Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2024/490

13.2.2024

RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) 2024/490 DE LA COMMISSION

du 29 novembre 2023

modifiant le règlement délégué (UE) 2017/1926 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 sur les déplacements multimodaux

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

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

considérant ce qui suit:

(1) Dans sa communication relative à une stratégie de mobilité durable et intelligente ([2]), la Commission considère le déploiement de systèmes de transport intelligents («STI») comme une action clé pour parvenir à une mobilité multimodale, connectée et automatisée et, partant, contribuer à la transformation du système de transport européen en vue d'atteindre l'objectif d'une mobilité efficace, sûre, durable, intelligente et résiliente. La stratégie prévoyait une révision du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission ([3]) afin d'y inclure l'accessibilité obligatoire des ensembles de données dynamiques, ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs de portée générale de cette stratégie, ainsi qu'une évaluation de la nécessité d'une action réglementaire en matière de droits et de devoirs des fournisseurs de services numériques multimodaux.

(2) Le pacte vert pour l'Europe ([4]) met en évidence le rôle croissant de la mobilité multimodale automatisée et connectée, conjointement avec les systèmes de gestion du trafic intelligents rendus possibles par la numérisation, ainsi que l'objectif consistant à soutenir de nouveaux services de transport et de mobilité durables à même de réduire les embouteillages et la pollution, en particulier en milieu urbain. Le règlement délégué (UE) 2017/1926 soutient la transition vers des modes de transport plus durables, y compris l'utilisation de modes actifs, tels que la marche et le vélo. En imposant l'accessibilité d'ensembles de données dynamiques et de nouveaux ensembles de données statiques, historiques et observées, comme proposé par les modifications du règlement délégué (UE) 2017/1926, les services d'informations sur les déplacements multimodaux peuvent améliorer les informations et les services destinés aux voyageurs, afin de favoriser la mobilité multimodale et de réduire les émissions, conformément aux objectifs énoncés dans le pacte vert pour l'Europe.

(3) La stratégie européenne pour les données ([5]) décrit comment la mise à disposition d'un plus grand nombre de données est essentielle pour relever les défis sociétaux, climatiques et environnementaux. La stratégie met l'accent sur les avantages que l'innovation fondée sur les données apportera aux citoyens et propose la création d'espaces communs des données interopérables à l'échelle de l'UE dans des secteurs stratégiques, y compris un espace européen commun des données relatives à la mobilité. À cet égard, le règlement délégué (UE) 2017/1926 contribue à améliorer l'accessibilité et le partage des données relatives aux informations sur les déplacements multimodaux. En rendant obligatoire l'accessibilité des ensembles de données dynamiques, comme le proposent les modifications du règlement délégué (UE) 2017/1926, un plus grand nombre de données seront disponibles et partagées, conformément aux objectifs de la stratégie européenne pour les données.

([1]) JO L 207 du 6.8.2010, p. 1.
([2]) Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité Économique et Social européen et au Comité des Régions, «Stratégie de mobilité durable et intelligente — mettre les transports européens sur la voie de l'avenir» [COM(2020) 789 final du 9.12.2020].
([3]) Règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 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 sur les déplacements multimodaux (JO L 272 du 21.10.2017, p. 1).
([4]) Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions intitulée «Le pacte vert pour l'Europe» [COM(2019) 640 final du 11.12.2019].
([5]) Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions intitulée «Une stratégie européenne pour les données» [COM(2020) 66 final du 19.2.2020].

(4) Dans un souci de cohérence et afin d'éviter les chevauchements avec les dispositions du règlement délégué (UE) 2022/670 de la Commission ([6]), les types de données spécifiques sur le stationnement devraient être ajoutés au champ d'application du règlement délégué (UE) 2017/1926 et les types de données sur les stations de ravitaillement et de recharge devraient être supprimés du champ d'application du règlement délégué (UE) 2017/1926. Les données sur le stationnement, telles que la localisation et la disponibilité des aires de stationnement, les lieux et modalités de paiement du stationnement, ainsi que les informations sur les tarifs de stationnement, sont considérées comme importantes pour la poursuite du développement de services fiables d'informations sur les déplacements, et devraient mises à disposition des détenteurs de données, tels que les autorités de transport, les opérateurs de transport, les gestionnaires d'infrastructure, les fournisseurs de services de transport à la demande ou les exploitants d'aires de stationnement.

(5) Il convient d'assurer la cohérence avec les règles relatives aux droits et obligations des voyageurs, telles que les règles établies par les règlements (CE) nº 261/2004 ([7]), (UE) nº 1177/2010 ([8]), (UE) nº 181/2011 ([9]) et (UE) 2021/782 ([10]) du Parlement européen et du Conseil.

(6) Les mesures prévues par le règlement délégué (UE) 2017/1926 devraient, le cas échéant, tenir compte du futur règlement sur les données ([11]).

(7) Les données continuent de fournir la base contextuelle pour la production de services d'informations sur les déplacements multimodaux. Le déploiement des STI s'accélère dans l'ensemble de l'Union, nécessitant un soutien constant sous la forme d'un accès accru et continu aux types de données existants et nouveaux pertinents pour la fourniture de services d'informations sur les déplacements multimodaux. Par conséquent, les données historiques sur les déplacements et la circulation, en particulier celles nécessaires au calcul des retards moyens, et les données observées sur les retards et les annulations, ainsi que les informations sur le stationnement, sont importantes et devraient être rendues accessibles pour améliorer les services d'informations sur les déplacements multimodaux et faciliter les déplacements des voyageurs. En ce qui concerne les données historiques et observées sur les déplacements et la circulation, seules les données pertinentes pour améliorer les services d'informations sur les déplacements multimodaux devraient être partagées. Les données observées sur les retards et les annulations, liées aux règles relatives aux droits et obligations des voyageurs, peuvent également permettre aux prestataires de services d'informer les voyageurs de leurs droits à indemnisation. Dans ce contexte, la raison des retards ou des annulations devrait également être partagée par les détenteurs de données afin d'évaluer le droit à indemnisation. Étant donné que la finalité du partage des données observées est liée aux droits des voyageurs en matière d'indemnisation en cas de retard ou d'annulation, seules les données relatives à l'heure d'arrivée ou à l'heure de départ, ou les deux, et, si possible, les raisons des retards ou des annulations devraient être rendues accessibles par l'intermédiaire du point d'accès national comme indiqué à l'article 3, et non les données opérationnelles collectées pendant le trajet. Les données devraient être conservées par les détenteurs de données pendant une période appropriée correspondant aux droits des voyageurs énoncés dans la législation pertinente de l'Union visée au considérant 5.

(8) En ce qui concerne l'échange de données statiques, historiques, observées et dynamiques sur les déplacements et la circulation, les détenteurs de données devraient rendre ces données accessibles par l'intermédiaire du point d'accès national comme prévu à l'article 3 en utilisant les normes et spécifications techniques visées aux articles 4 et 5. Il est également possible d'utiliser une autre norme à cette fin, lorsque les détenteurs de données peuvent prouver qu'elle est pleinement compatible avec les normes de référence, et à condition que toutes les informations demandées soient mises à disposition. Pour prouver la compatibilité, les détenteurs de données peuvent utiliser des convertisseurs ou des validateurs.

(9) La directive (UE) 2019/1024 du Parlement européen et du Conseil ([12]), qui établit des règles minimales pour la réutilisation des informations du secteur public dans l'ensemble de l'Union, s'applique sans préjudice du présent règlement délégué.

([6]) 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 (JO L 122 du 25.4.2022, p. 1).

([7]) Règlement (CE) nº 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) nº 295/91 (JO L 46 du 17.2.2004, p. 1).

([8]) Règlement (UE) nº 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) nº 2006/2004 (JO L 334 du 17.12.2010, p. 1).

([9]) Règlement (UE) nº 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) nº 2006/2004 (JO L 55 du 28.2.2011, p. 1).

([10]) Règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (JO L 172 du 17.5.2021, p. 1).

([11]) Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil fixant des règles harmonisées pour l'équité de l'accès aux données et de l'utilisation des données (règlement sur les données) [COM(2022) 68 final].

([12]) Directive (UE) 2019/1024 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 concernant les données ouvertes et la réutilisation des informations du secteur public (JO L 172 du 26.6.2019, p. 56).

(10) Promouvoir le transport multimodal est essentiel pour atteindre l'objectif global de l'Union en matière de climat. Étant donné que l'accessibilité des données dynamiques multimodales est à l'heure actuelle médiocre, l'accessibilité des ensembles de données dynamiques est jugée nécessaire pour soutenir le développement continu des services d'informations sur les déplacements multimodaux dans l'ensemble de l'Union et devrait donc être rendue obligatoire.

(11) Tout traitement lié à la fourniture et à la réutilisation de données à caractère personnel devrait être effectué conformément à la législation de l'Union et des États membres relative à la protection des données à caractère personnel et de la vie privée, en particulier le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil ([13]) et la directive 2002/58/CE du Parlement européen et du Conseil ([14]), telle que transposée par le droit national. Il n'est pas nécessaire de partager des données à caractère personnel par l'intermédiaire des points d'accès nationaux pour atteindre les objectifs du présent règlement. Par conséquent, les détenteurs de données devraient prendre les mesures techniques et organisationnelles appropriées pour garantir que toute donnée à caractère personnel est anonymisée avant d'être mise à disposition par l'intermédiaire des points d'accès nationaux.

(12) Les États membres et les parties prenantes des STI devraient coopérer pour parvenir à un accord sur des définitions communes de la qualité des données en vue d'utiliser des indicateurs communs de qualité des données tout au long de la chaîne de valeur des données relatives aux déplacements et à la circulation, tels que l'exhaustivité, l'exactitude et la mise à jour des données, ainsi que les contrôles de qualité appliqués, en particulier pour les services transfrontières. Ils devraient également être encouragés à poursuivre leurs travaux afin d'établir des méthodes de mesure et de suivi de la qualité des différents types de données. Les États membres devraient être encouragés à partager entre eux leurs connaissances, leur expérience et les meilleures pratiques dans le domaine de la qualité des données dans le cadre de projets de coordination en cours et à venir.

(13) Les services d'informations sur les déplacements multimodaux devraient être précis afin de fournir aux utilisateurs finaux les meilleures informations possibles en termes de fiabilité et d'opportunité. Afin d'améliorer la qualité des données, les utilisateurs de données et les détenteurs de données devraient être encouragés à coopérer pour garantir que les données sont aussi exactes que possible, par exemple en communiquant toute inexactitude au détenteur de données ayant émis ces données.

(14) Afin de permettre une utilisation efficace et rentable des points d'accès nationaux et de permettre aux utilisateurs de données de rechercher et d'utiliser les ensembles de données rendus accessibles par l'intermédiaire des points d'accès nationaux comme indiqué à l'article 3, les États membres et les parties prenantes des STI devraient coopérer pour parvenir à un accord sur les exigences en matière de métadonnées, en tenant compte du schéma de métadonnées napDCAT-AP et des versions ultérieures.

(15) Les États membres devraient collaborer pour harmoniser leur approche en matière d'évaluation de la conformité dans les projets de coordination en cours et à venir, qui contribuent à la mise en œuvre des spécifications du règlement délégué (UE) 2017/1926.

(16) Afin de permettre la préparation nécessaire à l'accessibilité de tous les ensembles de données dynamiques sur les déplacements et la circulation définis dans le présent règlement dans les formats requis par l'intermédiaire des points d'accès nationaux comme indiqué à l'article 3, il convient de mettre à jour le calendrier de mise à disposition de ces données. En outre, il convient également de fixer le calendrier de mise à disposition des nouveaux ensembles de données statiques, historiques et observés sur les déplacements et la circulation.

(17) Le Contrôleur européen de la protection des données a été consulté conformément à l'article 42, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil ([15]) et a rendu un avis le 25 juillet 2023.

(18) Il convient, dès lors, de modifier le règlement délégué (UE) 2017/1926 en conséquence,

([13]) Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

([14]) 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») (JO L 201 du 31.7.2002, p. 37).

([15]) Règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2018 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions, organes et organismes de l'Union et à la libre circulation de ces données, et abrogeant le règlement (CE) nº 45/2001 et la décision nº 1247/2002/CE (JO L 295 du 21.11.2018, p. 39).

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Modifications du règlement délégué (UE) 2017/1926

Le règlement délégué (UE) 2017/1926 est modifié comme suit:

1) À l'article 1er, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Le présent règlement établit les spécifications nécessaires afin de garantir que les services d'informations sur les déplacements multimodaux mis à disposition dans l'ensemble de l'Union sont précis et disponibles par-delà les frontières à l'intention des utilisateurs finaux des STI.».

2) L'article 2 est remplacé par le texte suivant:

«*Article 2*

Définitions

Aux fins du présent règlement, les définitions figurant à l'article 4 de la directive 2010/40/UE et à l'article 3 du règlement (UE) nº 1315/2013 s'appliquent.

Les définitions suivantes, en ce qui concerne les informations relatives aux déplacements multimodaux et à la circulation, s'appliquent également:

1) "informations sur les déplacements multimodaux", des informations tirées de données statiques, historiques, observées ou dynamiques sur les déplacements et la circulation, ou toute combinaison de ces données, à l'intention des utilisateurs finaux, fournies par l'intermédiaire de tout moyen de communication, couvrant au moins deux modes de transport et donnant la possibilité de comparer les modes de transport;

2) "service d'informations sur les déplacements", un service STI, comprenant des cartes numériques, qui fournit aux utilisateurs de données et aux utilisateurs finaux des informations sur les déplacements et la circulation pour au moins un mode de transport;

3) "données dynamiques sur les déplacements et la circulation", les données relatives aux différents modes de transport qui changent souvent ou les données relatives à des événements ou circonstances imprévus, telles qu'énumérées à l'annexe;

4) "données statiques sur les déplacements et la circulation", les données relatives aux différents modes de transport qui ne changent pas souvent ou les données relatives à des modifications prévues, telles qu'énumérées à l'annexe;

5) "données historiques relatives aux déplacements et à la circulation", les données relatives aux caractéristiques de la circulation, utilisées pour calculer les retards moyens, en fonction de l'heure, du jour et de la saison, qui sont fondées sur des mesures antérieures, comprenant le taux de congestion, les vitesses moyennes et les temps de trajet moyens;

6) "données observées", les données opérationnelles relatives aux déplacements et à la circulation, telles que la durée et la raison des retards et des annulations, résultant des opérations de service et collectées au cours de celles-ci;

7) "utilisateur de données", toute entité publique ou privée, telle que les autorités de transport, les opérateurs de transport, les fournisseurs de services d'informations sur les déplacements, les fabricants de cartes numériques, les fournisseurs de services de transport à la demande et les gestionnaires d'infrastructure, ou toute autre entité utilisant les données énumérées à l'annexe pour créer des informations sur les déplacements multimodaux, ou lorsque les conditions fixées par le détenteur de données le prévoient, utilisant les données à d'autres fins;

8) "autorité chargée des transports", une autorité publique chargée de la gestion de la circulation ou de la planification, du contrôle ou de la gestion d'un réseau de transport ou d'un service de transport déterminé, ou des deux, relevant de sa compétence territoriale;

9) "opérateur de transport", une entité publique ou privée responsable de l'entretien et de la gestion du service de transport;

10) “fournisseur de service de transport à la demande”, tout prestataire public ou privé de services de transport à la demande pour les utilisateurs finaux;

11) “détenteur de données”, toute personne morale, entité publique ou privée, telle que les autorités de transport, les opérateurs de transport, les gestionnaires d’infrastructure ou les fournisseurs de services de transport à la demande, qui a le droit d’accorder l’accès aux données énumérées à l’annexe qu’elle contrôle ou de les partager, conformément au droit de l’Union ou au droit national applicable;

12) “service de transport à la demande”, un service qui nécessite une interaction préalable du fournisseur de service de transport à la demande et de l’utilisateur final;

13) “utilisateur final”, une personne physique ou morale, qui a accès aux services d’informations sur les déplacements;

14) “métadonnées”, une description structurée du contenu des données qui aide à les retrouver et à les utiliser;

15) “résultat de recherche d’itinéraire”, l’itinéraire de voyage, dans un format numérique lisible par une machine, résultant d’une demande de trajet par un utilisateur final, en référence au(x) point(s) de transfert utilisé(s);

16) “point de transfert”, la gare, l’arrêt ou le lieu où deux résultats de recherche d’itinéraire provenant de services d’informations sur les déplacements sont combinés afin d’obtenir un trajet;

17) “point d’accès”, une interface numérique qui donne accès aux données énumérées à l’annexe, avec les métadonnées correspondantes, en vue de leur réutilisation par les utilisateurs de données, ou aux sources et métadonnées de ces données, en vue de leur réutilisation par les utilisateurs de données;

18) “mise à jour des données”, toute modification des données existantes, y compris leur suppression ou l’insertion d’éléments nouveaux ou additionnels;

19) “service de recherche”, un service permettant de rechercher les données requises à l’aide du contenu des métadonnées correspondantes, et d’afficher ledit contenu;

20) “accessibilité des données”, la possibilité de demander et d’obtenir les données à tout moment dans un format numérique lisible par une machine;

21) “réseau transeuropéen de transport global” ou “RTE-T”, les infrastructures de transport et les mesures visées à l’article 6, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 1315/2013;

22) “actualité des données”, la disponibilité de données à jour fournies aux utilisateurs de données et aux utilisateurs finaux suffisamment à l’avance pour être utiles;

23) “fournisseur de services d’informations sur les déplacements”, un fournisseur public ou privé d’au moins une information sur les déplacements et la circulation, destinée aux utilisateurs de données et aux utilisateurs finaux, à l’exclusion d’un simple convertisseur d’informations;

24) “liaison de services”, la connexion de services d’informations sur les déplacements locaux, régionaux et nationaux qui sont reliés par des interfaces techniques afin de fournir des résultats de recherche d’itinéraire ou d’autres résultats provenant d’interfaces de programmation d’application (API), fondés sur des informations statiques, historiques, observées et/ou dynamiques sur les déplacements et la circulation;

25) “nœud d’accès”, un lieu prédéfini où les voyageurs peuvent monter à bord d’un moyen de transport régulier ou de transport à la demande ou le quitter.».

3) L’article 3 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Chaque État membre crée un point d’accès national. Le point d’accès national constitue, pour les utilisateurs de données, un point d’accès unique aux données statiques, historiques, observées et dynamiques relatives aux déplacements et à la circulation pour les différents modes de transport, y compris les mises à jour des données, conformément à l’annexe, fournies par les détenteurs de données sur le territoire d’un État membre donné.»;

b) les paragraphes 3 et 4 sont remplacés par le texte suivant:

«3. Les points d’accès nationaux fournissent des services de recherche aux utilisateurs de données.

4. Les États membres parviennent à un accord, en coopération avec les parties prenantes concernées dans le domaine des STI, sur les exigences en matière de métadonnées. Les détenteurs de données veillent à fournir les métadonnées sur la base de ces exigences.»;

c) le paragraphe 6 suivant est ajouté:

«6. Toute entité fournissant des données par l'intermédiaire du point d'accès national peut le faire par procuration conformément aux accords applicables, notamment au moyen d'une base de données ou d'un agrégateur tiers. Cela ne dispense pas le détenteur de données initial des obligations énoncées aux articles 3 à 8.».

4) Les articles 4, 5 et 6 sont remplacés par le texte suivant:

«*Article 4*

Accessibilité, échange et réutilisation des données statiques, historiques et observées sur les déplacements et la circulation

1. Les détenteurs de données fournissent, par l'intermédiaire du point d'accès national établi conformément à l'article 3, l'accès aux données statiques, historiques et observées relatives aux déplacements et à la circulation énumérées au point 1 de l'annexe, pour les différents modes et moyens de transport en utilisant:

a) dans le cas du transport routier, le format normalisé visé à l'article 4 du règlement délégué (UE) 2015/962;

b) pour les autres modes de transport, l'une des normes et spécifications techniques suivantes, ou tout format numérique lisible par une machine dont la compatibilité et l'interopérabilité avec ces normes et spécifications techniques peuvent être pleinement démontrées, y compris, par exemple, au moyen de convertisseurs et de validateurs automatiques:

i) NeTEx CEN/TS 16614 et versions ultérieures;

ii) les spécifications techniques énoncées dans le règlement (UE) n° 454/2011;

iii) les documents techniques publiés sous l'autorité de la conférence IATA sur les services passagers;

iv) Transmodel EN 12896 en l'absence de protocole d'échange de référence;

c) pour le réseau spatial, les exigences définies à l'article 7 de la directive 2007/2/CE.

2. Les données statiques, historiques et observées relatives aux déplacements et à la circulation énumérées au point 1 de l'annexe, pour lesquelles NeTEx et DATEX II s'appliquent, sont représentées par des profils de l'UE ou nationaux minimaux.

3. Les détenteurs de données fournissent des données statiques, historiques et observées sur les déplacements et la circulation par l'intermédiaire du point d'accès national établi conformément à l'article 3 dans les formats requis, conformément au calendrier suivant:

a) pour les données concernant les déplacements et la circulation visées au point 1.1 de l'annexe, à l'exception du point 1.1 d) ix), concernant le réseau RTE-T global, le 1er décembre 2019 au plus tard;

b) pour les données relatives aux déplacements et à la circulation visées au point 1.2 de l'annexe, à l'exception des points 1.2 a) i) et iii) et du point 1.2 c) ii), pour le réseau RTE-T global, au plus tard le 1er décembre 2020;

c) pour les données concernant les déplacements et la circulation visées au point 1.3 de l'annexe, à l'exception du point 1.3 c) iii), concernant le réseau RTE-T global, le 1er décembre 2021 au plus tard;

d) pour les données relatives aux déplacements et à la circulation visées aux points 1.1, 1.2 et 1.3 de l'annexe, à l'exception du point 1.1 d) ix), des points 1.2 a) i), iii) et vii), du point 1.2 c) ii), du point 1.3 c) iii), ainsi que, pour le transport à la demande, du point 1.2 c) i) et des points 1.3 a) ii) et iii), pour les autres parties du réseau de transport de l'Union, au plus tard le 1er décembre 2023;

e) pour les données relatives aux déplacements et à la circulation visées au point 1.1 d) ix), aux points 1.2 a) i), iii) et vii), au point 1.2 c) ii), au point 1.3 c) iii), au point 1.2 c) i) et aux points 1.3 a) ii) et iii) pour le transport à la demande, de l'annexe, pour l'ensemble du réseau de transport de l'Union, au plus tard le 1er décembre 2024;

f) pour les données relatives aux déplacements et à la circulation visées au point 1.4 de l'annexe concernant l'intégralité du réseau RTE-T de l'Union, le 1er décembre 2025 au plus tard.

4. Les API fournissant un accès aux données statiques, historiques et observées relatives aux déplacements et à la circulation énumérées à l'annexe par l'intermédiaire du point d'accès national établi conformément à l'article 3 sont publiquement accessibles aux utilisateurs de données, le cas échéant sous réserve d'enregistrement.

5. Les utilisateurs de données et les détenteurs de données collaborent afin de veiller à ce que toute inexactitude liée aux données statiques, historiques et observées relatives aux déplacements et à la circulation soit notifiée sans délai au détenteur de données ayant émis ces données.

6. Les données fournies par les détenteurs de données par l'intermédiaire du point d'accès national ne comprennent pas de données à caractère personnel telles que définies à l'article 4, point 1), du règlement (UE) 2016/679.

Article 5

Accessibilité, échange et réutilisation des données dynamiques sur les déplacements et la circulation

1. Les détenteurs de données fournissent, par l'intermédiaire du point d'accès national établi conformément à l'article 3, l'accès aux données dynamiques relatives aux déplacements et à la circulation énumérées aux points 2.1 et 2.2 de l'annexe, pour les différents modes et moyens de transport en utilisant:

a) dans le cas du transport routier, les formats visés aux articles 5 et 6 du règlement délégué (UE) 2015/962;

b) pour les autres modes de transport, soit les normes et spécifications techniques suivantes, soit tout format numérique lisible par une machine dont la compatibilité et l'interopérabilité avec ces normes et spécifications techniques peuvent être pleinement démontrées, y compris, par exemple, au moyen de convertisseurs et de validateurs automatiques:

   i) SIRI CEN/TS 15531 et versions ultérieures;

   ii) les spécifications techniques énoncées dans le règlement (UE) nº 454/2011;

2. Les données dynamiques relatives aux déplacements et à la circulation énumérées aux points 2.1 et 2.2 de l'annexe, auxquelles SIRI et DATEX II s'appliquent, sont représentées par des profils de l'UE ou nationaux minimaux.

3. Les détenteurs de données fournissent des données dynamiques sur les déplacements et la circulation par l'intermédiaire du point d'accès national établi conformément à l'article 3 dans les formats requis, conformément au calendrier suivant:

a) pour les données relatives aux déplacements et à la circulation visées au point 2.1 de l'annexe concernant le réseau RTE-T global, le 1er décembre 2025 au plus tard;

b) pour les données relatives aux déplacements et à la circulation visées au point 2.2 de l'annexe concernant le réseau RTE-T global, le 1er décembre 2026 au plus tard;

c) pour les données relatives aux déplacements et à la circulation visées aux points 2.1 et 2.2 de l'annexe concernant d'autres parties du réseau de transport de l'Union, le 1er décembre 2028 au plus tard.

4. Chaque État membre peut décider que les détenteurs de données fournissent les données dynamiques relatives aux déplacements et à la circulation pour les différents modes de transport énumérées au point 2.3 de l'annexe sur le territoire de cet État membre par l'intermédiaire du point d'accès national établi conformément à l'article 3. Pour ce faire, les détenteurs de données utilisent SIRI CEN/TS 15531 et les versions ultérieures ou tout format numérique lisible par une machine dont la compatibilité et l'interopérabilité avec ces normes et spécifications techniques peuvent être pleinement démontrées, y compris, par exemple, au moyen de convertisseurs et de validateurs automatiques.

5. Les API qui fournissent un accès aux données dynamiques relatives aux déplacements et à la circulation énumérées à l'annexe par l'intermédiaire du point d'accès national établi conformément à l'article 3 sont publiquement accessibles aux utilisateurs de données, le cas échéant sous réserve d'enregistrement.

6. Les utilisateurs de données et les détenteurs de données collaborent afin de veiller à ce que toute inexactitude liée aux données dynamiques relatives aux déplacements et à la circulation soit notifiée sans délai au détenteur de données ayant émis ces données.

7. Les données fournies par les détenteurs de données par l'intermédiaire du point d'accès national ne comprennent pas de données à caractère personnel telles que définies à l'article 4, point 1), du règlement (UE) 2016/679.

Article 6

Mises à jour des données

1. Les services d'informations sur les déplacements sont fondés les données statiques, historiques, observées et dynamiques relatives aux déplacements et à la circulation accessibles les plus récentes.

2. En cas de modification des données visées au paragraphe 1 du présent article, les détenteurs de données mettent à jour les données statiques, historiques, observées et dynamiques pertinentes relatives aux déplacements et à la circulation énumérées à l'annexe et les rendent accessibles par l'intermédiaire du point d'accès national établi conformément à l'article 3 dans un délai permettant une utilisation fiable et efficace des données conformément à l'article 8. Lorsque les modifications sont connues à l'avance, les détenteurs de données fournissent également à l'avance ces mises à jour aux utilisateurs de données. Ils corrigent en temps utile toute inexactitude qu'ils détectent dans leurs données ou qui leur a été signalée par les utilisateurs de données ou les utilisateurs finaux.».

5) À l'article 7, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Sur demande, les fournisseurs de services d'informations sur les déplacements communiquent aux autres fournisseurs de services d'informations sur les déplacements les résultats de recherche d'itinéraire fondés sur des informations relatives aux déplacements et à la circulation statiques, historiques, observées et dynamiques.».

6) À l'article 8, les paragraphes 1 à 4 sont remplacés par le texte suivant:

«1. Les données relatives aux déplacements et à la circulation énumérées à l'annexe et les métadonnées correspondantes, y compris les informations sur leur qualité, sont accessibles à des fins d'échange et de réutilisation au sein de l'Union sur une base non discriminatoire, par l'intermédiaire du point d'accès national établi conformément à l'article 3 et dans un délai permettant une réutilisation fiable et efficace des données. Ces données sont exactes, à jour et fondées sur des exigences minimales en matière de qualité des données. À cet effet, les États membres, en coopération avec les parties prenantes concernées dans le domaine des STI, parviennent à un accord sur ces exigences minimales en matière de qualité des données.

2. Les données visées au paragraphe 1 sont réutilisées d'une manière neutre, sans discrimination ni biais à l'encontre du détenteur de données. Les critères utilisés pour le classement des options de voyage des différents modes de transport ou de leur combinaison, ou les deux, sont transparents et ne se fondent sur aucun facteur directement ou indirectement lié à l'identité de l'utilisateur de données ou de l'utilisateur final ou, le cas échéant, à une considération commerciale en rapport avec la réutilisation des données, et sont appliqués sans discrimination à tous les utilisateurs de données ou utilisateurs finaux participants. La première présentation d'itinéraire de voyage n'induit pas l'utilisateur final en erreur.

3. En cas de réutilisation des données statiques, historiques, observées et dynamiques relatives aux déplacements et à la circulation, la source de ces données est indiquée, si le détenteur de données l'exige. L'intervalle de mise à jour des données statiques, historiques, observées et, si possible, dynamiques est également indiqué.

4. Les modalités d'utilisation des données relatives aux déplacements et à la circulation fournies par l'intermédiaire du point d'accès national conformément à l'article 3 peuvent être déterminées par un accord de licence. Ces conditions ne limitent pas inutilement les possibilités de réutilisation et ne sont pas utilisées pour restreindre la concurrence. Les accords de licence, lorsqu'ils sont utilisés, restreignent dans tous les cas aussi peu que possible les possibilités de réutilisation. Toute compensation financière est raisonnable et proportionnée aux coûts légitimes résultant de la fourniture et de la diffusion des données pertinentes sur les déplacements et la circulation.».

7) L'article 9 est remplacé par le texte suivant:

«*Article 9*

Évaluation de la conformité

1. Les États membres évaluent si les détenteurs de données et les fournisseurs de services d'informations sur les déplacements respectent les exigences énoncées aux articles 3 à 8.

2. Aux fins de l'évaluation visée au paragraphe 1, les autorités compétentes des États membres peuvent demander aux détenteurs de données et aux fournisseurs de services d'informations sur les déplacements les documents suivants:

a) une description des données relatives aux déplacements et à la circulation accessibles par l'intermédiaire du point d'accès national, des informations sur leur qualité et les conditions de réutilisation de ces données;

b) une description des services d'informations sur les déplacements disponibles, y compris les connexions avec d'autres services, le cas échéant;

c) une déclaration de la conformité aux exigences prévues aux articles 3 à 8 fondée sur des données concrètes;

d) les accords de licence ou les accords contractuels conclus avec les fournisseurs de services d'informations sur les déplacements.

3. Les États membres contrôlent de manière aléatoire l'exactitude des déclarations visées au paragraphe 2, point c).».

8) À l'article 10, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Les États membres fournissent à la Commission, dans le cadre des rapports d'avancement prévus à l'article 17, paragraphe 3, de la directive 2010/40/UE, les informations suivantes:

a) les progrès réalisés en matière d'accessibilité et d'échange des types de données concernant les déplacements et la circulation énumérés dans l'annexe;

b) la portée géographique des données visées à l'annexe, accessibles par l'intermédiaire du point d'accès national établi conformément à l'article 3, et leur qualité, y compris les critères utilisés pour définir cette qualité et les moyens utilisés pour la contrôler;

c) la liaison de services d'informations sur les déplacements;

d) les résultats de l'évaluation de la conformité visée à l'article 9, paragraphe 1;

e) le cas échéant, une description des modifications apportées au point d'accès national établi conformément à l'article 3.».

9) L'annexe est remplacée par le texte figurant à l'annexe du présent règlement.

Article 2

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*.

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

Fait à Bruxelles, le 29 novembre 2023.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

ANNEXE

«*ANNEXE*

CATÉGORIES DE DONNÉES

(visées aux articles 2, 3, 4, 5, 6, 8 et 10)

Distribution des modes de transport et des moyens de transport et services inclus, tels que:

Transports réguliers tels que:

Transport aérien, transport ferroviaire y compris ferroviaire à grande vitesse, ferroviaire conventionnel et ferroviaire léger, moyen de transport par câble, autocars longue distance, transport maritime y compris les ferries, transport par voies navigables intérieures, métros, tramways, bus, trolleybus.

Transports à la demande tels que:

Bus navette, navire roulier navette, services de trajet à la demande, taxi, voitures partagées, covoiturage, location de voitures, trajets partagés, vélos partagés, vélos en libre service, location de vélos, trottinettes électriques.

Transports personnels tels que:

Voiture, motocycle, vélo, trottinette, marche.

1. TYPES DE DONNÉES STATIQUES, HISTORIQUES ET OBSERVÉES SUR LES DÉPLACEMENTS ET LA CIRCULATION

1.1. **Niveau de service 1**

a) Recherche de lieu (origine/destination):

i) adresses (numéro de bâtiment, rue, code postal);

ii) lieux topographiques (ville, localité, village, banlieue, unité administrative);

iii) lieux intéressants (en relation avec les informations sur les transports), points de destination possibles de voyageurs;

b) Plans de trajet: calendrier opérationnel, associant des types de journées à des dates

c) Recherche de lieux (nœuds d'accès) – pour le transport régulier et le transport à la demande, le cas échéant:

i) nœuds d'accès identifiés;

ii) géométrie/structure de la carte des nœuds d'accès;

d) Calcul du plan de trajet – pour le transport régulier et le transport à la demande, le cas échéant:

i) points d'échange avec possibilité de correspondances;

ii) temps de correspondance par défaut aux points d'échange;

iii) topologie du réseau et itinéraires/lignes (topologie);

iv) exploitants d'entreprises de transport;

v) calendriers des travaux;

vi) correspondances planifiées entre services réguliers garantis;

vii) horaires d'exploitation;

viii) services aux nœuds d'accès (informations sur le quai, guichets d'assistance/d'information, billetterie, ascenseurs/escaliers, entrées et sorties);

ix) véhicules, y compris leur accessibilité (par exemple, plancher surbaissé, accessibilité pour les fauteuils roulants, accessibilité pour les landaus) et accessibilité des services embarqués (tels que les toilettes);

x) accessibilité des nœuds d'accès et voies de circulation au sein d'un point d'échange (ascenseurs, escaliers roulants);

xi) existence de services d'assistance (notamment d'assistance sur place);

e) Calcul du plan de trajet:

i) réseau routier (y compris couloirs séparés pour bus/taxi);

ii) réseau cyclable (pistes cyclables, voies cyclables, voies partagées avec les bus, voies partagées avec d'autres véhicules, voies partagées avec des piétons);

iii) réseau piétonnier et services facilitant l'accessibilité.

1.2. **Niveau de service 2**

a) Recherche de lieu – pour le transport à la demande et le transport personnel:

i) localisation des places de stationnement (sur voirie et hors voirie), y compris des places de stationnement accessibles aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite;

ii) parcs relais (vélos);

iii) parcs relais (voitures);

iv) stations de vélos partagés;

v) stations de voitures partagées;

vi) stationnement sécurisé pour vélos (tels que garages fermés);

vii) zones de stationnement pour trottinettes;

b) Service d'information:

i) lieux et modalités d'achat de billets pour un mode de transport régulier, y compris les circuits de distribution, les méthodes d'exécution, les méthodes de paiement;

ii) lieux et modalités de paiement du stationnement, y compris les circuits de distribution, les méthodes d'exécution et les modalités de paiement;

c) Informations auxiliaires – pour le transport régulier et le transport à la demande, le cas échéant:

i) tarifs standard communs de base:

— données tarifaires du réseau (zones tarifaires et arrêts, niveaux tarifaires);

— structures des tarifs standard (point à point, y compris tarifs journaliers et hebdomadaires, tarifs zonaux, tarifs forfaitaires);

ii) caractéristiques des véhicules, y compris les classes de transport, le wifi à bord, le nombre d'emplacements et les conditions d'accès pour les vélos.

1.3. **Niveau de service 3**

a) Demande de données détaillées concernant les produits tarifaires communs et spéciaux – pour le transport régulier et le transport à la demande, le cas échéant:

i) catégories de voyageurs (telles qu'adulte, enfant, senior, étudiant, militaire/vétéran, personne handicapée et personne à mobilité réduite, conditions applicables et classes de voyage);

ii) produits tarifaires communs (droits d'accès, tels que zone/point à point, y compris les billets journaliers et hebdomadaires, aller simple/aller-retour, admissibilité, conditions d'utilisation de base telles que période de validité/opérateur/durée du voyage/correspondance, tarifs standard point à point pour différentes liaisons point à point, y compris les tarifs journaliers et hebdomadaires, les tarifs par zones et les tarifs forfaitaires);

iii) produits tarifaires spéciaux (offres comportant des conditions spéciales supplémentaires telles que des tarifs promotionnels, des tarifs de groupe, des abonnements, des offres combinées groupant différents produits tels que du stationnement, un voyage, une durée minimale de séjour);

iv) conditions commerciales de base telles que le remboursement/le remplacement/l'échange/le transfert;

v) conditions de réservation de base telles que la période d'achat, les périodes de validité, les tarifs limités à certains itinéraires et zones, une durée minimale de séjour;

b) Service d'information – pour le transport à la demande: modalités de réservation des services de transport à la demande, y compris les circuits de distribution, les méthodes d'exécution et les méthodes de paiement;

c) Plans de trajet:

i) les caractéristiques des réseaux cyclables (qualité du revêtement, possibilité de rouler à deux de front, voie partagée, sur route ou hors route, route pittoresque, passage uniquement pédestre, restrictions d'accès ou de changement de direction (par exemple à contresens);

ii) paramètres nécessaires pour calculer un facteur environnemental, tels que les émissions de gaz à effet de serre par type de véhicule ou voyageur-kilomètre ou en fonction de la distance parcourue à pied;

iii) paramètres nécessaires au calcul de la consommation de carburant (carburants conventionnels et alternatifs);

d) Calcul du plan de trajet: le temps de trajet estimatif par type de journée et zone horaire par mode de transport ou combinaison de modes de transport.

1.4. **Niveau de service 4**

a) Données historiques sur les déplacements et la circulation concernant les retards – pour le transport régulier et le transport à la demande, le cas échéant;

b) Données observées sur les retards et les heures de passage – pour les transports réguliers:

i) durée et, si possible, raison des retards d'au moins 60 minutes pour les services de transport ferroviaire de voyageurs [conformément à l'article 19 du règlement (UE) 2021/782];

ii) durée et, si possible, raison des retards au départ de plus de 90 minutes pour les services de transport de voyageurs par mer et par voies de navigation intérieure [conformément à l'article 18 du règlement (UE) n° 1177/2010];

iii) durée et, si possible, raison des retards au départ d'un terminal de plus de 120 minutes pour les services réguliers de transport de voyageurs par autobus et autocar dont la distance prévue est égale ou supérieure à 250 km [conformément à l'article 19 du règlement (UE) n° 181/2011];

iv) durée et, si possible, raison des retards au départ d'au moins 120 minutes et à l'arrivée d'au moins 180 minutes pour les vols [conformément aux articles 5 et 6 du règlement (CE) n° 261/2004];

c) Données observées sur les annulations — pour les transports réguliers:

i) annulations de services de transport ferroviaire de voyageurs et, si possible, leur raison;

ii) annulations de services de transport de voyageurs par mer et par voie de navigation intérieure et, si possible, leur raison;

iii) annulations de services réguliers d'autobus et d'autocars dont la distance prévue est égale ou supérieure à 250 km et, si possible, leur raison;

iv) annulations de vols et, si possible, leur raison;

d) Informations sur les tarifs de stationnement.

2. TYPES DE DONNÉES DYNAMIQUES CONCERNANT LES DÉPLACEMENTS ET LA CIRCULATION

2.1. **Niveau de service 1**

Heures de passage, itinéraires et informations auxiliaires:

i) perturbations, telles que des fermetures de réseaux et/ou des déviations et, si possible, la raison de ces perturbations;

ii) informations sur la situation en temps réel, telles que les heures estimées de départ et d'arrivée, les retards, les annulations, le suivi des correspondances garanties;

iii) situation aux nœuds d'accès (notamment informations dynamiques sur les plateformes, ascenseurs et escaliers roulants en service, emplacement des entrées et sorties fermées – pour le transport régulier).

2.2. **Niveau de service 2**

a) Service d'information sur les tarifs de stationnement – pour le transport à la demande et le transport personnel;

b) Vérification de la disponibilité et localisation — pour le transport à la demande et le transport personnel, le cas échéant:

i) disponibilité et localisation des voitures partagées, disponibilité et localisation des vélos partagés, disponibilité et localisation des trottinettes partagées, et disponibilité et localisation d'autres véhicules partagés;

ii) places de parking disponibles (sur et hors voirie).

2.3. **Niveau de service 3**

Informations sur le taux d'occupation des véhicules – pour le transport régulier et le transport à la demande, le cas échéant.»