



Exposé des motifs

Contexte législatif

Le présent projet de loi succède au projet de règlement grand-ducal n° 8544 qui est, parallèlement au dépôt du présent projet de loi, retiré de la procédure législative.

En effet, le présent projet de loi fait suite à l'avis du Conseil d'Etat du 7 octobre 2025 (avis n° 62.158) aux termes duquel ce dernier a considéré que les matières visées dans le projet de règlement grand-ducal précité constituaient des matières réservées à la loi, à savoir la liberté du commerce et de l'industrie garantie par l'article 35 de la Constitution, de sorte que seule une loi pouvait en régir les conditions.

Dans ces conditions, les auteurs du texte proposent de retirer de la procédure législative le projet de règlement grand-ducal n° 8544 et de lui substituer un projet de loi afin de garantir la portée et l'efficacité de la directive 2010/40/UE précitée, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661.

Les objectifs du projet de loi

Le présent projet de loi a pour objet de transposer la directive (UE) 2023/2661 du Parlement européen et du Conseil du 22 novembre 2023 modifiant la directive 2010/40/UE 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.

Cette directive doit être transposée au plus tard le 21 décembre 2025 et, par dérogation à cette date, avant le 21 mars 2025 s'agissant de l'obligation en matière de présentation de rapports prévue à l'article 17, paragraphe 1, de la directive 2010/40/UE, telle que modifiée. Il est d'ores et déjà précisé que le Luxembourg a satisfait à cette dernière obligation dans le délai imparti, en déposant un premier rapport le 21 mars 2025.

La directive (UE) 2023/2661 précitée du 22 novembre 2023 a essentiellement pour objet de développer le déploiement et l'utilisation de systèmes et de services de transport intelligents (STI) sur les routes du réseau transeuropéen de transport. Elle modifie et apporte un certain nombre de définitions nouvelles et prévoit la fourniture obligatoire de certains services STI ainsi que la disponibilité et l'accessibilité de données essentielles pour informer les usagers de la route et de services STI.

Par ailleurs, le présent projet de loi vise à reprendre les dispositions qui sont toujours d'application de la directive originelle 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.

Il convient de rappeler que cette directive a été « transposée » en droit luxembourgeois par la lettre circulaire du 22 février 2012 concernant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport. Cet instrument de transposition a été considéré comme suffisant par la Commission européenne et a fait l'objet d'une publication adéquate (Mémorial B, n° 19, 1^{er} mars 2012, p. 365).

Le présent projet de loi reprend les dispositions de la lettre circulaire précitée du 22 février 2012 portant transposition de la directive 2010/40/UE précitée du 7 juillet 2010 qui sont toujours d'application.

Le présent projet de loi constitue ainsi une transposition de la directive 2010/40/UE précitée, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661.

L'économie générale du texte

La directive 2010/40/UE précitée définit les systèmes de transport intelligents (STI) comme des applications avancées qui visent à fournir des services innovants liés aux différents modes de transport et à la gestion de la circulation et permettent aux différents utilisateurs d'être mieux informés, et de faire un usage plus sûr, plus coordonné et plus « intelligent » des réseaux de transport routier.

La directive 2010/40/UE vise ainsi à encourager le développement de technologies de transport innovantes pour créer des STI. Pour ce faire, des normes et des spécifications communes de l'Union européenne sont introduites.

La Commission a adopté, par voie d'actes délégués, des spécifications concernant :

- eCall (règlement délégué (UE) n° 305/2013, tel que modifié par le règlement (UE) 2024/1084) ;
- les services d'information concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux (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) ;
- les informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière gratuites pour les usagers (règlement (UE) n° 886/2013) ;



- les services d'information sur les déplacements multimodaux dans l'ensemble de l'Union européenne (règlement (UE) 2017/1926, tel que modifié par le règlement (UE) 2024/490) ;
- des services d'information en temps réel sur la circulation à l'échelle de l'Union européenne (règlement (UE) 2022/670).

Le présent projet de loi confie au ministre ayant la Mobilité dans ses attributions le soin de coordonner les actions en vue de s'assurer de la disponibilité des données et du déploiement des services STI.

Il convient de rappeler que le ministre ayant la Mobilité dans ses attributions est responsable, au niveau national, de la coordination des initiatives lancées sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg en matière de STI.

En pratique, par exemple, l'Administration des ponts et chaussées est tenue de mettre à disposition un certain nombre d'informations relatives à la circulation par l'intermédiaire notamment du Contrôle et Information du Trafic sur les Autoroutes (CITA). Sur son site Internet, le CITA renseigne sur la situation du trafic au Grand-Duché de Luxembourg, les temps de parcours et permet la visualisation de l'intensité du trafic. Le CITA renseigne aussi sur la présence des aires de service sur les autoroutes du Luxembourg ainsi que sur la disponibilité d'emplacements de stationnement pour les poids lourds et les véhicules commerciaux. D'autres acteurs, tels que l'Administration des transports publics, le CGDIS, Luxtram, l'Automobile Club du Luxembourg (ACL), les Autobus de la Ville de Luxembourg (AVL), etc., sont tenus de collecter et de publier les données concernées par les actes délégués de la Commission européenne.

Ces données sont actuellement diffusées sur le site « data.public.lu ». Cependant, et pour des raisons techniques, ce site ne constituera pas une solution pérenne. À une étape ultérieure, une autre interface numérique sera créée à cet effet.

Il convient également de rappeler que le Grand-Duché a un intérêt direct dans la continuité des services STI. D'un côté, il va de soi que les déplacements transfrontaliers sont vitaux pour l'économie luxembourgeoise. Il est donc opportun de veiller à la diffusion d'une information complète et fiable sur les services et infrastructures de mobilité du Grand-Duché au-delà de ses frontières. De l'autre côté, et c'est l'esprit même de la directive STI – l'introduction de mécanismes de contrôle du respect des standards européens constitue une garantie de qualité pour les usagers nationaux. Les applications visées par la directive recoupent en effet les priorités du Gouvernement luxembourgeois : accroître la fiabilité et la performance de l'information multimodale pour les usagers des transports publics, améliorer l'information et la gestion des incidents routiers, et préparer le cadre nécessaire au développement de la conduite autonome.



TEXTE DU PROJET

Projet de loi portant transposition de la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661

Nous Guillaume, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661 ;

Le Conseil d'Etat entendu ;

Vu l'adoption par la Chambre des députés ;

Vu la décision de la Chambre des députés du ... et celle du Conseil d'Etat du ... portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

Avons ordonné et ordonnons :

Art. 1^{er}. Objet et champ d'application

(1) La présente loi établit un cadre visant à soutenir le déploiement et l'utilisation coordonnés et cohérents de systèmes de transport intelligents (STI) et fixe les conditions générales nécessaires à cette fin.

(2) La présente loi prévoit la disponibilité des données et le déploiement de services STI dans les domaines prioritaires visés à l'article 3, avec, pour les données, la couverture géographique spécifique prévue à l'annexe III de la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661, et, pour les services STI, la couverture géographique spécifique prévue à l'annexe IV de ladite directive.

(3) La présente loi s'applique aux services et applications STI dans le domaine du transport routier et à leurs interfaces avec d'autres modes de transport, sans préjudice des questions touchant à la sécurité nationale ou nécessaires dans l'intérêt de la défense.



Art. 2. Définitions

Pour l'application de la présente loi, on entend par :

- 1° « systèmes de transport intelligents » ou « STI » : les systèmes dans lesquels des technologies de l'information et de la communication sont appliquées, dans le domaine du transport routier, y compris les infrastructures, les véhicules et les usagers, et dans la gestion de la circulation et la gestion de la mobilité, ainsi que pour les interfaces avec d'autres modes de transport ;
- 2° « interopérabilité » : la capacité des systèmes et des processus industriels qui les sous-tendent à échanger des données et à partager des informations et des connaissances, permettant la continuité des services STI ;
- 3° « application STI » : un instrument opérationnel pour l'application des STI ;
- 4° « service STI » : la mise en place d'une application STI dans un cadre organisationnel et opérationnel clairement défini en vue d'améliorer la sécurité de l'utilisateur, l'efficacité, la mobilité durable ou le confort, ou de faciliter ou de soutenir les opérations de transport et de voyage ;
- 5° « prestataire de services STI » : tout prestataire public ou privé d'un service STI ;
- 6° « utilisateur de STI » : tout utilisateur d'applications ou de services STI ;
- 7° « usagers vulnérables de la route » : les usagers non motorisés ;
- 8° « dispositif nomade » : un dispositif de communication ou d'information portable qui peut être apporté dans le véhicule pour accompagner la conduite et/ou les opérations de transport ;
- 9° « plate-forme » : une unité embarquée ou non permettant le déploiement, la fourniture, l'exploitation et l'intégration d'applications et de services STI ;
- 10° « architecture » : la définition conceptuelle de la structure, du comportement et de l'intégration d'un système donné dans son environnement ;
- 11° « interface » : un mécanisme d'articulation mis en place entre les systèmes, qui leur permet de communiquer et d'interagir ;
- 12° « compatibilité » : la capacité générale d'un dispositif ou d'un système à fonctionner avec un autre dispositif ou système sans modification ;
- 13° « continuité des services » : la capacité à assurer, dans toute l'Union européenne, des services sans interruption sur les réseaux de transport ;
- 14° « détenteur de données » : toute entité ou toute personne, publique ou privée, qui a le droit de donner accès aux types de données énumérées dans les annexes de la directive 2010/40/UE précitée, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661, et dans les règlements délégués de la Commission européenne complétant ladite directive ; sont notamment visés les communes, les administrations, les autorités de transport, les opérateurs de transport, les gestionnaires d'infrastructure ou les fournisseurs de services de transport à la



demande, les prestataires de services d'informations, les exploitants d'aires de stationnement ou d'infrastructures routières, les prestataires de services publics ou privés ;

15° « données routières » : les données relatives aux caractéristiques de l'infrastructure routière, y compris les panneaux de signalisation fixes et leurs attributs réglementaires liés à la sécurité, ainsi que l'infrastructure de recharge et de ravitaillement en carburants alternatifs ;

16° « données concernant la circulation » : les données historiques et en temps réel relatives aux caractéristiques de la circulation routière ;

17° « données concernant les déplacements » : les données de base, comprenant les horaires et tarifs des transports publics, nécessaires à la communication, avant et pendant le trajet, d'informations pour un déplacement multimodal afin de faciliter la planification, la réservation et l'adaptation du déplacement ;

18° « spécification » : une mesure contraignante assortie de dispositions contenant des exigences, des procédures ou toute autre règle pertinente ;

19° « norme » : une norme au sens de l'article 2, point 1), du règlement (UE) n° 1025/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relatif à la normalisation européenne, modifiant les directives 89/686/CEE et 93/15/CEE du Conseil ainsi que les directives 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE et 2009/105/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la décision 87/95/CEE du Conseil et la décision n° 1673/2006/CE du Parlement européen et du Conseil ;

20° « systèmes de transport intelligents coopératifs » ou « STI-C » : des systèmes de transport intelligents qui permettent aux utilisateurs de STI d'interagir et de coopérer en échangeant des messages sécurisés et fiables, sans se connaître au préalable et de manière non discriminatoire ;

21° « service STI-C » : un service STI fourni par l'intermédiaire d'un STI-C ;

22° « disponibilité des données » : l'existence de données dans un format numérique lisible par machine ;

23° « point d'accès national » ou « PAN » : une interface numérique qui constitue un point d'accès unique aux données, tel que défini dans les spécifications visées à l'article 6 de la 2010/40/UE précitée, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661 ;

24° « accessibilité des données » : la possibilité de demander et d'obtenir des données dans un format numérique lisible par machine ;

25° « service numérique de mobilité multimodale » : un service fournissant des informations sur les données relatives à la circulation et aux déplacements, comprenant la localisation des installations de transport, les horaires, les places disponibles ou les tarifs pour plusieurs modes de transport, qui peut comprendre des fonctionnalités permettant d'effectuer des réservations ou des paiements, ou encore d'émettre des billets ;

26° « informations sous-jacentes » : des informations relevant du champ d'application de la présente loi dont il a été déterminé qu'elles sont pertinentes pour informer les usagers de la route



et de STI, en particulier par les autorités routières lorsqu'elles sont responsables de telles informations ;

27° « route principale » : une route au sens de l'article 2, point 3°, de la loi du 23 mai 2022 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières ;

28° « ministre » : le ministre ayant la Mobilité des ses attributions.

Art. 3. Domaines prioritaires

(1) Pour l'application de la présente loi, les éléments suivants constituent des domaines prioritaires pour l'élaboration et l'utilisation de spécifications et de normes :

- 1° domaine prioritaire I : services STI d'informations et de mobilité ;
- 2° domaine prioritaire II : services STI de gestion des déplacements, des transports et de la circulation ;
- 3° domaine prioritaire III : services STI liés à la sûreté et à la sécurité routières ;
- 4° domaine prioritaire IV : services STI de mobilité coopérative, connectée et automatisée.

(2) Le champ d'application des domaines prioritaires est précisé à l'annexe I de la directive 2010/40/UE précitée, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661.

Art. 4. Actions prioritaires

Dans le cadre des domaines prioritaires, les éléments suivants constituent des actions prioritaires pour l'élaboration et l'utilisation de spécifications et de normes telles que celles prévues à l'annexe I de la directive 2010/40/UE précitée, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661 :

- 1° la mise à disposition de services d'informations sur les déplacements multimodaux ;
- 2° la mise à disposition de services d'informations en temps réel sur la circulation ;
- 3° 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 ;
- 4° la mise à disposition harmonisée d'un service d'appel d'urgence (eCall) interopérable dans toute l'Union européenne ;
- 5° la mise à disposition de services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux ;
- 6° la mise à disposition de services de réservation concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux.



Art. 5. Application des spécifications au déploiement des STI

Les spécifications adoptées par la Commission européenne conformément à l'article 6 de la directive 2010/40/UE précitée, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661, s'appliquent aux applications et services STI, lorsque ceux-ci sont déployés, conformément aux principes énoncés à l'annexe II de ladite directive.

Art. 6. Disponibilité des données et déploiement des services STI

(1) Lorsque les informations sous-jacentes existent déjà, les détenteurs de données fournissent des données pour la couverture géographique relative à chaque type de données visé à l'annexe III de la directive 2010/40/UE précitée, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661.

Les données correspondant aux informations sous-jacentes créées ou mises à jour à la date indiquée dans la troisième colonne de l'annexe III de la directive 2010/40/UE précitée, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661, ou après cette date sont mises à disposition sans retard par les détenteurs de données. Cette mise à disposition s'effectue par l'intermédiaire du point d'accès national.

Sauf disposition contraire prévue à l'annexe III de la directive 2010/40/UE précitée, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661, les détenteurs de données mettent à disposition les autres données correspondant à toutes les informations sous-jacentes existantes, créées ou mises à jour avant la date indiquée dans la quatrième colonne de ladite annexe, sans retard après cette date. Cette mise à disposition s'effectue par l'intermédiaire du point d'accès national.

Les délais prévus par le présent paragraphe ne s'appliquent qu'aux infrastructures existantes. Pour les infrastructures achevées à une date ultérieure, ces délais s'entendent comme étant les dates d'achèvement.

Le ministre garantit l'accessibilité de ces données par l'intermédiaire du point d'accès national au plus tard à la même date.

(2) Les prestataires de services STI déploient les services STI précisés à l'annexe IV de la directive 2010/40/UE précitée, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661, pour la couverture géographique le plus tôt possible et, en tout état de cause, au plus tard aux dates correspondantes fixées à ladite annexe.

(3) Les modifications par acte délégué des normes de l'annexe III et de la liste des services STI de l'annexe IV de la directive 2010/40/UE précitée, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661, s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes modificatifs afférents de l'Union européenne. Le ministre publiera un avis au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg renseignant sur les modifications ainsi intervenues, en y ajoutant une référence à l'acte publié au Journal officiel de l'Union européenne.



(4) Le ministre est l'autorité compétente pour garantir la disponibilité des données et le déploiement des services STI.

Les détenteurs de données et les prestataires de services STI transmettent régulièrement au ministre une description des données ou des services d'information qu'ils fournissent, des informations sur la qualité et les conditions de réutilisation de ces données et une déclaration de conformité aux règlements délégués complétant la directive 2010/40/UE précitée, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661.

(5) A défaut, pour les détenteurs de données ou les prestataires de services STI, de respecter les délais visés au paragraphe 1^{er}, alinéas 2 et 3, et au paragraphe 2, le ministre met en demeure ces derniers de fournir et de mettre à disposition par l'intermédiaire du point d'accès national les données concernées par la présente loi ou de déployer les services STI requis dans un délai de quinze jours ouvrables.

Le refus de fournir ou de mettre à disposition les données demandées dans le délai imparti est passible d'une amende de 251 euros à 2.500 euros. Le paiement de l'amende ne dispense pas de la fourniture et de la mise à disposition des données demandées ou le déploiement des services STI requis.

Art. 7. Règles concernant la responsabilité

Les questions se rapportant à la responsabilité, en ce qui concerne le déploiement et l'utilisation d'applications et de services STI visés dans les spécifications adoptées par la Commission européenne conformément à l'article 6 de la directive 2010/40/UE précitée, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661, sont traitées conformément à la loi modifiée du 21 avril 1989 relative à la responsabilité civile du fait des produits défectueux.

Art. 8. Rapports

A la suite du rapport initial sur la mise en œuvre de la directive 2010/40/UE précitée, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661, soumis à la Commission européenne le 21 mars 2025 au plus tard, le ministre rend compte tous les trois ans des progrès accomplis dans la mise en œuvre de ladite directive et des actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celle-ci.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.



Commentaire des articles

Ad Art. 1^{er}. Objet et champ d'application

Cet article énonce l'objet et le champ d'application du projet de loi, qui vise à établir un cadre destiné à soutenir le déploiement ainsi que l'utilisation coordonnée et cohérente des systèmes de transport intelligents (STI), tout en fixant les conditions générales nécessaires à cette fin.

Ad Art. 2. Définitions

Cet article définit les termes clés nécessaires à la compréhension et à l'application du projet de loi.

L'article regroupe les définitions issues de la directive 2010/40/UE relative au cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et ses interfaces avec d'autres modes de transport, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et la directive (UE) 2023/2661 du Parlement européen et du Conseil du 22 novembre 2023 modifiant la directive 2010/40/UE 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, transposée en droit national par la lettre circulaire du 22 février 2012 concernant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport.

L'article intègre également les nouvelles définitions introduites par la directive (UE) 2023/2661 du Parlement européen et du Conseil du 22 novembre 2023 modifiant la directive 2010/40/UE 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, afin de constituer un ensemble harmonisé et cohérent de définitions.

Les définitions des notions « systèmes de transport intelligents coopératifs », « services STI-C », « disponibilité des données », « point d'accès national », « accessibilité des données », « service numérique de mobilité multimodale », « informations sous-jacentes » et « route principale » sont introduites conformément à la directive (UE) 2023/2661 précitée. Par ailleurs, les définitions de « interopérabilité », « service STI », « données routières » et « norme » sont mises à jour.

En ce qui concerne plus spécifiquement la définition du « point d'accès national » ou « PAN », il y a lieu de préciser que dans son avis en date du 7 octobre 2025, le Conseil d'Etat a estimé qu'il convenait de désigner le point d'accès national. Il n'est toutefois pas possible, à ce stade, de désigner une interface numérique qui a vocation à perdurer dans le temps.



Depuis 2014, le « PAN » luxembourgeois au sens de la définition de l'article 2, point 23, du projet de loi est assuré par le portail « data.public.lu », tel que défini dans l'article 4, paragraphe 5, de la loi du 29 novembre 2021 sur les données ouvertes et la réutilisation des informations du secteur public. Ce choix répond au double objectif de simplification administrative et d'efficacité budgétaire, en ce que le portail des données ouvertes est déjà en place et évite ainsi la mise en place d'infrastructures numériques supplémentaires ; en même temps, les données STI luxembourgeoises sont intégralement des données ouvertes et donc naturellement découvrables sur le portail des données ouvertes.

Tout de même le projet de loi ne désigne pas expressément « data.public.lu » comme PAN, en raison de discussions récurrentes au sein du comité européen STI sur l'interopérabilité des PAN des États membres et la perspective qui en découle, que la Commission européenne impose des standards communs. En effet, la directive STI se heurte à une tension : les données « sous-jacentes » sont produites nationalement voire localement, mais doivent être consommables de manière continue à l'échelle européenne. La directive et les spécifications de ses règlements délégués assurent l'interopérabilité technique des données et leur accessibilité à un PAN par pays, mais ne résolvent pas la difficulté pratique pour l'utilisateur de devoir consulter 27 PANs distincts. Face à ce paradoxe, l'Union européenne a fait de l'interopérabilité des PANs une obligation juridique, inscrite à l'article 5, paragraphe 3, de la directive 2010/40/UE, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et la directive (UE) 2023/266. En fait le projet « NAPCORE-X » qui est l'un des projets phares en matière de « projet de coordination soutenu par l'Union » visé par l'article 5, vient de publier le standard « mobilityDCAT-AP », version spécialisée de « DCAT-AP », destinée à l'échange de descriptions de données de mobilité entre portails d'accès.

Le système technique de « data.public.lu » étant conçu pour supporter « DCAT-AP » mais pas « mobilityDCAT-AP », il est nécessaire de conserver une flexibilité quant au lieu d'hébergement du PAN. À ce jour, il demeure « data.public.lu », mais une migration vers un portail dédié pourrait s'imposer. Il importe toutefois de préciser que, même en cas de migration, les données STI resteront accessibles via « data.public.lu », grâce à l'interopérabilité offerte par « DCAT-AP ». Ainsi, pour l'utilisateur, la recherche et la consultation des données ne subiront aucune modification :

- sur data.public.lu, les données STI demeureront visibles ;
- sur le nouveau PAN, les utilisateurs bénéficieront en sus des enrichissements prévus par « mobilityDCAT-AP », notamment les éléments spécifiques exigés par la directive (UE) 2023/2661 précitée et les mécanismes de contrôle de qualité.

Par ailleurs, et à titre de comparaison, en France, le point d'accès national n'a pas non plus été désigné dans la loi, mais dans un décret.

Enfin, l'article créé la notion de « détenteurs de données », inspirée du 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, et du 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, afin de viser l'ensemble des acteurs qui ont l'obligation de fournir les données et de déployer les services concernés.



En pratique, ces détenteurs de données sont :

- l'Administration des ponts et chaussées, les communes, les prestataires privés de STI, les fournisseurs de cartes et d'informations sur le trafic, dans le cadre du 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 ;
- l'Administration des ponts et chaussées et les opérateurs de stations service / repos pour camionneurs, dans le cadre du 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 ;
- l'Automobile Club du Luxembourg (ACL) et ses partenaires ainsi que les fournisseurs d'info trafic (comme TomTom, INRX, BeMobile), dans le cadre du 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 ;
- l'Administration des transports publics, les Chemins de fer luxembourgeois, Luxtram, TICE, les Autobus de la Ville de Luxembourg (AVL), Vel'OH, Vel'OK, Flex (et Carl'OH), CFL P+R, Flix-Bus, dans le cadre du 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.

Afin de regrouper l'ensemble de ces personnes publiques et privées, l'article 2, point 14 du projet de loi recourt aux notions plus générales d'administrations, communes, autorités et opérateurs de transport, gestionnaires d'infrastructure ou les fournisseurs de services de STI, les exploitants d'aires de stationnement ou d'infrastructures routières, les prestataires de services publics ou privés.

Ad Art. 3. Domaines prioritaires

Cet article définit les domaines prioritaires pour l'élaboration et l'utilisation des spécifications et des normes, en renvoyant à l'annexe I de la directive 2010/40/UE précitée.

Ad Art. 4. Actions prioritaires

Cet article établit les actions prioritaires pour l'élaboration et l'utilisation de spécifications et de normes dans les domaines prioritaires, à savoir la mise à disposition de services d'informations sur les déplacements multimodaux, la mise à disposition de services d'informations en temps réel sur la circulation, les données et procédures pour la fourniture d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière gratuites pour les usagers, la mise à disposition harmonisée d'un service d'appel d'urgence (eCall) interopérable dans toute l'Union européenne, la mise à disposition



de services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux, et la mise à disposition de services de réservation concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux.

Ad Art. 5. Application des spécifications au déploiement des STI

Cet article stipule que les spécifications relatives au déploiement des STI, adoptées par la Commission européenne, s'appliquent aux applications et services STI lorsqu'ils sont déployés conformément aux principes énoncés dans l'annexe II de la directive 2010/40/UE précitée.

Ad Art. 6. Disponibilité des données et déploiement des services STI

Cet article fixe les règles relatives à la mise à disposition des données et au déploiement des services STI. Il précise les obligations des détenteurs de données quant à la fourniture des informations et celles des prestataires de services STI quant au déploiement des services, ainsi que les délais applicables.

L'article attribue au ministre ayant la Mobilité dans ses attributions la responsabilité de garantir l'accessibilité des données et prévoit des sanctions en cas de non-respect des obligations par les détenteurs de données et les prestataires de services STI. Ces sanctions ont été inspirées de la loi du 10 juillet 2011 portant organisation de l'Institut national de la statistique et des études économiques et modifiant la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat.

La Commission européenne a justifié l'introduction de ces nouvelles obligations dans la directive (UE) 2023/2661 précitée en soulignant que la directive de 2010/40/UE précitée portait principalement sur l'adoption de spécifications techniques visant à garantir l'interopérabilité et l'accessibilité de données déjà existantes, fournies sous une forme numérique lisible par machine. À l'exception du service eCall, aucune obligation n'imposait toutefois la création de nouvelles données ni le déploiement de services spécifiques par les acteurs concernés.

Plusieurs services STI sont désormais largement utilisés, tels que la détection d'incidents pour la diffusion d'informations routières liées à la sécurité ou encore l'exploitation de données réglementaires, comme les limitations de vitesse, pour des services tels que l'adaptation intelligente de la vitesse prévue par le règlement (UE) 2019/2144 du Parlement Européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route.

Il est désormais nécessaire de rendre obligatoire la fourniture de certains services STI ainsi que la mise à disposition de données essentielles dans un format lisible par machine, afin d'en garantir la disponibilité continue dans l'ensemble de l'Union européenne.



En règle générale, la directive STI ne vise pas à imposer aux États membres une manière uniforme de digitaliser leurs secteurs des transports. Elle part du constat que la digitalisation est déjà en cours, portée par ses avantages manifestes en matière de sécurité, d'efficacité et de durabilité. L'intervention européenne consiste à harmoniser ces déploiements afin d'éviter la fragmentation et de garantir l'interopérabilité des services à l'échelle de l'Union. La vision est que, lors d'un voyage à travers l'Europe, les utilisateurs puissent compter sur les mêmes services STI dans chaque pays membre et ce, indépendamment du prestataire ou de l'équipement utilisé.

En l'occurrence, le règlement délégué relatif aux aires de stationnement sûres et sécurisées pour poids lourds (SSTPA) impose la mise à disposition harmonisée d'informations essentielles pour le repos des conducteurs sur les corridors transeuropéens ; les règlements délégués sur les informations de trafic liées à la sécurité (SRTI) et les informations sur le trafic en temps-réel (RTTI) exigent une diffusion uniforme de données critiques sur la circulation et les incidents de la route ; et le règlement délégué sur l'information sur les déplacements multimodaux (MMTIS) vise des informations similaires dans le domaine des transports publics et autres services de mobilité (p.ex. vélos ou voitures en autopartage, taxis, etc.), qui sont indispensables à l'opération de services comme « mobilité.lu ».

De manière pratique, les règlements précités visent les informations dites « sous-jacentes », c.-à-d. qui rendent possible le service STI (pas nécessairement dont la diffusion constitue le service STI). Des lacunes dans l'espace (zones non couvertes), dans le temps (données non mises à jour) ou dans la qualité (données incomplètes ou imprécises) entraînent des ruptures de service. Ces ruptures risquent de neutraliser les bénéfices attendus de la digitalisation, notamment les avantages en matière de sécurité routière qui peuvent être vitaux pour les usagers.

C'est pourquoi le présent article introduit un mécanisme de suivi de performance et de contrôle de conformité :

- Les détenteurs de données doivent mettre à disposition, via le point d'accès national, les informations visées aux annexes III et IV de la directive, dans les délais fixés par le droit de l'Union.
- Le ministre, en tant qu'autorité compétente, est chargé de garantir la disponibilité de ces données et le déploiement des services STI. Il procède à l'évaluation du respect des exigences énoncées dans les spécifications de la Commission européenne.
- En cas de manquement, une procédure de mise en demeure est prévue, assortie de sanctions pécuniaires, afin d'assurer l'effectivité des obligations pesant sur les détenteurs de données.

Ce contrôle strict de la qualité des données, même lorsqu'il n'est pas expressément prévu par la directive STI mais certainement par ses actes délégués, répond aux exigences de la directive et l'avis du Conseil d'Etat, en ce qu'il donne au Ministre les moyens nécessaires d'assurer non seulement l'existence de données, mais aussi que ces données soient de qualité suffisante pour jouer leur rôle dans la vision européenne.



Ad Art. 7. Règles concernant la responsabilité

Cet article prévoit que la loi modifiée du 21 avril 1989 relative à la responsabilité civile pour produits défectueux s'applique à la responsabilité liée au déploiement et à l'utilisation des applications et services STI conformément aux spécifications adoptées par la Commission européenne.

Ad Art. 8. Rapports

Cet article prévoit que le ministre ayant la Mobilité dans ses attributions est tenu de rendre compte à la Commission européenne, tous les trois ans, des progrès réalisés dans la mise en œuvre de la directive 2010/40/UE précitée, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661, ainsi que des actes délégués et d'exécution adoptés sur sa base.

Il convient de préciser que le Luxembourg a remis son rapport initial sur la mise en œuvre de la directive 2010/40/UE précitée à la Commission européenne le 21 mars 2025.



Fiche financière

Le présent projet de loi aura une incidence financière sur le budget de l'État, conformément à la loi du 8 juin 1999 sur le Budget, la Comptabilité et la Trésorerie de l'État, telle que modifiée, dans la mesure où sa mise en œuvre nécessitera la création d'un nouveau poste.

Il s'agira de recruter un poste A1 à temps plein pour procéder à l'évaluation du respect des exigences énoncées dans les spécifications de la Commission européenne, ce qui correspond à une estimation d'environ 150.000 € par an.



CHECK DE DURABILITÉ - NOHALTEGKEETSCHECK



La présente page interactive nécessite au minimum la version 8.1.3 d'Adobe Acrobat® Reader®. La dernière version d'Adobe Acrobat Reader pour tous systèmes (Windows®, Mac, etc.) est téléchargeable gratuitement sur le site de [Adobe Systems Incorporated](https://www.adobe.com/fr/acrobat/reader-main.aspx).

Ministre responsable :

La Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Projet de loi ou
amendement :

Projet de loi portant transposition de la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661

Le check de durabilité est un outil d'évaluation des actes législatifs par rapport à leur impact sur le développement durable. Son objectif est de donner l'occasion d'introduire des aspects relatifs au développement durable à un stade préparatoire des projets de loi. Tout en faisant avancer ce thème transversal qu'est le développement durable, il permet aussi d'assurer une plus grande cohérence politique et une meilleure qualité des textes législatifs.

1. Est-ce que le projet de loi sous rubrique a un impact sur le champ d'action (1-10) du 3^{ème} Plan national pour un développement durable (PNDD) ?
En cas de réponse négative, expliquez-en succinctement les raisons.
En cas de réponse positive sous 1., quels seront les effets positifs et/ou négatifs éventuels de cet impact ?
2. Quelles catégories de personnes seront touchées par cet impact ?
3. Quelles mesures sont envisagées afin de pouvoir atténuer les effets négatifs et comment pourront être renforcés les aspects positifs de cet impact ?

Afin de faciliter cet exercice, l'instrument du contrôle de la durabilité est accompagné par des points d'orientation – **auxquels il n'est pas besoin de réagir ou répondre mais qui servent uniquement d'orientation**, ainsi que par une documentation sur les dix champs d'actions précités.

1. Assurer une inclusion sociale et une éducation pour tous.

[Points d'orientation](#)
[Documentation](#)

☐ Oui ☒ Non

Le présent projet de loi a pour objet d'établir un cadre visant à soutenir le déploiement et l'utilisation coordonnés et cohérents de systèmes de transport intelligents (STI) et fixe les conditions générales nécessaires à cette fin. Le projet de loi n'a pas pour objet d'assurer une inclusion sociale et une éducation pour tous.

2. Assurer les conditions d'une population en bonne santé.

[Points d'orientation](#)
[Documentation](#)

☐ Oui ☒ Non

Le présent projet de loi a pour objet d'établir un cadre visant à soutenir le déploiement et l'utilisation coordonnés et cohérents de systèmes de transport intelligents (STI) et fixe les conditions générales nécessaires à cette fin. Le projet de loi n'a pas pour objet d'assurer les conditions d'une population en bonne santé.

3. Promouvoir une consommation et une production durables.

[Points d'orientation](#)
[Documentation](#)

☐ Oui ☒ Non

Le présent projet de loi a pour objet d'établir un cadre visant à soutenir le déploiement et l'utilisation coordonnés et cohérents de systèmes de transport intelligents (STI) et fixe les conditions générales nécessaires à cette fin. Le projet de loi n'a pas pour objet de promouvoir une consommation et une production durables.



4. Diversifier et assurer une économie inclusive et porteuse d'avenir.

[Points d'orientation](#)
[Documentation](#)

☐ Oui ☒ Non

Le présent projet de loi a pour objet d'établir un cadre visant à soutenir le déploiement et l'utilisation coordonnés et cohérents de systèmes de transport intelligents (STI) et fixe les conditions générales nécessaires à cette fin. Le projet de loi n'a pas pour objet de diversifier et assurer une économie inclusive et porteuse d'avenir.

5. Planifier et coordonner l'utilisation du territoire.

[Points d'orientation](#)
[Documentation](#)

☐ Oui ☒ Non

Le présent projet de loi a pour objet d'établir un cadre visant à soutenir le déploiement et l'utilisation coordonnés et cohérents de systèmes de transport intelligents (STI) et fixe les conditions générales nécessaires à cette fin. Le projet de loi n'a pas pour objet de planifier et coordonner l'utilisation du territoire.

6. Assurer une mobilité durable.

[Points d'orientation](#)
[Documentation](#)

☐ Oui ☒ Non

Le présent projet de loi a pour objet d'établir un cadre visant à soutenir le déploiement et l'utilisation coordonnés et cohérents de systèmes de transport intelligents (STI) et fixe les conditions générales nécessaires à cette fin. Le projet de loi n'a pas pour objet d'assurer une mobilité durable.

7. Arrêter la dégradation de notre environnement et respecter les capacités des ressources naturelles.

[Points d'orientation](#)
[Documentation](#)

☐ Oui ☒ Non

Le présent projet de loi a pour objet d'établir un cadre visant à soutenir le déploiement et l'utilisation coordonnés et cohérents de systèmes de transport intelligents (STI) et fixe les conditions générales nécessaires à cette fin. Le projet de loi n'a pas pour objet d'arrêter la dégradation de notre environnement et respecter les capacités de ressources naturelles.

8. Protéger le climat, s'adapter au changement climatique et assurer une énergie durable.

[Points d'orientation](#)
[Documentation](#)

☐ Oui ☒ Non

Le présent projet de loi a pour objet d'établir un cadre visant à soutenir le déploiement et l'utilisation coordonnés et cohérents de systèmes de transport intelligents (STI) et fixe les conditions générales nécessaires à cette fin. Le projet de loi n'a pas pour objet de protéger le climat, s'adapter au changement climatique et assurer une énergie durable.

9. Contribuer, sur le plan global, à l'éradication de la pauvreté et à la cohérence des politiques pour le développement durable.

[Points d'orientation](#)
[Documentation](#)

☐ Oui ☒ Non

Le présent projet de loi a pour objet d'établir un cadre visant à soutenir le déploiement et l'utilisation coordonnés et cohérents de systèmes de transport intelligents (STI) et fixe les conditions générales nécessaires à cette fin. Le projet de loi n'a pas pour objet de contribuer, sur le plan global, à l'éradication de la pauvreté et à la cohérence des politiques pour le développement durable.

10. Garantir des finances durables.

[Points d'orientation](#)
[Documentation](#)

☐ Oui ☒ Non

Le présent projet de loi a pour objet d'établir un cadre visant à soutenir le déploiement et l'utilisation coordonnés et cohérents de systèmes de transport intelligents (STI) et fixe les conditions générales nécessaires à cette fin. Le projet de loi n'a pas pour objet de garantir des finances durables.

Cette partie du formulaire est facultative - Veuillez cocher la case correspondante



En outre, et dans une optique d'enrichir davantage l'analyse apportée par le contrôle de la durabilité, il est proposé de recourir, de manière facultative, à une évaluation de l'impact des mesures sur base d'indicateurs retenus dans le PNDD. Ces indicateurs sont suivis par le STATEC.

Continuer avec l'évaluation ? ☐ Oui ☒ Non

(1) Dans le tableau, choisissez l'évaluation : **non applicable**, ou de 1 = **pas du tout probable** à 5 = **très possible**

Tableau de correspondance

<i>Directive 2010/40/UE, telle que modifiée</i>	<i>Article du projet de loi</i>
Article 1 ^{er} , paragraphe 1 ^{er}	Article 1 ^{er} , paragraphe 1 ^{er}
Article 1 ^{er} , paragraphe 2	Non transposable
Article 1 ^{er} , paragraphe 2bis	Article 1 ^{er} , paragraphe 2
Article 1 ^{er} , paragraphe 3	Article 1 ^{er} , paragraphe 3
Article 2, paragraphe 1 ^{er}	Article 3, paragraphe 1 ^{er}
Article 2, paragraphe 2	Article 3, paragraphe 2
Article 3	Article 4
Article 4, point 1	Article 2, point 1
Article 4, point 2	Article 2, point 2
Article 4, point 3	Article 2, point 3
Article 4, point 4	Article 2, point 4
Article 4, point 5	Article 2, point 5
Article 4, point 6	Article 2, point 6
Article 4, point 7	Article 2, point 7
Article 4, point 8	Article 2, point 8
Article 4, point 9	Article 2, point 9
Article 4, point 10	Article 2, point 10
Article 4, point 11	Article 2, point 11
Article 4, point 12	Article 2, point 12
Article 4, point 13	Article 2, point 13
Article 4, point 14	Article 2, point 15
Article 4, point 15	Article 2, point 16
Article 4, point 16	Article 2, point 17
Article 4, point 17	Article 2, point 18
Article 4, point 18	Article 2, point 19
Article 4, point 19	Article 2, point 20
Article 4, point 20	Article 2, point 21
Article 4, point 21	Article 2, point 22
Article 4, point 22	Article 2, point 23
Article 4, point 23	Article 2, point 24
Article 4, point 24	Article 2, point 25
Article 4, point 25	Article 2, point 26
Article 4, point 26	Article 2, point 27
Article 4bis, paragraphe 1 ^{er}	Non transposable
Article 4bis, paragraphe 2	Non transposable
Article 5, paragraphe 1 ^{er}	Article 5
Article 5, paragraphe 2	Non transposable
Article 5, paragraphe 3	Non transposable
Article 6, paragraphe 1 ^{er}	Non transposable
Article 6, paragraphe 2	Non transposable
Article 6, paragraphe 3	Non transposable
Article 6, paragraphe 4	Non transposable
Article 6, paragraphe 5	Non transposable
Article 6, paragraphe 6	Non transposable
Article 6, paragraphe 7	Non transposable

Article 6, paragraphe 8	Non transposable
Article 6 <i>bis</i> , paragraphe 1 ^{er}	Article 6, paragraphe 1 ^{er}
Article 6 <i>bis</i> , paragraphe 2	Article 6, paragraphe 2
Article 7, paragraphe 1 ^{er}	Non transposable
Article 7, paragraphe 1 <i>bis</i>	Non transposable
Article 7, paragraphe 2	Non transposable
Article 7, paragraphe 3	Non transposable
Article 7, paragraphe 4	Non transposable
Article 7, paragraphe 5	Non transposable
Article 7 <i>bis</i> , paragraphe 1 ^{er}	Non transposable
Article 7 <i>bis</i> , paragraphe 2	Non transposable
Article 7 <i>bis</i> , paragraphe 3	Non transposable
Article 7 <i>bis</i> , paragraphe 4	Non transposable
Article 8, paragraphe 1 ^{er}	Non transposable
Article 8, paragraphe 2	Non transposable
Article 9	Non transposable
Article 10, paragraphe 1 ^{er}	Non transposable
Article 10, paragraphe 2	Non transposable
Article 10, paragraphe 3	Non transposable
Article 10, paragraphe 4	Non transposable
Article 10 <i>bis</i>	Non transposable
Article 11	Article 7
Article 12, paragraphe 1 ^{er}	Non transposable
Article 12, paragraphe 2	Non transposable
Article 12, paragraphe 3	Non transposable
Article 12, paragraphe 4	Non transposable
Article 12, paragraphe 5	Non transposable
Article 12, paragraphe 6	Non transposable
Article 15, paragraphe 1 ^{er}	Non transposable
Article 15, paragraphe 2	Non transposable
Article 15, paragraphe 3	Non transposable
Article 15, paragraphe 4	Non transposable
Article 16	Non transposable
Article 17, paragraphe 1 ^{er}	Article 8
Article 17, paragraphe 2	Non transposable
Article 17, paragraphe 3	Article 8
Article 17, paragraphe 4	Non transposable
Article 18, paragraphe 1 ^{er}	Non transposable
Article 18, paragraphe 2	Non transposable
Article 18 <i>bis</i>	Non transposable
Article 19	Non transposable
Article 20	Non transposable
Annexe I	Transposition par référence
Annexe II	Transposition par référence
Annexe III	Transposition par référence
Annexe IV	Transposition par référence