoption de systèmes de détection des incidents et de surveillance du trafic capables de fournir aux usagers des informations en temps réel».
- (4) En matière de fourniture de services d'information, la directive 2003/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 novembre 2003 sur la réutilisation des informations du secteur public ⁽³⁾ fixe des règles minimales concernant la réutilisation des informations du secteur public dans l'ensemble de l'Union et encourage les États membres à aller au-delà de ces règles minimales et à adopter des politiques facilitant une large utilisation des informations ou des données détenues par des organismes du secteur public.
- (5) Le déploiement et l'utilisation d'applications et de services dans le domaine des STI impliquent un traitement de

données à caractère personnel qui devrait être effectué conformément au droit de l'Union, défini notamment par la 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 ⁽⁴⁾ et par la 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 (directive vie privée et communications électroniques) ⁽⁵⁾. Il convient dès lors d'appliquer les principes de limitation des finalités et de minimisation des données aux applications et services STI.

- (6) Pour garantir la compatibilité, l'interopérabilité et la continuité, il est nécessaire de définir les conditions minimales applicables aux services d'informations universelles sur la circulation liées à la sécurité routière. Ces exigences devraient porter sur l'établissement et l'utilisation d'une liste type d'événements ou circonstances de la circulation liés à la sécurité à communiquer aux usagers, ainsi que sur le contenu des informations à leur fournir. Si les usagers reçoivent des informations par l'intermédiaire de différents canaux placés sous le contrôle d'exploitants d'infrastructures routières, de prestataires de services et de radiodiffuseurs spécialisés dans l'information routière tant publics que privés, ces informations ne devraient pas être contradictoires; elles devraient par conséquent comporter les mêmes éléments et se fonder sur la même description de l'événement ou de la circonstance en question.
- (7) Pour fournir des informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière, il est essentiel de disposer de données correspondantes. Celles-ci sont collectées et stockées par des exploitants d'infrastructures routières et des prestataires de services publics et/ou privés. Pour que ces données soient facilement disponibles à des fins d'échange et de réutilisation, en vue de la fourniture de services d'informations, les exploitants d'infrastructures routières et les prestataires de services publics et/ou privés devraient les rendre accessibles par différents points d'accès ou veiller à ce qu'elles soient accessibles via des points d'accès nationaux établis et gérés par les États membres. Ces points d'accès nationaux peuvent prendre la forme d'un référentiel de données, d'un registre, d'un portail web ou une forme similaire.
- (8) Ces données sur la circulation liées à la sécurité routière devraient être rendues accessibles conformément aux exigences en matière de protection des données (par exemple en anonymisant les données à caractère personnel). Si le service d'informations doit s'appuyer sur la

⁽¹⁾ JO L 207 du 6.8.2010, p. 1.⁽²⁾ COM(2010) 389 final.⁽³⁾ JO L 345 du 31.12.2003, p. 90.⁽⁴⁾ JO L 281 du 23.11.1995, p. 31.⁽⁵⁾ JO L 201 du 31.7.2002, p. 37.

collecte de données, y compris de localisation géographique, provenant des usagers eux-mêmes ou transitant, à l'avenir, par des systèmes coopératifs, il faut alors que les usagers soient clairement informés de la collecte de ces données, des modalités utilisées à cet effet et d'un éventuel traçage, et des durées de conservation de telles données. Les exploitants d'infrastructures routières et les prestataires de services, publics et/ou privés, ainsi que le secteur automobile, devraient déployer des mesures techniques appropriées pour garantir l'anonymat des données reçues d'usagers ou de leurs véhicules.

- (9) Les États membres qui fournissent déjà sur leur territoire, sous l'une ou l'autre forme, des informations sur la circulation liées à la sécurité routière devraient pouvoir continuer à utiliser leurs méthodes actuelles dans la mesure où elles sont compatibles avec les exigences du présent règlement. Pour que la fourniture de services d'information sur la sécurité routière et les conditions de circulation contribue à réduire au minimum le nombre d'accidents de la route et de tués dus à ces accidents, il faut que la fourniture d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière soit compatible, interopérable et continue entre les États membres, réponde à un niveau de qualité minimal et, dans la mesure du possible, soit gratuite pour tous les usagers.
- (10) Pour que tous les États membres adoptent une approche harmonisée et homogène de la fourniture d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière dans l'Union, il est justifié de définir des exigences qui s'appliqueraient à la fourniture de tout service de cette nature dans l'ensemble de l'Union. Les États membres peuvent s'appuyer sur des solutions techniques et des normes ouvertes existantes, fournies par les organisations de normalisation européennes et internationales, pour garantir l'interopérabilité et la continuité de la fourniture d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière dans l'Union.
- (11) Pour que la fourniture d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière soit à la fois fiable et utile, un niveau de qualité minimale doit être atteint. Les États membres devraient poursuivre leurs travaux et partager leur expérience concernant la définition des critères de qualité pertinents, les méthodes de mesure et de suivi de la qualité, ainsi que les objectifs de qualité pour chaque type d'événement ou de circonstance lié à la sécurité routière, de réseau routier et/ou d'environnement d'exploitation. Les États membres devraient échanger leurs connaissances et leurs meilleures pratiques en communiquant à la Commission les résultats de leurs analyses et leur expérience sur ces questions.
- (12) Bien que les informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière doivent être fournies dans la mesure du possible sous la forme d'un service universel et gratuit pour les usagers, il se peut que ces derniers doivent supporter certains coûts résiduels liés aux frais de télécommunications, au coût des licences radio ou à l'achat du matériel de réception des informations.
- (13) Les informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière devraient toucher un public

d'usagers aussi large que le permet la technique, compte tenu de la diversité des capacités techniques des véhicules, des moyens de diffusion et des dispositifs de réception disponibles sur le marché.

- (14) Les exploitants d'infrastructures routières et les prestataires de services, publics et privés, devraient viser à harmoniser la présentation du contenu des informations fournies aux usagers, indépendamment de la langue de ceux-ci. Les États membres signataires de la convention de Vienne de 1968 sur la signalisation routière adoptée le 8 novembre 1968 par le Conseil économique et social des Nations unies devraient s'appuyer sur cette dernière, et notamment sur la résolution d'ensemble sur la signalisation routière élaborée par le groupe de travail de la sécurité de la circulation ⁽¹⁾.
- (15) Sur la base d'une évaluation nationale, les États membres devraient être en mesure de définir la couverture du service d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière pour les sections du réseau routier transeuropéen sur leur territoire, afin de se concentrer sur les tronçons routiers et les régions où la circulation et les conditions de sécurité nécessitent la fourniture de services d'information et justifient les investissements correspondants. Il est cependant entendu que les exigences du présent règlement ne devraient pas s'appliquer aux nœuds urbains, qui connaissent des situations différentes et pour lesquels d'autres acteurs sont compétents. Les États membres devraient informer la Commission des limites de couverture du service d'informations au niveau national.
- (16) L'article 17, paragraphe 4, de la directive 2010/40/UE dispose que la Commission présente un rapport tous les trois ans au Parlement européen et au Conseil sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre de la directive. Ce rapport devrait être assorti d'une analyse du fonctionnement et de la mise en œuvre des articles 5 à 11 et de l'article 16, et évaluer la nécessité de modifier la directive, le cas échéant. Cette analyse devrait aussi évaluer la nécessité de modifier et/ou de compléter les spécifications adoptées pour les actions prioritaires, le cas échéant, à la lumière des progrès réalisés au niveau national dans leur déploiement, des évolutions technologiques et de la normalisation,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet et champ d'application

Le présent règlement établit les spécifications requises pour assurer la compatibilité, l'interopérabilité et la continuité en vue du déploiement et de l'utilisation opérationnelle de 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 au niveau de l'Union, conformément à la directive 2010/40/UE.

Il s'applique à la fourniture de services d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière sur le réseau routier transeuropéen.

⁽¹⁾ Nations unies — ECE/TRANS/WP.1/119/Rev.2 — 27 mai 2010.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) «réseau routier transeuropéen», le réseau routier défini à l'annexe I, section 2, de la décision n° 661/2010/UE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾, à l'exclusion des nœuds urbains;
- b) «route temporairement glissante», tout état imprévu du revêtement routier qui le rend glissant pendant un certain temps, entraînant une faible adhérence des véhicules à la route;
- c) «animal, personne, obstacle, débris sur la route»: toute situation où des animaux, des débris, des obstacles ou des personnes se trouvent sur la route à un endroit inattendu, de sorte qu'une manœuvre d'urgence peut être nécessaire pour les éviter;
- d) «zone d'accident non sécurisée», la zone qui a été le théâtre d'un accident et n'a pas encore été sécurisée par l'autorité compétente;
- e) «travaux routiers de courte durée», les travaux routiers temporaires entrepris sur la route même ou en bordure de route et qui ne font l'objet que d'une signalisation minimale en raison de leur courte durée prévue;
- f) «visibilité réduite», une visibilité amoindrie par toute circonstance réduisant la distance de vision des conducteurs et susceptible d'influer sur la sécurité de la conduite;
- g) «conducteur en contresens»: un véhicule circulant dans le sens opposé au sens prévu sur une voie à chaussées séparées;
- h) «obstruction non gérée d'une route», toute obstruction, partielle ou totale, d'un axe routier qui n'a pas été correctement sécurisée et signalisée;
- i) «conditions météorologiques exceptionnelles», des conditions météorologiques inhabituelles, difficiles ou hors saison susceptibles d'influer sur la sécurité de la conduite;
- j) «utilisateur d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière», toute personne morale ou physique participant à la fourniture de services d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière, notamment les exploitants d'infrastructures routières, les gestionnaires du trafic routier, les prestataires de services et les radiodiffuseurs spécialisés dans l'information routière, tant publics que privés;
- k) «usager», tout conducteur bénéficiant de services d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière;
- l) «service d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière», un service d'informations en temps réel sur la circulation qui fournit un contenu minimal convenu en matière de sécurité routière et qui est accessible avec un minimum d'effort par le plus grand nombre possible d'utilisateurs;
- m) «données sur la circulation liées à la sécurité routière», les données nécessaires à la fourniture du service d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière, collectées par l'intermédiaire de toute source privée ou publique;
- n) «informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière», les données sur la circulation liées à la sécurité routière qui ont été extraites, agrégées et traitées, communiquées aux usagers par des exploitants d'infrastructures routières et/ou par des prestataires de services, publics et/ou privés, quel que soit le moyen de diffusion utilisé;
- o) «point d'accès», un point d'accès numérique où les données sur la circulation liées à la sécurité routière nécessaires à l'élaboration des informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière sont collectées, formatées et mises à disposition en vue d'être échangées et réutilisées;
- p) «gratuit», sans coûts supplémentaires pour l'utilisateur au point d'utilisation, en parlant de la fourniture du service d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière.

Article 3

Liste d'événements ou de circonstances liés à la sécurité routière

Les événements ou circonstances couverts par le service d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière comprennent au moins l'une des catégories suivantes:

- a) route temporairement glissante;
- b) animal, personne, obstacle, débris sur la route;
- c) zone d'accident non sécurisée;
- d) travaux routiers de courte durée;
- e) visibilité réduite;
- f) conducteur en contresens;
- g) obstruction non gérée d'une route;
- h) conditions météorologiques exceptionnelles.

Article 4

Contenu informationnel

1. Les informations fournies sur les événements ou circonstances liés à la sécurité routière comprennent les éléments suivants:

- a) localisation de l'événement ou de la circonstance;
- b) catégorie d'événements ou de circonstances telle que visée à l'article 3 et, le cas échéant, description succincte de ceux-ci;
- c) conseils de conduite, le cas échéant.

2. Les informations sont retirées si l'événement ou la circonstance cesse d'exister, ou sont modifiées en cas d'évolution de l'événement ou de la circonstance.

⁽¹⁾ JO L 204 du 5.8.2010, p. 1.

*Article 5***Fourniture du service d'informations**

1. Les États membres désignent les sections du réseau routier transeuropéen où le trafic et les conditions de sécurité imposent le déploiement du service d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière.

Ils informent la Commission des sections du réseau routier ainsi désignées.

2. La fourniture du service d'informations satisfait aux exigences énoncées aux articles 6 à 8.

*Article 6***Détection d'événements ou de circonstances et collecte de données**

Aux seules fins de la fourniture du service d'informations, les exploitants d'infrastructures routières et/ou les prestataires de services, publics et privés, mettent en place ou utilisent les moyens requis pour détecter les événements ou identifier les circonstances et collectent les données pertinentes sur la circulation liées à la sécurité routière.

Le déploiement de ces moyens satisfait aux conditions et exigences imposées par la législation nationale.

*Article 7***Disponibilité, échange et réutilisation de données**

1. Les exploitants d'infrastructures routières et/ou les prestataires de services, publics et/ou privés, partagent et échangent les données qu'ils collectent en application de l'article 6. À cet effet, ils rendent ces données disponibles au format DATEX II (CEN/TS 16157) ou dans un format lisible par machine totalement compatible et interopérable avec DATEX II, via un point d'accès.

2. Les États membres gèrent un point d'accès national aux données visées au paragraphe 1, qui regroupe les points d'accès établis par les exploitants d'infrastructures routières et/ou les prestataires de services, publics et/ou privés, opérant sur leur territoire.

3. Ces données doivent être accessibles à des fins d'échange et de réutilisation par tout utilisateur d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière:

- a) sur une base non discriminatoire;
- b) dans l'Union, indépendamment de l'État membre d'établissement;
- c) conformément aux droits d'accès et aux procédures définies dans la directive 2003/98/CE;
- d) dans un laps de temps qui garantit la fourniture du service d'informations en temps utile;
- e) par l'intermédiaire du point d'accès national.

4. Les exploitants d'infrastructures routières et les prestataires de services, publics et privés, assurent l'actualisation en temps utile et la qualité des données mises à disposition par l'intermédiaire de leur point d'accès.

*Article 8***Diffusion des informations**

1. les exploitants d'infrastructures routières, les prestataires de services et les radiodiffuseurs spécialisés dans l'information routière, publics et privés, fournissent aux usagers les informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière avant toute autre information sur la circulation non liée à la sécurité.

2. Le service d'informations remplit les conditions suivantes:

- a) il est fourni de manière à toucher le plus largement possible les usagers concernés par l'événement ou la circonstance visé(e) à l'article 3;
- b) il est mis à la disposition des usagers à titre gratuit dans la mesure du possible, par des exploitants d'infrastructures routières, des prestataires de services et/ou des radiodiffuseurs spécialisés dans l'information routière, publics et/ou privés.

3. Les exploitants d'infrastructures routières et les prestataires de services, publics et privés, collaborent pour harmoniser la présentation du contenu informationnel fourni aux usagers.

Ils informent les usagers de l'existence du service d'informations et de sa couverture.

*Article 9***Évaluation de la conformité aux exigences**

1. Les États membres désignent un organisme national impartial et indépendant, compétent pour évaluer si les exigences énoncées aux articles 3 à 8 sont remplies par les exploitants d'infrastructures routières, par les prestataires de services et par les radiodiffuseurs spécialisés dans l'information routière, publics et privés. Deux États membres ou plus peuvent désigner un organisme commun compétent pour évaluer la conformité à ces exigences sur leurs territoires.

Les États membres notifient à la Commission les organismes nationaux désignés.

2. Les exploitants d'infrastructures routières, les prestataires de services et les radiodiffuseurs spécialisés dans l'information routière, publics et privés, communiquent aux organismes nationaux désignés leurs éléments d'identification et une description du service d'informations qu'ils fournissent, et soumettent une déclaration de conformité aux exigences énoncées aux articles 3 à 8.

La déclaration contient les éléments suivants, le cas échéant:

- a) les catégories liées à la sécurité routière couvertes et la couverture du réseau routier assurée par le service d'informations;
- b) des informations sur leur point d'accès aux données sur la circulation liées à la sécurité routière et les conditions de son utilisation;
- c) le format des données sur la circulation liées à la sécurité routière accessibles via leur point d'accès;
- d) les moyens de diffusion aux usagers du service d'informations.

Les exploitants d'infrastructures routières, les prestataires de services et les radiodiffuseurs spécialisés dans l'information routière, publics et privés, mettent immédiatement à jour leurs déclarations de conformité à la suite de toute modification intervenant dans la fourniture de leur service.

3. Les organismes nationaux désignés vérifient de manière aléatoire l'exactitude des déclarations d'un certain nombre d'exploitants d'infrastructures routières, de prestataires de services et de radiodiffuseurs spécialisés dans l'information routière, publics et privés, et exigent la preuve de la conformité aux exigences énoncées aux articles 3 à 8.

Chaque année, les organismes nationaux désignés font rapport aux autorités nationales sur les déclarations soumises et sur les résultats de leurs vérifications aléatoires.

Article 10

Suivi

1. Les États membres communiquent à la Commission, au plus tard 12 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement, les informations suivantes:

- a) l'organisme national désigné pour évaluer la conformité aux exigences prévues aux articles 3 à 8;
- b) la description du point d'accès national existant ou envisagé.

2. Au plus tard 12 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement et chaque année civile suivante, les États membres communiquent à la Commission les informations suivantes:

- a) les progrès qu'ils ont réalisés dans la mise en œuvre du service d'informations, y compris les critères utilisés pour définir son niveau de qualité et les moyens utilisés pour contrôler sa qualité;
- b) les résultats de l'évaluation de la conformité aux exigences prévues aux articles 3 à 8;
- c) le cas échéant, une description des modifications apportées au point d'accès national.

Article 11

Entrée en vigueur et application

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

Il est applicable à compter du 1^{er} octobre 2013. Toutefois, en ce qui concerne les services d'informations déjà déployés à la date d'entrée en vigueur du présent règlement, il est applicable à compter du 1^{er} octobre 2015.

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

Fait à Bruxelles, le 15 mai 2013.

Par la Commission
Le président
José Manuel BARROSO