

## Avis n° 2025-061 du 17 juillet 2025

portant sur deux projets de décrets et trois projets d'arrêtés relatifs aux caractéristiques, à la fourniture et à la numérisation des données et informations de circulation et de sécurité routière visées à l'article L. 1513-2 du code des transports

---

### L'essentiel

L'Autorité a été saisie par le ministre de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation de deux projets de décrets et trois projets d'arrêtés visant à préciser les modalités d'application de l'article L. 1513-2 du code des transports relatif à la mise à disposition de services d'information en temps réel sur la circulation routière et la sécurité routière.

Ces projets ont notamment pour objet de :

- (i) préciser les modalités d'application de plusieurs dispositions des règlements délégués (UE) 2022/670 concernant les données en temps réel<sup>1</sup>, 886/2013 concernant les données minimales de sécurité routière<sup>2</sup> et 885/2013 concernant les données d'aires de stationnement pour camions et véhicules commerciaux<sup>3</sup>, pris en application de la directive 2010/40/UE du 7 juillet 2010 concernant le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport<sup>4</sup>,
- (ii) désigner les détenteurs et les utilisateurs de données et d'informations permettant la mise à disposition de services d'information en temps réel sur la circulation routière,
- (iii) définir les caractéristiques des données et des informations routières qui doivent être fournies par les détenteurs de données en application des règlements susvisés et,
- (iv) identifier les données concernées par l'obligation de numérisation.

---

<sup>1</sup> [Règlement délégué \(UE\) 2022/670 de la Commission du 2 février 2022 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](#)

<sup>2</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 possible, d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière gratuites pour les usagers](#)

<sup>3</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](#)

<sup>4</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](#)

---

La loi n° 2025-391 du 30 avril 2025 dite « loi DDADUE » a confié à l'Autorité la mission de contrôler la correcte mise à disposition et utilisation de ces données de sécurité et de circulation routière. Le présent avis examine en conséquence ces projets de textes avec pour but de veiller à ce que les obligations prévues soient claires et que l'Autorité puisse en conséquence exercer efficacement sa mission de contrôle des détenteurs et utilisateurs de ces données assujettis à ces obligations.

Parmi les recommandations formulées par l'Autorité concernant ces projets, figurent notamment les recommandations suivantes :

- 1. Clarification de l'articulation entre les textes européens, législatifs et réglementaires :**  
L'Autorité recommande de préciser l'articulation entre les textes nationaux et européens afin de rendre plus explicite le fait que les contrôles de l'Autorité pourront porter sur l'ensemble des obligations prévues par les règlements délégués précités et de faciliter l'appropriation de leurs obligations par les acteurs assujettis. L'Autorité recommande, en particulier, de préciser que les données et informations sur la circulation et la sécurité routières mentionnées à l'article D. 1513-1 du code des transports et issues des règlements délégués européens correspondent à celles visées à l'article L. 1513-2 du même code. Les obligations relatives à la mise à disposition et à l'utilisation de ces données pour leurs détenteurs et utilisateurs prévues par l'article L. 1513-2 seraient ainsi expressément celles mentionnées par les règlements délégués européens.
- 2. Modification des dispositions relatives à la conclusion d'une convention de transmission et de conversion des données :** Le projet de décret relatif aux données et informations de circulation et de sécurité routières prévoit la possibilité de conclure une « *convention de transmission et de conversion des données* », qui serait proposée par le ministre en charge des transports et convenue avec les détenteurs de données. Il est prévu que l'obligation de fourniture de données selon les formats européens serait « *réputée satisfaite* » si le détenteur transmet les données en respectant les termes de cette convention. L'Autorité recommande de préciser que la conclusion de cette convention est sans préjudice des compétences de l'Autorité, et le cas échéant, ne préjuge pas du résultat des contrôles qu'elle effectuera en application de l'article L. 1513-3 du code des transports. En outre, afin de faciliter le respect de leurs obligations par les acteurs assujettis, il pourrait être utile d'articuler cette convention avec la mission de contrôle confiée à l'Autorité. L'Autorité invite ainsi à ce que lui soit transmis par le ministre chargé des transports le projet de convention qui sera proposé aux détenteurs de données.

*Cette synthèse a un caractère strictement informatif. Elle ne saurait se substituer aux motifs et conclusions ci-après, qui, seuls, font foi.*

---

## **L'Autorité de régulation des transports (ci-après « l'Autorité »),**

Saisie par le ministre de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation, par courriel du 22 mai 2025 enregistré le même jour au service de la procédure de l'Autorité ;

Vu la directive (UE) 2010/40 du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 modifiée 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 ;

Vu le règlement délégué (UE) 2022/670 de la Commission du 2 février 2022 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 ;

Vu le règlement délégué (UE) 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 ;

Vu le règlement délégué (UE) 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 ;

Vu la loi n° 2025-391 du 30 avril 2025 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne en matière économique, financière, environnementale, énergétique, de transport, de santé et de circulation des personnes ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 1513-1 à L. 1513-3 ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Le collège en ayant délibéré le 17 juillet 2025 ;

**Adopte l'avis suivant :**

# Table des matières

<b>1. Cadre juridique, contexte de la saisine et office de l'Autorité.....</b>	<b>6</b>
1.1. Pour assurer la transposition de la directive (UE) 2010/40 modifiée, la loi du 30 avril 2025, dite « DDADUE », a introduit dans le code des transports deux nouveaux articles L. 1513-2 et L. 1513-3 .....	6
1.2. Conformément à l'article L. 1513-2, l'Autorité a été saisie pour avis, d'une part, sur un projet de décret et deux projets d'arrêtés portant sur les caractéristiques des données et les modalités de leur fourniture, d'autre part, sur un projet de décret et un projet d'arrêté portant sur l'obligation de numérisation des données .....	8
<b>2. Analyse .....</b>	<b>10</b>
2.1. Concernant le premier projet de décret relatif aux données et informations de circulation et de sécurité routières visées à l'article L. 1513-2 du code des transports et les deux arrêtés pris pour son application .....	10
2.1.1. Le projet de décret pourrait expliciter l'articulation entre les textes européens, législatifs et réglementaires.....	10
2.1.2. Certaines dispositions du projet de décret présentent des risques de non-conformité à la directive (UE) 2010/40 et au règlement délégué (UE) 2022/670 .....	12
2.1.3. La possibilité de conclure une convention de transmission et de conversion de données, prévue par le projet de décret, doit être sans préjudice des pouvoirs de contrôle de l'Autorité au titre de l'article L. 1513-3 du code des transports .....	14
2.1.4. Certains termes du projet de décret pourraient être définis ou précisés.....	15
2.1.5. La définition des caractéristiques des données et des informations figurant en annexes appelle des observations de la part de l'Autorité.....	16
2.1.6. la transition vers un nouveau point d'accès national aux données routières puisse effectivement devra être réalisée à la date d'entrée en vigueur de ces textes .	16
2.2. Concernant le projet de décret portant sur l'obligation de numérisation des données et le projet d'arrêté pris pour son application .....	17
2.2.1. Le projet de décret restreint de manière <i>a priori</i> proportionnée la liste des utilisateurs et détenteurs soumis à l'obligation de numérisation définie à l'article D. 1513-10 du code des transports .....	17
2.2.2. Les dispositions de l'article 2 du projet d'arrêté, relatives au champ d'application géographique de l'obligation de numérisation des données, pourraient être précisées	18
2.2.3. Il n'apparaît pas nécessaire de préciser les échéances de numérisation de données visées par l'annexe III de la directive (UE) 2010/40.....	19
<b>3. Conclusion .....</b>	<b>20</b>
<b>Annexe 1 – Schéma synthétisant le cadre juridique des « systèmes de transport intelligents »</b>	<b>22</b>
<b>Annexe 2 – Récapitulatif des recommandations formulées dans le présent avis .....</b>	<b>23</b>

<b>Annexe 3 – Remarque complémentaire concernant le projet de décret relatif aux données et informations de circulation et de sécurité routières.....</b>	<b>23</b>
<b>Annexe 4 – Remarques complémentaires relatives au projet d'arrêté définissant les caractéristiques des données et des informations sur les infrastructures, réglementations, événements et conditions de circulation routières pour le développement de l'information routière, la prévention des accidents, l'amélioration de l'intervention en cas d'accident, la connaissance de l'infrastructure routière et du trafic routier.....</b>	<b>24</b>
<b>Annexe 5 – Remarque complémentaire concernant le projet de décret relatif à la numérisation des données et informations de circulation et de sécurité routières visées à l'article L. 1513-2 du code des transports.....</b>	<b>27</b>
<b>Annexe 6 – Remarques complémentaires concernant le projet d'arrêté définissant les données routières devant être enregistrées sous format numérique visées par l'article D. 1513-10 du code des transports.....</b>	<b>27</b>

## 1. Cadre juridique, contexte de la saisine et office de l'Autorité

1. Les différents projets de textes réglementaires soumis à l'Autorité visent à préciser (i) les données devant être mises à disposition sur un point d'accès unique, nécessaires aux services d'information en temps réel sur la circulation routière et la sécurité routière, ainsi que (ii) les obligations des détenteurs et utilisateurs de ces données, en application de l'article L. 1513-2 du code des transports. La mission de contrôle du respect de ces obligations ayant été confiées à l'Autorité, celle-ci examine ci-dessous le contenu des projets de texte et la possibilité pour elle d'exercer sa mission sur cette base.
2. Les projets de textes réglementaires objet de la présente saisine s'inscrivent dans un cadre juridique européen et national présenté au point 1.1. ci-dessous. La saisine elle-même est présentée au point 1.2. ci-dessous.

### 1.1. Pour assurer la transposition de la directive (UE) 2010/40 modifiée, la loi du 30 avril 2025, dite « DDADUE », a introduit dans le code des transports deux nouveaux articles L. 1513-2 et L. 1513-3

3. Le cadre légal des systèmes de transport intelligents (STI) en droit français est défini au sein du chapitre III du titre 1<sup>er</sup> du livre V de la première partie du code des transports, intitulé « *Les systèmes de transport intelligents* », comprenant les articles L. 1513-1 à L. 1513-3.
4. L'article L. 1513-1, introduit par l'ordonnance n° 2012-809 du 13 juin 2012 relative aux systèmes de transport intelligents, définit les STI comme « *des dispositifs utilisant des technologies de l'informatique et des communications électroniques et mis en œuvre dans le secteur du transport routier et ses interfaces avec d'autres modes de transport pour améliorer la gestion de la circulation, renforcer la sécurité du transport routier, accroître son efficacité en termes d'économie d'énergie et réduire ses effets sur l'environnement et permettre des utilisations plus sûres, mieux coordonnées et plus rationnelles des réseaux de transport* ». Le second alinéa de cet article dispose que les STI doivent être conformes à des spécifications permettant d'en assurer la compatibilité, l'interopérabilité et la continuité, et renvoie à un décret la définition des domaines et actions prioritaires dans lesquels s'applique cette obligation.
5. Cette disposition a été adoptée pour assurer la transposition de la directive (UE) 2010/40 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*. L'article 3 de la directive a identifié plusieurs « *actions prioritaires* », parmi lesquelles figurent notamment :
  - la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation ;
  - 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 ; et

- la mise à disposition de services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux.
6. Trois règlements délégués ont été pris en application de la directive pour la mise en œuvre de ces actions prioritaires :
- le règlement délégué (UE) 2022/670 en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation abrogeant le premier règlement délégué (UE) 2015/962 relatif à ces services ;
  - le règlement délégué (UE) 885/2013 en ce qui concerne la mise à disposition de services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et véhicules commerciaux ; et
  - le règlement délégué (UE) 886/2013 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.
7. La directive (UE) 2010/40 a été modifiée par la directive (UE) 2023/2661 du 22 novembre 2023 qui a renforcé les obligations imposées aux États membres en matière d'accessibilité des données et des informations et de déploiement de services STI notamment dans le domaine du transport routier afin de permettre une intégration harmonieuse avec d'autres modes de transport. En particulier, l'article 6 bis de la directive (UE) 2010/40, introduit par la directive (UE) 2023/2661, impose aux États membres de garantir l'accessibilité des données mentionnées à l'annexe III de la directive dans les délais fixés par cette annexe.
8. Pour permettre la mise en œuvre de la directive (UE) 2010/40 ainsi modifiée, la loi n° 2025-391 du 30 avril 2025, dite « DDADUE », a introduit dans le code des transports les articles L. 1513-2 et L. 1513-3 :
- l'article L. 1513-2 définit d'abord les obligations imposées aux détenteurs et utilisateurs de données et d'informations, à savoir l'obligation de mettre à jour les données et les informations permettant la mise à disposition de services d'information en temps réel sur la circulation routière et la sécurité routière, et l'obligation de rendre ces informations accessibles sous forme numérique. Cet article détermine également les catégories de détenteurs et d'utilisateurs de données soumises aux obligations précitées. La liste des données et informations visées, celle des réseaux routiers concernés ainsi que les modalités d'application de cet article doivent être définies par voie réglementaire, après avis de la Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés et de l'Autorité ; et
  - l'article L. 1513-3 du code des transports confie à l'Autorité une mission de contrôle du respect par les détenteurs et utilisateurs de données et d'informations de leurs obligations au titre de l'article L. 1513-2 du même code. Les conditions d'application de cet article doivent être définies par un décret en Conseil d'État, après avis de l'Autorité.
9. Le législateur français a ainsi décidé de ne pas faire mention des trois règlements délégués susmentionnés dans les dispositions législatives du code des transports transposant la directive (UE) 2010/40, renvoyant les modalités d'application et les

précisions de plusieurs dispositions de ces règlements délégués aux textes réglementaires, lesquels font l'objet du présent avis.

10. Un schéma figurant en Annexe 1 du présent avis synthétise le cadre juridique présenté ci-dessus.

**1.2. Conformément à l'article L. 1513-2, l'Autorité a été saisie pour avis, d'une part, sur un projet de décret et deux projets d'arrêtés portant sur les caractéristiques des données et les modalités de leur fourniture, d'autre part, sur un projet de décret et un projet d'arrêté portant sur l'obligation de numérisation des données**

11. Par courriel enregistré le 22 mai 2025 au pôle procédure de l'Autorité, le ministre de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation a saisi l'Autorité, en application de l'article L. 1513-2 du code des transports, d'une demande d'avis sur :

- (i) un premier projet de décret relatif aux données et informations de circulation et de sécurité routières visées à l'article L. 1513-2 et aux articles D. 1514-1, D. 1514-2 et D. 1514-3 du code des transports ;
- (ii) un premier projet d'arrêté définissant les caractéristiques des données et des informations sur les infrastructures, réglementations, événements et conditions de circulation routières pour le développement de l'information routière, la prévention des accidents, l'amélioration de l'intervention en cas d'accident, la connaissance de l'infrastructure routière et du trafic routier ;
- (iii) un deuxième projet d'arrêté définissant les événements ou circonstances couverts par le service d'informations minimales universelles sur la circulation liés à la sécurité routière ;
- (iv) un deuxième projet de décret relatif à la numérisation des données et informations de circulation et de sécurité routières visées à l'article L. 1513-2 du code des transports ; et
- (v) un troisième projet d'arrêté définissant les données routières devant être enregistrées sous format numérique visées par l'article D. 1513-10 du code des transports.

12. **Le premier projet de décret, relatif aux données et informations de circulation et de sécurité routières visées à l'article L. 1513-2 du code des transports pour l'application des règlements (UE) 2022/670, (UE) 886/2013 et (UE) 885/2013 et aux articles D. 1514-1, D. 1514-2 et D. 1514-3 du code des transports, précise les modalités d'application de plusieurs dispositions des règlements délégués (UE) 2022/670, 885/2013 et 886/2013. Ainsi, le projet de décret prévoit principalement de :**

- renvoyer la définition des caractéristiques et des exigences de qualité des données à un arrêté du ministre chargé des transports ;
- lister les détenteurs et utilisateurs des données et informations soumis à l'obligation de fourniture de données ;

- préciser le champ géographique de déploiement du service d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière et des services d'informations concernant les aires de stationnement ;
- définir les finalités de l'accès aux données routières ;
- définir le point d'accès national aux données et les modalités de fourniture de données ; et
- préciser certaines modalités d'application des articles D. 1514-1, D. 1514-2 et D. 1514-3 du code des transports.

13. **Le premier projet d'arrêté définissant les caractéristiques des données et des informations sur les infrastructures, réglementations, événements et conditions de circulation routières pour le développement de l'information routière, la prévention des accidents, l'amélioration de l'intervention en cas d'accident, la connaissance de l'infrastructure routière et du trafic routier**, pris en application du décret relatif aux données et informations de circulation et de sécurité routières, précise les caractéristiques des données et informations relatives à la circulation et à la sécurité routières, ainsi que leurs métadonnées, pour l'application du décret susmentionné. En ce sens, il prévoit principalement de :

- détailler dans des annexes les caractéristiques des données et informations mentionnées à l'article D. 1513-1 du code des transports ;
- préciser notamment les caractéristiques des données issues des véhicules mentionnées aux articles D. 1514-1, D. 1514-2 et D. 1514-3 ainsi que, pour ces données, les délais de transmission, les caractéristiques des réseaux routiers concernés et les références utilisables pour le format de localisation ;
- définir les modalités de présentation de l'information relative à la présence d'agents d'exploitation sur les routes par les fournisseurs de services d'information routière ; et
- définir les caractéristiques techniques du point d'accès national aux données, notamment sa localisation à <https://transport.data.gouv.fr>.

14. **Le deuxième projet d'arrêté, définissant les événements ou circonstances couverts par le service d'informations minimales universelles sur la circulation liés à la sécurité routière, pris en application du décret relatif aux données et informations de circulation et de sécurité routières**, vient préciser les événements ou circonstances couverts par le service d'informations minimales universelles sur la circulation liés à la sécurité routière en application de l'article D. 1513-4 du code des transports.

15. **Le deuxième projet de décret relatif à la numérisation des données et informations de circulation et de sécurité routières visées à l'article L. 1513-2 du code des transports** introduit dans le code des transports un nouvel article D. 1513-10 qui :

- énumère les catégories de détenteurs et d'utilisateurs de données et d'informations qui sont soumis à l'obligation d'enregistrement numérique des données dont ils disposent ;

- précise que l'obligation de numérisation des données routières s'applique quel que soit le format initial des données, dès lors que l'information sous-jacente existe ; et
  - renvoie à l'arrêté du ministre chargé des transports le soin de préciser « *les périmètres géographiques sur lesquels les données concernées doivent être enregistrées* », les échéances de numérisation, ainsi que les données concernées et leurs formats numériques.
16. **Enfin, le troisième projet d'arrêté définissant les données routières devant être enregistrées sous format numérique visées par l'article D. 1513-10 du code des transports, pris pour l'application du deuxième décret**, précise (i) les types de données devant être enregistrés sous format numérique, (ii) les couvertures géographiques et (iii) les formats numériques sous lesquels les données doivent être enregistrées.
17. Le projet de décret relatif aux données et informations de circulation et de sécurité routières et le projet d'arrêté définissant les caractéristiques des données et des informations incluent par ailleurs plusieurs dispositions prises pour l'application des articles L. 1514-1 et suivants du code des transports, relatifs aux données des véhicules. Dans la mesure où ces dispositions ne concernent pas les missions de l'Autorité, le présent avis n'en traite pas.
18. Dans le présent avis, l'Autorité s'attache à vérifier la manière dont les projets de textes réglementaires présentés ci-dessus précisent les obligations des détenteurs et des utilisateurs des données énumérés à l'article L. 1513-2 du code des transports.

## 2. Analyse

### 2.1. Concernant le premier projet de décret relatif aux données et informations de circulation et de sécurité routières visées à l'article L. 1513-2 du code des transports et les deux arrêtés pris pour son application

#### 2.1.1. Le projet de décret pourrait expliciter l'articulation entre les textes européens, législatifs et réglementaires

19. L'article L. 1513-2 du code des transports impose aux détenteurs et aux utilisateurs de « *données et d'informations permettant la mise à disposition de services d'information en temps réel sur la circulation routière et la sécurité routière* » de mettre à jour ces données et de les rendre accessibles sous forme numérique. Cet article précise toutefois que « *la liste des données et des informations* » est définie par voie réglementaire, sans (i) renvoyer aux données et informations précisées dans les règlements délégués (UE) 2022/670, (UE) 886/2013 et (UE) 885/2013, et (ii) sans reprendre l'intégralité des obligations prévues par ces règlements délégués alors même que les objectifs poursuivis sont les mêmes.
20. Or, aux termes de l'article L. 1513-3 du code des transports, l'Autorité doit contrôler le respect par les détenteurs et les utilisateurs de données et d'informations mentionnés à l'article L. 1513-2 de leurs obligations au titre du même article L. 1513-2. A cet égard,

en l'absence de référence explicite par l'article L. 1513-2 du code des transports aux règlements délégués précités, il n'est pas clairement établi que les contrôles que l'Autorité doit réaliser portent bien sur les données et l'ensemble des obligations imposées par ces règlements délégués.

21. Il apparaît donc souhaitable que l'articulation entre les textes européens et les dispositions législatives nationales soit explicitée par le décret afin de clarifier le cadre juridique à la fois quant au contenu précis des normes à appliquer et quant à l'articulation et la cohérence de l'ensemble formé par les textes européens et leur déclinaison en droit interne, au niveau législatif, d'une part, réglementaire, d'autre part.
22. Les projets de textes réglementaires pris en application de l'article L. 1513-2 et joints à la saisine font, quant à eux, référence uniquement aux règlements délégués précités pour les compléter ou les préciser sur certains points. Ainsi, l'article D. 1513-1 du code des transports introduit par le projet de décret précise que « *les caractéristiques et métadonnées des données et informations mentionnées aux articles 4, 5, 6 et 7 du règlement UE 2022/670, à l'article 3 du règlement délégué (UE) n° 885/2013 et à l'article 3 du règlement délégué (UE) n° 886/2013* » sont précisées par arrêté du ministre chargé des transports sans renvoyer aux données et informations visées à l'article L. 1513-2 du code des transports.
23. Ainsi les projets de textes réglementaires joints à la saisine portent-ils sur les données et les obligations visées aux règlements délégués susmentionnés sans pour autant établir un lien avec les données et obligations visées à l'article L. 1513-2 du code des transports. Dans ce cadre, il apparaît que le décret ne permet pas de clarifier l'articulation entre les textes européens et les dispositions législatives nationales.
24. L'Autorité recommande en conséquence de préciser explicitement que les données et informations routières mentionnées à l'article D. 1513-1 du code des transports sont celles visées à l'article L. 1513-2 du même code. Cette mention permettrait de mieux définir le champ des compétences de l'Autorité qui, aux termes de l'article L. 1513-3 du code des transports, doit contrôler le respect par les détenteurs et les utilisateurs de données et d'informations mentionnés à l'article L. 1513-2 du code des transports de leurs obligations au titre du même article L. 1513-2.

L'Autorité recommande de préciser que les données et informations routières mentionnées à l'article D. 1513-1 du code des transports sont celles visées à l'article L. 1513-2 du même code.

## 2.1.2. Certaines dispositions du projet de décret présentent des risques de non-conformité à la directive (UE) 2010/40 et au règlement délégué (UE) 2022/670

- a. La liste des détenteurs et utilisateurs de données et d'informations soumis à l'obligation de fourniture de données figurant à l'article D. 1513-5 du code est plus restreinte que celle figurant aux articles 4, 5, 6 et 7 du règlement délégué (UE) 2022/670

25. L'article D. 1513-5 du code des transports, dans sa rédaction soumise à l'Autorité, énumère les catégories de détenteurs et d'utilisateurs de données et d'informations listés à l'article L. 1513-2 du code des transports qui sont soumis aux obligations de fourniture de données pour l'application des articles 4, 5, 6 et 7 du règlement délégué (UE) 2022/670.

26. Dans la mesure où les dénominations des catégories de détenteurs et d'utilisateurs figurant à l'article L. 1513-2 du code des transports diffèrent légèrement de celles figurant aux articles 4, 5, 6 et 7 du règlement délégué (UE) 2022/670<sup>5</sup>, l'article D. 1513-5 facilite la compréhension par les détenteurs et utilisateurs de données et d'informations nationaux listés à l'article L. 1513-2 du code des transports des obligations qui leur incombent en vertu des articles susmentionnés du règlement délégué (UE) 2022/670.

27. Pour autant, l'Autorité constate que la liste des détenteurs et des utilisateurs de données et d'informations figurant à l'article D. 1513-5 du code des transports est plus restreinte que celle figurant aux articles 4 à 7 du règlement délégué (UE) 2022/670. En effet, elle n'énumère pas, pour les catégories de données et d'informations suivantes, tous les utilisateurs et détenteurs listés aux articles susvisés :

- concernant « *les données relatives à l'infrastructure* » : les autorités investies des pouvoirs de police de la circulation visées au 2° de l'article L. 1513-2 du code des transports ne sont pas soumises à l'obligation de fourniture de ces données alors que les « *autorités routières* » le sont au titre de l'article 4 du règlement délégué (UE) 2022/670 ;
- concernant « *les données relatives aux réglementations et restrictions* » : les personnes morales permettant la distribution de carburants ou de carburants alternatifs visées au 4° de l'article L. 1513-2 du code des transports ne sont pas soumises à l'obligation de fourniture de ces données alors que les « *parties prenantes en matière de recharge et de ravitaillement* » le sont au titre de l'article 5 du règlement délégué (UE) 2022/670 ; et
- concernant « *les données relatives à l'utilisation en temps réel du réseau* » : les autorités investies des pouvoirs de police de la circulation visées au 2° de l'article L. 1513-2 du code des transports ne sont pas soumises à l'obligation de fourniture

---

<sup>5</sup> A titre d'exemple, les « exploitants d'infrastructure routière » visées au règlement délégué (UE) 2022/670 ont été renommées « les gestionnaires du domaine public routier » à l'article L. 1513-2 du code des transports, afin de préciser à quelles catégories de détenteurs et d'utilisateurs de données et d'informations nationaux les obligations s'imposaient.

de ces données, alors que les « *autorités routières* » le sont au titre de l'article 7 du règlement délégué (UE) 2022/670.

28. Afin de faciliter la compréhension de leurs obligations par les détenteurs de données, l'Autorité recommande de compléter cette liste et éviter ainsi de renvoyer ces derniers aux dispositions des règlements européens précités pour les détenteurs qui n'auraient pas été précisés dans cette liste.

L'Autorité recommande de compléter la liste figurant à l'article D. 1513-5 du code des transports pour y inclure l'ensemble des détenteurs et des utilisateurs de données assujettis à l'obligation de fourniture de données en application des articles 4 à 7 du règlement délégué (UE) 2022/670.

- b. L'article D. 1513-2, introduit dans le code des transports par le projet de décret, renvoie l'obligation de définition des exigences minimales de qualité à un arrêté du ministre chargé des transports
29. Les articles 4, 5, 6 et 7 du règlement délégué (UE) 2022/670 disposent que les données visées par ces dispositions et les métadonnées correspondantes doivent être rendues accessibles conformément aux exigences minimales de qualité approuvées par les États membres en coopération avec les parties prenantes concernées.
30. À cette fin, l'article D. 1513-2 du code des transports introduit par le projet de décret renvoie la définition de ces exigences de qualité à un arrêté du ministre chargé des transports qui ne fait pas partie des textes joints à la présente saisine pour avis. L'Autorité prend note du fait que cet arrêté est en cours de rédaction et se prononcera sur l'ensemble des dispositions définissant les exigences minimales de qualité lorsqu'elle sera saisie de ce projet d'arrêté.
- c. Les définitions des finalités d'accès aux données figurant dans le projet de décret présentent des divergences de fond par rapport aux définitions figurant dans la directive (UE) 2010/40
31. L'article D. 1513-9 du code des transports introduit par le projet de décret définit les « *finalités de l'accès aux données routières* » mentionnées à l'article L. 1513-2 du code des transports, à savoir « *la compatibilité, l'interopérabilité, la sécurité et la continuité de la mise à disposition [des] services* ».
32. L'Autorité relève que les objectifs de compatibilité, d'interopérabilité et de continuité des services sont d'ores et déjà définis par l'article 2 de la directive (UE) 2010/40 du 7 juillet 2010, dans des termes toutefois différents de ceux employés par le projet de décret.
33. En particulier, la « *continuité des services* » est définie par l'article 2 § 13 de la directive comme « *la capacité à assurer, dans toute l'Union, des services sans interruption sur les réseaux de transport* ». La définition figurant dans le projet de décret est moins stricte que celle figurant dans la directive (UE) 2010/40, dans la mesure où elle précise que la continuité correspond à la fourniture des services « *sans interruption critique, l'appréciation de ce critère étant adaptée aux caractéristiques des réseaux de transport* ».

considérés ». Une telle définition risquerait de restreindre la portée de l'objectif de « continuité des services », tel que défini par la directive (UE) 2010/40.

L'Autorité recommande de veiller à ce que les définitions figurant à l'article D. 1513-9 du code des transports n'aient pas pour effet de restreindre la portée ou l'effectivité des objectifs fixés par la directive (UE) 2010/40.

### 2.1.3. La possibilité de conclure une convention de transmission et de conversion de données, prévue par le projet de décret, doit être sans préjudice des pouvoirs de contrôle de l'Autorité au titre de l'article L. 1513-3 du code des transports

34. L'avant-dernier alinéa de l'article D. 1513-11 du code des transports, dans sa rédaction transmise à l'Autorité, précise notamment qu'afin de « *faciliter la compatibilité et l'interopérabilité de la mise à disposition des services d'information en temps réel sur la circulation et la sécurité routière, l'obligation de fourniture de données selon les formats européens exigés par les règlements délégués (UE) 2022/670, 885/2013 et 886/2013 est réputée satisfaite dès lors que le détenteur de données transmet ses données au point d'accès national en respectant les termes d'une convention de transmission et conversion des données proposée par le ministre en charge des transports et convenue entre les parties* ».
35. Ainsi, le projet de décret prévoit la possibilité de conclure une « *convention de transmission et de conversion* », qui serait proposée par le ministre en charge des transports et convenue avec les détenteurs de données et d'informations.
36. L'Autorité rappelle que, dans le cadre de la mission de contrôle qui lui est confiée par l'article L. 1513-3 du code des transports, elle devra veiller au respect des obligations au titre de l'article L. 1513-2 du même code et des dispositions réglementaires prises pour son application. À cet égard, la rédaction proposée de l'article D. 1513-11 du code des transports, selon laquelle l'obligation de fourniture de données selon les formats européens serait « *réputée satisfaite* » dès lors que le détenteur de données respecte les termes de la convention, pourrait induire les détenteurs de données en erreur quant à la portée de cette convention. L'Autorité recommande ainsi de préciser, à l'avant-dernier alinéa de l'article D. 1513-11 du code des transports, que la conclusion de cette convention est sans préjudice des compétences de l'Autorité et ne préjuge pas du résultat des contrôles qui seront effectués par elle au titre de l'article L. 1513-3 du même code.
37. Par ailleurs, dans la mesure où cette convention est susceptible de préciser les obligations auxquelles sont soumis les détenteurs des données et d'informations mentionnés à l'article L. 1513-2 et où elle pourrait s'articuler utilement avec les missions de l'Autorité, celle-ci invite le ministre en charge des transports à lui transmettre le projet de convention qui sera proposé aux détenteurs de données.

L'Autorité recommande de préciser, à l'avant-dernier alinéa de l'article D. 1513-11 du code des transports, que la conclusion d'une convention de transmission et de conversion des données est sans préjudice des compétences de l'Autorité et ne préjuge

pas du résultat des contrôles qui seront réalisés par elle en application de l'article L. 1513-3 du même code.

#### 2.1.4. Certains termes du projet de décret pourraient être définis ou précisés

38. Premièrement, l'article D. 1513-3 introduit dans le code des transports par le projet de décret dispose que pour l'application des règlements délégués (UE) 885/2013, (UE) 886/2013 et (UE) 2022/670, les données visées à l'article L. 1513-2 sont celles qui ont été collectées et enregistrées « *dans un système d'information structuré permettant à des applications logicielles d'identifier, reconnaître et extraire les données spécifiques* ».
39. En l'absence de définition précise du terme « *structuré* », cette disposition risque d'engendrer une incertitude sur le champ d'application du régime juridique issu de l'article L. 1513-2 du code des transports. L'Autorité recommande de retenir simplement le syntagme « *système d'information* ».
40. Deuxièmement, l'article D. 1513-8 du code des transports dispose que les « *prestataires de service d'information routière* » doivent présenter aux usagers le contenu informationnel visé aux articles 4 et 8 du règlement délégué (UE) 886/2013, selon les modalités prévues par arrêté. Les modalités de présentation de ce contenu figurent à l'article 7 de l'arrêté définissant les caractéristiques des données et des informations sur les infrastructures, réglementations, événements et conditions de circulation routières pour le développement de l'information routière, la prévention des accidents, l'amélioration de l'intervention en cas d'accident, la connaissance de l'infrastructure routière et du trafic routier.
41. L'Autorité constate que ni le projet de décret, ni le projet d'arrêté ne définissent la notion de « *prestataire de service d'information routière* » et que cette catégorie n'est, par ailleurs, pas définie par le règlement délégué (UE) 886/2013. Afin d'éviter toute divergence d'interprétation de l'article D. 1513-8 du code des transports et de l'article 7 de l'arrêté, l'Autorité recommande d'intégrer dans le décret une définition précise de la notion de « *prestataire de service d'information routière* » en renvoyant aux catégories de détenteurs et d'utilisateurs de données et d'informations visées à l'article L. 1513-2 du code des transports.
42. Une revue exhaustive des remarques complémentaires de l'Autorité relatives au premier projet de décret figure en Annexe 3 du présent avis.

L'Autorité recommande :

- de remplacer le syntagme « *système d'information structuré* » par « *système d'information* » dans l'article D. 1513-3 du code des transports ; et
- d'intégrer dans le décret une définition précise de l'expression « *prestataires de service d'information routière* ».

### 2.1.5. La définition des caractéristiques des données et des informations figurant en annexes appelle des observations de la part de l'Autorité

43. Le premier projet d'arrêté précise les règlements délégués en introduisant des définitions propres au territoire français et des spécifications techniques nécessaires pour la fourniture des données.
44. Cependant, les articles et les annexes de l'arrêté mêlent des dispositions liées respectivement aux articles D. 1513-1 et suivants et aux articles D. 1514-1 et suivants sans systématiquement mentionner les articles auxquels ils se rapportent. Un tel entrelacement est de nature à induire en erreur les acteurs concernés et complexifie la mission de contrôle de l'Autorité, laquelle ne couvre pas les obligations définies aux articles D. 1514-1 et suivants du code des transports. L'Autorité recommande donc que les articles 1, 4, 5, 9, qui contiennent en l'état des dispositions liées à la fois aux articles D. 1513-1 et suivants et aux articles D. 1514-1 et suivants, soient réorganisés et que soit rendue plus explicite, pour chaque article ou série d'articles de l'arrêté, la référence à l'article du décret auquel il se rapporte.
45. Une revue exhaustive des remarques complémentaires de l'Autorité relatives au premier projet d'arrêté figure en Annexe 4 du présent avis.

L'Autorité recommande :

- que les articles 1<sup>er</sup>, 4, 5 et 9 du projet d'arrêté, qui contiennent en l'état des dispositions liées à la fois aux articles D. 1513-1 et suivants et aux articles D. 1514-1 et suivants soient réorganisés, et
- que soit rendue plus explicite, pour chaque article ou série d'articles de l'arrêté, la référence à l'article du décret auquel il se rapporte.

### 2.1.6. la transition vers un nouveau point d'accès national aux données routières puisse effectivement devra être réalisée à la date d'entrée en vigueur de ces textes

46. L'article 9 de l'arrêté définissant les caractéristiques des données et des informations sur les infrastructures, réglementations, événements et conditions de circulation routière prévoit que le point d'accès national aux données sera accessible sur le site internet <https://transport.data.gouv.fr>.
47. Or, à ce jour, c'est le site internet <https://www.bison-fute.gouv.fr> du ministère chargé des transports qui accueille le point d'accès national aux données routières, comme le prévoient l'article 3 du décret n° 2017-1517 du 30 octobre 2017 relatif à la mise à disposition de services d'information en temps réel sur la circulation et l'article 3 du décret n° 2015-474 du 27 avril 2015 relatif à la mise à disposition de services d'information concernant les aires de stationnement pour les camions et les véhicules commerciaux et aux données et procédures pour la fourniture d'informations sur la circulation liées à la sécurité routière. Le projet de décret relatif aux données et informations de circulation et de sécurité routières prévoit d'abroger les décrets n° 2017-1517 et n° 2015-474 : le site <https://transport.data.gouv.fr> se substituerait

donc intégralement au site <https://www.bison-fute.gouv.fr> en tant que point d'accès national aux données routières.

48. L'Autorité attire l'attention sur la nécessité d'anticiper la transition vers le nouveau site internet qui devra accueillir le point d'accès national à compter de l'entrée en vigueur du décret relatif aux données et informations de circulation et de sécurité routières et de son arrêté d'application. Il conviendra de veiller à ce qu'à la date de cette entrée en vigueur, le site <https://transport.data.gouv.fr> puisse effectivement référencer l'ensemble des données et informations auxquelles les détenteurs et les utilisateurs de données doivent fournir l'accès.
49. En cas d'incertitude sur la faisabilité technique d'une telle migration, il serait préférable (i) de prévoir que le point d'accès national restera également accessible sur le site internet <https://www.bison-fute.gouv.fr> et (ii) de fixer une date à laquelle le point d'accès national sera intégralement transféré vers le site internet <https://transport.data.gouv.fr>.

L'Autorité recommande d'anticiper la transition vers le nouveau point d'accès national aux données routières <https://transport.data.gouv.fr> en prévoyant une période de transition pendant laquelle l'actuel point d'accès national pour les données routières <https://www.bison-fute.gouv.fr> resterait accessible.

## 2.2. Concernant le projet de décret portant sur l'obligation de numérisation des données et le projet d'arrêté pris pour son application

### 2.2.1. Le projet de décret restreint de manière *a priori* proportionnée la liste des utilisateurs et détenteurs soumis à l'obligation de numérisation définie à l'article D. 1513-10 du code des transports

50. Le projet de décret relatif à la numérisation des données et informations de circulation et de sécurité routières visées à l'article L. 1513-2 du code des transports prévoit d'introduire dans le code des transports un article D. 1513-10 qui a pour objet de désigner les détenteurs et utilisateurs soumis à l'obligation de numérisation de celles des données dont ils disposent, qui entrent dans les catégories de données visées aux points 1.1, 1.2, 2 et 3 de l'annexe III de la directive (UE) 2010/40 modifiée.
51. L'alinéa 1er de l'article D. 1513-10 désigne, pour chaque catégorie de données, les détenteurs et utilisateurs soumis à l'obligation de numérisation en renvoyant aux catégories de détenteurs et d'utilisateurs définies à l'article L. 1513-2. Il précise que cette obligation de numérisation ne s'impose qu'à partir du moment où l'information sous-jacente existe déjà.
52. L'Autorité constate que la liste des acteurs assujettis à l'obligation de numérisation des données est plus restreinte que celle des acteurs assujettis à l'obligation de fourniture

des données, prévue par l'article D. 1513-5 du code des transports<sup>6</sup>. Dans la mesure où l'obligation de numérisation impose aux détenteurs et utilisateurs une charge supplémentaire substantielle, il apparaît important que seuls les détenteurs détenant, en qualité de gestionnaire de domaine public routier, d'autorité investie des pouvoirs de circulation ou d'exploitant d'aires de stationnement, les types de données listés à l'annexe III de la directive (UE) 2010/40 modifiée soient assujettis à cette obligation.

53. En ce sens, l'Autorité relève que la liste des acteurs soumis à l'obligation de numérisation définie à l'article D. 1513-10 du code des transports est cohérente avec l'objectif de numérisation des données poursuivi.
54. Dans ces conditions, la liste des opérateurs assujettis à l'obligation de numérisation des données figurant à l'article D. 1513-10 du code des transports résultant du projet de décret n'appelle pas d'observation de la part de l'Autorité.

### 2.2.2. Les dispositions de l'article 2 du projet d'arrêté, relatives au champ d'application géographique de l'obligation de numérisation des données, pourraient être précisées

55. L'article D. 1513-10 du code des transports, introduit par le projet de décret relatif à la numérisation des données et informations de circulation et de sécurité routières, dispose que les périmètres géographiques sur lesquels les données concernées doivent être enregistrées sont ceux définis à l'annexe III de la directive (UE) 2010/40 et précisés par arrêté du ministre chargé des transports.
56. L'annexe III de la directive (UE) 2010/40 énumère les types de données qui doivent être rendus disponibles dans un format numérique et précise, pour chaque sous-catégorie de données, la couverture géographique sur laquelle les données doivent être numérisées. Cette couverture géographique peut ainsi être limitée aux « *infrastructures routières des villes situées au centre de chaque nœud urbain* » [l'expression « *nœud urbain* » s'entendant au sens de l'article 3 du règlement 2024/1679] ou s'étendre aux routes du réseau central et global transeuropéen. Pour certaines sous-catégories en particulier, l'annexe III précise que, lorsque le périmètre géographique comprend « *toutes les routes des villes situées au centre de chaque nœud urbain au sens de l'article 3, point p), du règlement (UE) n° 1315/2013 et dont la liste figure dans ledit règlement, y compris ceux qui sont gérés par les villes* », « *l'État membre peut choisir de limiter la couverture dans les villes situées au centre des nœuds urbains aux rues dont le trafic journalier annuel moyen est supérieur à 7 000 véhicules* ».
57. L'article 2 du projet d'arrêté définissant les données routières devant être enregistrées sous format numérique précise que « *la couverture géographique apparaissant à l'annexe III de la directive 2010/40 révisée est limitée dans les villes situées au centre de chaque nœud urbain aux routes dont le trafic journalier annuel moyen est supérieur à 7000 véhicules* ». Cet article met ainsi en œuvre la faculté ouverte aux États membres de restreindre, pour certaines catégories de données, le champ d'application

---

<sup>6</sup> Créé par l'article 1<sup>er</sup> du projet de décret relatif aux données et informations de circulation et de sécurité routières visées à l'article L. 1513 2 du code des transports pour l'applications des règlements (UE) 2022/670, (UE) 886/2013 et (UE) 885/2013 et aux articles D. 1514 1, D. 1514 2 et D. 1514 3 du code des transports.

géographique de l'obligation de numérisation prévue par l'annexe III de la directive précitée.

58. Afin d'éviter toute incertitude dans l'interprétation de l'article 2, il pourrait cependant être utile d'énumérer dans cet article les catégories de données pour lesquelles la couverture géographique est ainsi limitée.
59. Une telle clarification permettrait de confirmer que la dérogation prévue à l'article 2 du projet d'arrêté ne s'applique pas aux données qui sont exclues de toute dérogation au titre de la directive, telles que les données relatives aux rues à sens unique et à la réglementation sur les livraisons de fret.

L'Autorité recommande d'énumérer les catégories de données pour lesquelles a été utilisée la faculté ouverte par l'annexe III de la directive (UE) 2010/40 modifiée, de restreindre la zone de couverture géographique.

### 2.2.3. Il n'apparaît pas nécessaire de préciser les échéances de numérisation de données visées par l'annexe III de la directive (UE) 2010/40

60. L'article D. 1513-10 du code des transports, dans sa rédaction issue du projet de décret relatif à la numérisation des données et informations de circulation et de sécurité routières visées à l'article L. 1513-2 du code des transports, précise que les échéances de numérisation sont celles définies à l'annexe III de la directive (UE) 2010/40 et précisées par arrêté du ministre chargé des transports.
61. L'Autorité relève que les échéances de numérisation sont précisément définies dans l'annexe III de la directive (UE) 2010/40 modifiée, pour chaque sous-catégorie de données.
62. Le projet d'arrêté définissant les données routières devant être enregistrées sous format numérique visées par l'article D. 1513-10 du code des transports n'apporte d'ailleurs aucune précision supplémentaire concernant le calendrier de numérisation de ces données.
63. Dans ces conditions, l'Autorité recommande de supprimer, à l'article D. 1513-10 du code des transports, le renvoi à l'arrêté en ce qui concerne les échéances de numérisation des données.
64. Enfin, une revue exhaustive des remarques complémentaires de l'Autorité relatives au deuxième projet de décret et au troisième projet d'arrêté figure en Annexes 5 et 6 du présent avis.

L'Autorité recommande de modifier l'article D. 1513-10 du code des transports afin de supprimer le renvoi à un arrêté ministériel en ce qui concerne les échéances de numérisation des données.

### 3. Conclusion

65. En conclusion, l'Autorité accueille favorablement les dispositions visant à transposer la directive (UE) 2010/40 modifiée et à préciser les dispositions des règlements délégués (UE) n° 2022/670, n° 885/2013 et n° 886/2013, concernant notamment (i) les caractéristiques des informations et données relatives à la circulation et à la sécurité routière et (ii) les obligations de numérisation. Elle constate notamment que les dispositions relatives aux obligations de fourniture de données, les définitions techniques de chaque donnée et du domaine géographique concerné, laissées à l'appréciation de chaque État membre, sont suffisamment complètes pour permettre aux acteurs de comprendre la nature et le contenu de leurs obligations.
66. L'Autorité considère toutefois que les projets de décrets et d'arrêtés gagneraient à être modifiés afin d'améliorer la clarté et la lisibilité du cadre juridique applicable et de faciliter ainsi l'exercice par l'Autorité de ses missions de contrôle. Dans ce cadre, l'Autorité émet un certain nombre de recommandations, qui ont notamment pour objet : (i) d'explicitier l'articulation entre les textes européens, législatifs et réglementaires, (ii) de garantir la conformité des textes réglementaires au cadre européen, et (iii) de définir plus précisément certains termes employés dans les projets de textes réglementaires.
67. Le récapitulatif de l'ensemble des recommandations formulées par l'Autorité figure en Annexe 2 du présent avis.

\*\*\*

Le présent avis sera notifié au ministre de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation et publié sur le site internet de l'Autorité.

*L'Autorité a adopté le présent avis le 17 juillet 2025.*

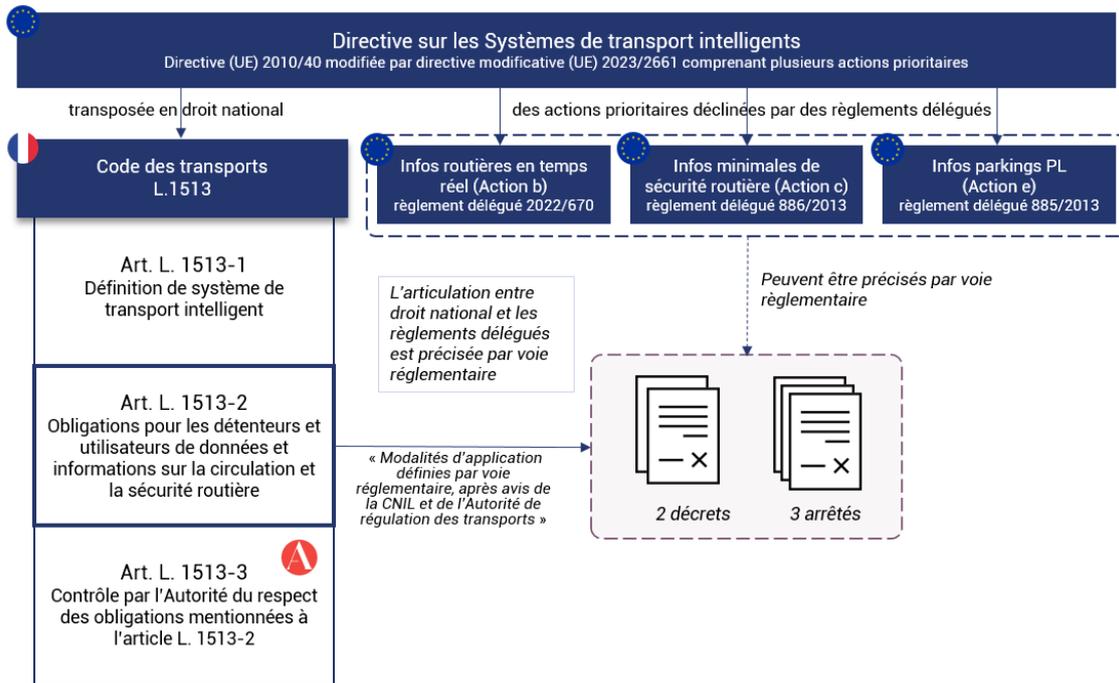
Présents :

Monsieur Thierry Guimbaud, Président ;  
Madame Florence Rousse, vice-présidente ;  
Monsieur Patrick Vieu, vice-président ;  
Madame Sophie Auconie, vice-présidente.

Le Président

Thierry Guimbaud

# ANNEXE 1 – SCHEMA SYNTHETISANT LE CADRE JURIDIQUE DES « SYSTEMES DE TRANSPORT INTELLIGENTS »



## ANNEXE 2 – RÉCAPITULATIF DES RECOMMANDATIONS FORMULÉES DANS LE PRÉSENT AVIS

N°	Recommandations
1	L'Autorité recommande de préciser que les données et informations routières mentionnées à l'article D. 1513-1 du code des transports sont celles visées à l'article L. 1513-2 du même code.
2	L'Autorité recommande de compléter la liste figurant à l'article D. 1513-5 du code des transports pour y inclure l'ensemble des détenteurs et des utilisateurs de données assujettis à l'obligation de fourniture de données en application des articles 4 à 7 du règlement délégué (UE) 2022/670.
3	L'Autorité recommande de veiller à ce que les définitions figurant à l'article D. 1513-9 du code des transports n'aient pas pour effet de restreindre la portée ou l'effectivité des objectifs fixés par la directive (UE) 2010/40.
4	L'Autorité recommande de préciser, à l'avant-dernier alinéa de l'article D. 1513-11 du code des transports, que la conclusion d'une convention de transmission et de conversion de données est sans préjudice des compétences de l'Autorité et ne préjuge pas du résultat des contrôles qui seront réalisés par elle en application de l'article L. 1513-3 du même code.
5	Le syntagme « <i>système d'information structuré</i> » devrait être remplacée par « <i>système d'information</i> » dans l'article D. 1513-3 du code des transports, introduit par le projet de décret.
6	Une définition précise de l'expression « <i>prestataires de service d'information routière</i> » devrait être intégrée dans le décret.
7	Les articles 1 <sup>er</sup> , 4, 5 et 9, qui contiennent en l'état des dispositions liées à la fois aux articles D. 1513-1 et suivants et aux articles D. 1514-1 et suivants devraient être réorganisés.
8	Pour chaque article ou série d'articles de l'arrêté définissant les caractéristiques des données et des informations routières, la référence à l'article du décret auquel il se rapporte devrait être rendue plus explicite.
9	L'Autorité recommande d'anticiper la transition vers le nouveau point d'accès national aux données routières <a href="https://transport.data.gouv.fr">https://transport.data.gouv.fr</a> en prévoyant une période de transition pendant laquelle l'actuel point d'accès national pour les données routières <a href="https://www.bison-fute.gouv.fr">https://www.bison-fute.gouv.fr</a> resterait accessible.
10	Les catégories de données pour lesquelles a été utilisée la faculté ouverte par l'annexe III de la directive (UE) 2010/40 modifiée, de restreindre la zone de couverture géographique devraient être énumérées.
11	L'article D. 1513-10 du code des transports devrait être modifié afin de supprimer le renvoi à un arrêté ministériel en ce qui concerne les échéances de numérisation des données.

## ANNEXE 3 – REMARQUE COMPLÉMENTAIRE CONCERNANT LE PROJET DE DÉCRET RELATIF AUX DONNÉES ET INFORMATIONS DE CIRCULATION ET DE SÉCURITÉ ROUTIÈRES

N°	Localisation	Remarque
1	Article 3	L'article « D. 1513-11 » devrait être cité au lieu du « D. 1514-11 ».

**ANNEXE 4 – REMARQUES COMPLÉMENTAIRES RELATIVES AU PROJET D'ARRÊTÉ DÉFINISSANT LES CARACTÉRISTIQUES DES DONNÉES ET DES INFORMATIONS SUR LES INFRASTRUCTURES, RÉGLEMENTATIONS, ÉVÉNEMENTS ET CONDITIONS DE CIRCULATION ROUTIÈRES POUR LE DÉVELOPPEMENT DE L'INFORMATION ROUTIÈRE, LA PRÉVENTION DES ACCIDENTS, L'AMÉLIORATION DE L'INTERVENTION EN CAS D'ACCIDENT, LA CONNAISSANCE DE L'INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE ET DU TRAFIC ROUTIER**

N°	Localisation	Remarques
1	Visas	La référence au règlement délégué (UE) 2015/962 de la Commission du 18 décembre 2014 devrait être supprimée, dès lors que ce règlement est abrogé depuis le 1 <sup>er</sup> janvier 2025.
2	Article 1	Le 2 <sup>e</sup> alinéa mentionne l'article 3 du règlement délégué (UE) 885/2013 au lieu de l'article 4. De même, le 3 <sup>e</sup> alinéa mentionne l'article 3 du règlement délégué n° 886/2013 au lieu de l'article 4.
3	Article 8	Cet article devrait faire référence à la disposition législative ou réglementaire pour l'application de laquelle il a été adopté.
4	Article 10	Il serait pertinent de réintégrer les dispositions de cet article dans l'article D. 1513-7 du code des transports afin de limiter les renvois et de renforcer ainsi la lisibilité du cadre juridique applicable.
5	Annexe 1.1	Les index du tableau « 01 » et « 1 » correspondent à des entrées distinctes, ce qui portera nécessairement à confusion.
6	Annexe 1.1	La 4 <sup>e</sup> colonne devrait également mentionner le règlement (UE) 2013/885.
7	Annexe 1.1	La 4 <sup>e</sup> colonne se réfère à une numérotation partielle des données de l'annexe du règlement (UE) 2022/670 et (UE) 2013/885. Il conviendrait de préciser la numérotation complète de la donnée visée. Par exemple, pour l'index 1 « <i>Largeur de route</i> », il conviendrait de préciser qu'il fait référence à la donnée du point « 1) a) ii) » de l'annexe dudit règlement, au lieu de préciser seulement « 1) ».
8	Annexe 1.1, Index 12	La prescription doit être caractérisée en tant que donnée par son nom, son étendue géographique et son étendue temporelle. Dans ce cadre, l'Autorité recommande de remplacer les termes suivants « <i>La donnée est caractérisée par la localisation et la période d'application de la prescription [...]</i> » par les termes suivants « <i>La donnée est caractérisée par la localisation des sections routières et du sens concerné, la période d'application et la description textuelle de la prescription [...]</i> » afin de spécifier ce qui est entendu par prescription et de préciser ce qui est requis en termes de localisation. Cette remarque est valable pour l'ensemble des annexes du premier projet de décret.
9	Annexe 1.1, Index 01	La donnée en index 01 de l'annexe 1.1 du projet d'arrêté mentionne l'accord de l'exploitant pour publier ses « <i>données</i> ». Or le dernier tiret du point 2) de l'article 4 du règlement (UE) 2013/885 mentionne l'accord de l'exploitant pour publier ses « <i>coordonnées</i> ». Il convient de corriger cette erreur.
10	Annexe 1.1, Index 01 et 02	L'intitulé de l'« <i>information ou donnée</i> » ne précise pas qu'il s'agit des aires de stationnement pour les camions et les véhicules commerciaux, ce qui est tout l'objet du règlement (EU) 885/2013 dont sont issues ces caractéristiques. L'ajout des termes « <i>pour les camions et les véhicules commerciaux</i> » à cet intitulé permettrait de lever toute ambiguïté.

11	Annexe 1.1, Index 02	Il conviendrait de distinguer deux informations plutôt qu'une seule : dans un premier temps, si l'aire est ouverte ou fermée, et dans un deuxième temps, le nombre de places disponibles.
12	Annexe 1.1	La donnée relative aux infrastructures nommée « géométrie » référencée au point 1), a) i) de l'annexe du règlement délégué (UE) 2022/670 ne semble pas être précisée dans l'annexe 1.1. Il conviendrait de l'ajouter.
13	Annexe 1.1, Index 3	Les caractéristiques de la donnée ne permettent pas de déterminer si la pente est montante ou descendante. Il conviendrait d'ajouter cette information.
14	Annexe 1.1, Index 4	Il conviendrait de se référer aux définitions du code de la route en ajoutant les termes suivants : « La donnée est caractérisée par la localisation de l'intersection ou du carrefour à sens giratoire, aux sens de l'article R. 110-2 du code de la route ».
15	Annexe 1.1, Index 5.1	La catégorie de chaussée ne donne pas d'indication quant à l'affectation du nombre de voies pour chacune des directions, comme pourtant référé dans la donnée en Index 2. L'Autorité recommande de spécifier, pour chaque direction de la chaussée, le nombre de voies qui lui sont affectées.
16	Annexe 1.1, Index 5.2	Les catégories de la section routière citées par cette donnée ne mentionnent que les autoroutes, les routes à grande circulation et les routes du réseau routier international « E ». Le périmètre géographique de cette donnée, défini par l'article D. 1513-7 du projet de décret, inclut pourtant l'ensemble du réseau routier accessible au public. Dès lors, il apparaît pertinent d'ajouter une catégorie de section routière « Autre ».
17	Annexe 1.1, Index 6	La formulation « la localisation sur l'axe en plan de la voie de circulation, de deux sécantes correspondant respectivement - au point de départ de l'élargissement de la chaussée - au point de paiement » gagnerait à être simplifiée en supprimant des termes géométriques non nécessaires. A titre d'exemple, la formulation suivante pourrait être retenue : « la localisation sur l'axe de la voie de circulation du point de départ de l'élargissement de la chaussée et du point de paiement ».
18	Annexe 1.1, Index 6	La catégorie de péage (« avec arrêt » ou « à flux libre ») devrait également être définie.
19	Annexe 1.1, Index 10	Dans la mesure où l'hydrogène (H2) en tant que type de carburant n'est pas mentionné, il apparaît opportun de l'ajouter.
20	Annexe 1.1, Index 11	L'intitulé de la donnée « Localisation des zones de livraison » comporte également des informations liées aux conditions d'accès, notamment aux horaires de ces zones. Il apparaît dès lors pertinent de renommer la donnée de la façon suivante : « Conditions d'accès aux zones de livraison ».
21	Annexe 1.1, Index 17	Il apparaît utile de définir l'abréviation « PL » dans le titre de la donnée en ajoutant les termes « poids lourds (PL) ».
22	Annexe 1.1, Index 21	La mention du signal lumineux « R21c » est omise. L'Autorité recommande de l'ajouter.
23	Annexe 1.1, Index 22	Au premier tiret, l'« itinéraire de déviation matérialisé par l'enchaînement des panneaux KD21, KD22, et KD69 » est identique à « l'ensemble des sections du réseau routier constituant l'itinéraire de déviation ». Il est dès lors possible de raccourcir la formulation. Cette remarque est également valable pour les itinéraires de délestage et de substitution.
24	Annexe 1.1, Index 22	Au premier tiret, le « point de départ de l'itinéraire de déviation, [le] point de présignalisation de la déviation et [le] point d'arrivée de l'itinéraire de déviation » n'apportent pas d'information supplémentaire à la donnée « l'ensemble des sections du réseau routier constituant l'itinéraire de déviation ». L'Autorité propose

		la rédaction suivante : « <i>La donnée est caractérisée par la localisation de l'ensemble des sections du réseau routier constituant l'itinéraire de déviation et la période d'application de la déviation</i> ». Cette remarque est également valable pour les itinéraires de délestage et de substitution.
25	Annexe 1.1, Index 23	Les données en index 12 fournissent déjà ces informations. L'Autorité recommande de supprimer l'index 23.
26	Annexe 1.1, Index 24	Les données en index 13 fournissent déjà ces informations. L'Autorité recommande de supprimer l'index 24.
27	Annexe 1.1, Index 25	Les données en index 14 et 18 fournissent déjà ces informations. L'Autorité recommande de supprimer l'index 25.
28	Annexe 1.1, Index 42	L'Autorité recommande de préciser l'information de la donnée selon les termes suivants : « <i>Disponibilité en temps réel des zones de livraison</i> » afin de la distinguer de la donnée 11.
29	Annexe 1.2, Index 48	La notion de « <i>courte durée</i> » devrait être définie.
30	Annexe 1.2, Index 49	Les caractéristiques de la donnée se réfèrent à la notion de « <i>route fermée ci-dessus</i> » sans que cette notion ne soit définie immédiatement au-dessus. L'Autorité recommande de préciser l'index auquel la notion de « <i>route fermée</i> » est définie.
31	Annexe 4	Le titre de l'Annexe 4 mentionne les « <i>références pour le format de la localisation et de l'horodatage des données</i> », en dépit du fait que les informations concernant l'horodatage sont précisées en Annexe 5 et non en Annexe 4. L'Autorité recommande de supprimer le terme « <i>horodatage</i> » dans le titre de l'annexe 4.
32	Annexe 5	La propriété « <i>Éditeur</i> » de la classe de métadonnées « <i>Jeu de données</i> » implique également la production de la donnée qui doit, en conséquence, être reflétée dans la définition. La définition pourrait être ainsi modifiée : « <i>Organisation(s) responsable(s) de la production et de la publication des données du jeu de données</i> ».

**ANNEXE 5 – REMARQUE COMPLÉMENTAIRE CONCERNANT LE PROJET DE DÉCRET RELATIF À LA NUMÉRISATION DES DONNÉES ET INFORMATIONS DE CIRCULATION ET DE SÉCURITÉ ROUTIÈRES VISÉES À L'ARTICLE L. 1513-2 DU CODE DES TRANSPORTS**

N°	Localisation	Remarque
1	Visas	La référence à « l'article 6a » de la directive (UE) 2010/40 modifiée devrait être remplacée par une référence à « l'article 6 bis ». En effet, la directive (UE) 2010/40 ne comporte pas d'article 6a et les exigences relatives à la disponibilité des données et au déploiement des services STI sont précisées à l'article 6 bis de la directive.

**ANNEXE 6 – REMARQUES COMPLÉMENTAIRES CONCERNANT LE PROJET D'ARRÊTÉ DÉFINISSANT LES DONNÉES ROUTIÈRES DEVANT ÊTRE ENREGISTRÉES SOUS FORMAT NUMÉRIQUE VISÉES PAR L'ARTICLE D. 1513-10 DU CODE DES TRANSPORTS**

N°	Localisation	Remarque
1	Article 1 <sup>er</sup> , Partie 3 du tableau	Il est proposé de supprimer la « Donnée 58 : route temporairement glissante » dans la partie 3 du tableau de l'article 1 <sup>er</sup> de l'arrêté, qui est redondante avec la Donnée 53. La Donnée 58 est par ailleurs fournie pour l'application des articles D. 1514-1, D. 1514-2 et D. 1514-3 du code des transports, qui visent les constructeurs de véhicules terrestres à moteur non mentionnés dans l'article D. 1513-10.
2	Article 4	Il conviendrait de modifier le numéro de cet article en remplaçant le chiffre « 3 » par « 4 ».