

Directive 2010/40/UE

Rapport de mise en œuvre 2025

France

2 Avril 2025

TABLE DES MATIÈRES

1.	Introduction	4
1.1.	Vue d'ensemble des activités et projets nationaux	4
1.2.	Progrès d'ensemble depuis 2023.....	6
1.3.	Informations de contact.....	8
2.	Principaux projets, activités et initiatives.....	8
2.1.	Domaine prioritaire I. Services STI d'informations et de mobilité	8
2.1.1.	Description des activités et projets nationaux principaux.....	8
2.1.2.	Progrès réalisés depuis 2023	9
2.1.3.	Règlement délégué (UE) 2017/1926 concernant la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux [action prioritaire a)]	10
2.1.4.	Obligation de présenter un rapport en vertu du règlement délégué (UE) 2022/670 concernant la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation [action prioritaire b)]	12
2.2.	Domaine prioritaire II. Services STI de gestion des déplacements, des transports et de la circulation	16
2.2.1.	Description des activités et projets nationaux principaux.....	16
2.2.2.	Progrès réalisés depuis 2023	18
2.3.	Domaine prioritaire III. Services STI liés à la sûreté et à la sécurité routières.....	19
2.3.1.	Description des activités et projets nationaux principaux.....	19
2.3.2.	Progrès réalisés depuis 2023	19
2.3.3.	Système eCall basé sur le numéro 112 [action prioritaire d) - règlement délégué (UE) n° 305/2013]	19
2.3.4.	Obligation de présenter un rapport en vertu du règlement délégué (UE) n° 886/2013 concernant 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 [action prioritaire c)].....	20

2.3.5.	Obligation de présenter un rapport en vertu du règlement délégué (UE) n° 885/2013 sur la mise à disposition de services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux [action prioritaire e)]	22
2.4.	Domaine prioritaire IV. Services STI de mobilité coopérative, connectée et automatisée.....	23
2.4.1.	Description des activités et projets nationaux principaux.....	23
2.4.2.	Progrès réalisés depuis 2023	26
2.5.	Disponibilité et accessibilité au moyen des points d'accès nationaux des types de données énumérés à l'annexe III de la directive 2010/40/UE.....	30
2.5.1.	Données relatives à la fourniture d'informations sur la circulation routière et de services de navigation dans l'ensemble de l'UE.....	30
2.5.2.	Données relatives aux services d'informations et de réservation concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux	35
2.5.3.	Données relatives aux événements ou conditions liés à la sécurité routière détectés concernant les informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière	37
2.5.4.	Données statiques sur la circulation multimodale pour les services d'informations sur les déplacements multimodaux à l'échelle de l'UE	38
2.6.	Disponibilité des services énumérés à l'annexe IV de la directive 2010/40/UE	40
2.6.1.	Services d'informations minimales universelles sur la circulation, liées à la sécurité routière	40
2.7.	Autres initiatives/événements marquants.....	40
2.7.1.	Description des autres initiatives/événements marquants nationaux et projets non couverts dans les domaines prioritaires 1 à 4:.....	40
2.7.2.	Progrès réalisés depuis 2023	41
3.	Indicateurs clés de performance (ICP).....	41
3.1.	ICP sur le déploiement	42
3.1.1.	Infrastructures/équipements de collecte d'informations (ICP route)	42
3.1.2.	Détection des incidents (ICP route)	42
3.1.3.	Mesures de gestion et de contrôle de la circulation (ICP route)	43
3.1.4.	Services et applications STI coopératifs (ICP route)	43
3.1.6.	Informations dynamiques sur les déplacements (ICP multimodal)	43
3.2.	ICP sur les effets positifs.....	44
3.2.1.	Changement concernant le temps de trajet (ICP route)	44
3.2.2.	Évolution du nombre d'accidents de la route entraînant des décès ou des blessures (ICP route).....	44
3.2.3.	Évolution des émissions de CO ₂ dues au trafic (ICP routier)	45

3.3.	ICP sur les aspects financiers	45
------	--------------------------------------	----

1. INTRODUCTION

1.1. Vue d'ensemble des activités et projets nationaux

Rappel sur la loi d'orientation des mobilités

La loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 contient différentes dispositions en matière d'accès aux données, portant sur les données multimodales (article 25) et les données issues des véhicules (article 32).

Le cadre législatif français complète le règlement délégué européen sur les services d'informations sur les déplacements multimodaux 2017/1926 dit « MMTIS »

La LOM comporte en son titre III « réussir la révolution des nouvelles mobilités » un chapitre intitulé « accélérer l'ouverture des données et le développement des services numériques ». La loi française vient, au travers de son article 25, apporter des précisions au règlement délégué, notamment sur des points où celui-ci permet explicitement aux États membres d'apporter de telles précisions. Ainsi, le règlement délégué laissant à la discrétion des États l'ouverture des données en temps réel, cette option est levée.

En outre, la liste des données à ouvrir est complétée :

- La liste du règlement délégué comporte les données de disponibilité en temps réel des services d'autopartage et de vélo en libre-service ; la loi française l'étend aux données de disponibilité des services de partage de véhicules, de taxis, de cycles et d'engins de déplacement personnel ;
- Des précisions sont apportées sur les données à ouvrir pour les bornes de recharge des véhicules électriques.

La loi précise que, pour les services conventionnés, l'autorité organisatrice des mobilités est responsable de l'ouverture des données. Elle peut confier cette tâche à l'opérateur de transport.

La gratuité est assurée pour les petits utilisateurs : les données sont gratuites en cas de réutilisation sollicitant le système de diffusion des données en deçà de seuils définis par décret.

Le calendrier d'ouverture des données disponibles est accéléré, afin d'assurer une situation homogène dans tous les territoires.

Régions et métropoles animent les démarches d'ouverture des données par les opérateurs de transport et les autorités organisatrices. En effet, ces autorités ont acquis une expérience en la matière dans le cadre de leurs projets de service d'information multimodale. Elles sont donc bien placées pour mener une telle mission d'animation.

Compte tenu de l'enjeu de l'accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, les données d'accessibilité sont collectées, alors que le règlement délégué demande seulement qu'elles soient rendues accessibles lorsqu'elles existent. Cette exigence de collecte concerne l'accessibilité des services de transport et des cheminements pédestres aux environs des points d'arrêts prioritaires. Les données des balises numériques sont également ouvertes, ce qui permettra d'améliorer le guidage des personnes malvoyantes.

L'Autorité de régulation des transports (ART) est chargée de contrôler la bonne mise en œuvre du règlement européen.

La loi comporte également des dispositions en matière d'accès aux services de billettique (article 28).

Les dispositions de l'article 25 de la LOM ont été déclinées dans le décret n° 2020-1753 du 28 décembre 2020. Ce décret fixe notamment les seuils d'utilisation des données à partir desquels une compensation financière peut être mise en place, et précise par ailleurs les modalités d'établissement de la déclaration de conformité.

L'article 32 de la LOM prévoit l'accès aux données des véhicules pour différentes finalités et différents acteurs. Ces accès recoupent le périmètre de la directive ITS pour trois finalités :

- La connaissance des incidents, accidents ou conditions génératrices d'accidents sur la route : les données correspondantes étant accessibles aux forces de polices, services de secours et gestionnaires routiers ;
- L'observation de l'infrastructure : les données correspondantes étant accessibles aux gestionnaires routiers ;
- L'observation des trafics : les données correspondantes étant accessibles aux gestionnaires routiers et autorités organisatrices de la mobilité.

La LOM visait par ailleurs à faciliter et encourager le déploiement de nouvelles solutions pour permettre à tous de se déplacer. Elle a prévu, dans son article 31, d'adapter, par voie d'ordonnance, la législation au cas de la circulation sur la voie publique de véhicules automatisés, notamment en définissant le régime de responsabilité applicable.

Cadre législatif et réglementaire

Deux ordonnances et deux décrets ont été publiés notamment sur la circulation des véhicules à délégation de conduite et sur l'accès aux données :

- Ordonnance n° 2021-443 du 14 avril 2021 relative au régime de responsabilité pénale applicable en cas de circulation d'un véhicule à délégation de conduite et à ses conditions d'utilisation ;
- Décret n° 2021-873 du 29 juin 2021 portant sur le transport routier de personnes automatisé et en application de l'ordonnance n° 2021-443 du 14 avril 2021 ;
- Ordonnance n° 2021-442 du 14 avril 2021 relative à l'accès aux données des véhicules ;
- Décret n° 2023-644 du 20 juillet 2023 relatif à l'accès à certaines données des véhicules. Ainsi les articles L 1514-1, 2 et 3 et D 1514-1, 2 et 3 du code des transports disposent notamment de l'accès pour les gestionnaires routiers de données issues des véhicules caractérisant des informations liées à la sécurité (les forces de l'ordre et les services d'incendie et de secours ayant également accès à ces informations), l'état de l'infrastructure et les trafics (les autorités organisatrices des mobilités ayant également accès à des données).

La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) a confié à l'Autorité de régulation des transports de nouvelles missions en matière d'ouverture des données de mobilité et de services numériques multimodaux : contrôle de la conformité aux exigences du règlement délégué (UE) 2017/1926 et visés à l'article 25 de la LOM et codifié à l'art. L. 1115-5 du code des transports ; rechercher les manquements des services numériques multimodaux aux obligations posées par les articles L. 1115-10 et L. 1115-11 du code des transports.

Pour faciliter le contrôle du respect de ces exigences, l'article 37 de la loi n° 2023-171 du 9 mars 2023 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne a complété l'article L. 1264-2 du code des transports afin d'autoriser les agents habilités de l'Autorité à collecter automatiquement les données et informations sur les déplacements multimodaux publiquement accessibles sur des sites web ou des applications mobiles.

Le projet de décret en Conseil d'Etat, en cours d'élaboration, vient préciser les conditions et les modalités d'une telle collecte en précisant le périmètre des données et informations concernés, la possibilité pour l'Autorité de recourir à la création de comptes utilisateurs dans le cadre de la collecte automatisée d'informations et la destruction immédiate de toute donnée ou informations à caractère personnel qui pourraient être collectées incidemment au cours de la collecte.

1.2. Progrès d'ensemble depuis 2023

Cadre réglementaire

Le décret n° 2024-1063 relatif au transport routier de marchandises automatisé a été publié le 25 novembre 2024. Il définit le processus d'autorisation des services de transport routier de marchandises automatisé, de façon analogue au processus défini par le décret n° 2021-873 du 29 juin 2021 pour le transport routier automatisé de personnes. Les dispositions relatives au transport automatisé de personnes s'appliquent également au transport automatisé de marchandises, sous réserve des spécificités liées au transport de marchandises.

La procédure de démonstration de sécurité prévue dans le cadre réglementaire national est compatible avec le règlement d'exécution (UE) 2022/1426 de la Commission du 5 août 2022 établissant des règles relatives à l'application du règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les procédures uniformes et les spécifications techniques pour la réception par type des systèmes de conduite automatisée (ADS) des véhicules entièrement automatisés.

Projet de loi DDADUE

Le Conseil d'État a été saisi le 5 juin 2024 d'un projet de loi DDADUE portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne en matière économique, financière, environnementale, énergétique, de transport, de santé et de circulation des personnes. Après son adoption par l'Assemblée nationale le 17 février 2025, le projet de loi a été transmis au Sénat qui a adopté le projet de loi le 10 Mars 2025.

Ce projet de loi comprend quarante-deux articles regroupés en quatre titres, portant sur les dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne respectivement en matière économique et financière, en matière de transition écologique, en matière de santé et en matière d'entrée et de séjour des étrangers.

L'article 30 du projet de loi DDADUE vise ainsi à transposer la révision 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 dite « directive ITS » par la directive (UE)

2023/2661 du Parlement européen et du Conseil du 22 novembre 2023 afin de renforcer le cadre législatif et réglementaire d'échanges de données.

Les articles L1513-2 et L1513-3 sont insérées dans le code des transports. L'article L1513-2 vise à définir au niveau législatif l'obligation pour les détenteurs et utilisateurs de données de permettre la mise à disposition de services d'informations en temps réel sur la circulation routière et sa sécurité, de mettre à jour et de rendre accessibles ces données sous forme numérique, aux fins d'assurer la compatibilité, l'interopérabilité, la sécurité et la continuité de la mise à disposition de ces services routières. L'article L1512-3 vise à confier à l'Autorité de régulation des transports (ART) les pouvoirs de contrôle relatifs aux respect des obligations des détenteurs et utilisateurs de données permettant la mise à disposition de services d'informations en temps réel sur la circulation routière et sa sécurité.

Un projet de décret et d'arrêté sont également en cours de production.

Le projet de décret vise à

1. préciser les obligés des réglementations européennes sur l'accès aux données routières selon les catégories introduites par l'article 30 du projet de loi DADDUE ;
2. préciser que les données des détenteurs de données embarquées sont accessibles à tout gestionnaire routier pour la fourniture de service d'information routière ;
3. préciser et mettre à jour le périmètre d'application des règlements européens sur les informations de sécurité (UE 886/2013) et les aires de stationnement sécurisées poids lourds (UE 885/2013) et information temps réel sur la circulation (UE 2022/670) ;
4. préciser les événements et circonstances couverts par le règlement sur les informations de sécurité (UE 886/2013) ;
5. préciser les caractéristiques et métadonnées des données mentionnées par les règlements (UE) 2022/670 et (UE) 886/2013 ;
6. Préciser les exigences de qualité des données du règlement (UE) 2022/670 ;
7. préciser les modalités harmonisées de présentation par les prestataires de services d'information de l'information relative à la présence d'agents d'exploitation ou d'intervention sur les voies ;
8. Définir les fonctionnalités du point d'accès national et ses caractéristiques techniques
9. abroger les décrets existants portant sur l'application du règlement (UE) 886/2013 et du règlement (UE) 2015/962 (première version du règlement information routière temps réel sur la circulation).

Le projet d'arrêté précise les points 4, 5, 6, 7 et 8 du décret vus plus haut. Il précise également certaines disposition des articles D 1514-1, 2 et 3 du code des transports en

- définissant les caractéristiques des données ;
- définissant le délai de transmission des données issues des véhicules ;
- définissant les réseaux routiers sur lesquels les données issues des véhicules (selon la réglementation française) doivent être transmises aux services publics bénéficiaires
- définissant les mesures de sécurité devant être appliquées lors de la transmission des données des véhicules
- définissant les modalités d'information de la personne concernée.

L'article 31 du projet de loi DDADUE vise à adapter le règlement délégué (UE) 2017/1926 complétant la directive 2010/40/UE et révisé par le règlement délégué (UE) 2024/490 du 29 novembre 2023 concernant la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services

d'informations sur les déplacements multimodaux. L'art. L. 1115-1 du code des transports est modifié pour introduire les notions nouvelles de « détenteurs » et « utilisateurs de données » telles que définies par le règlement délégué (UE) 2024/490. L'art. L. 1115-5 du code des transports est réécrit pour actualiser et renforcer les pouvoirs de contrôle de l'Autorité de régulation des transports. Par exemple, l'Autorité pourra demander aux détenteurs et aux utilisateurs de données toutes les informations et tous les documents utiles à son contrôle. Un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des transports, précisera les conditions d'application de cet article.

1.3. Informations de contact

Routier : strategie-vehicule-automatise@developpement-durable.gouv.fr

Multimodal : mint.dgitm@developpement-durable.gouv.fr

2. PRINCIPAUX PROJETS, ACTIVITES ET INITIATIVES

2.1. Domaine prioritaire I. Services STI d'informations et de mobilité

2.1.1. Description des activités et projets nationaux principaux

Description des initiatives pertinentes, de leurs objectifs, de leur calendrier, de leurs étapes, de leurs ressources, du ou des acteurs principaux et de leur statut:

1) Information multimodale

La politique d'amélioration de l'information multimodale repose sur l'article 25 la LOM, qui prévoit dans la continuité des mesures européennes, un dispositif élargi d'ouverture des données numériques sur les offres de mobilité. Toutes les données concernant les offres de mobilité doivent ainsi être publiées sur le Portail d'Accès National, transport.data.gouv.fr. Cela concerne à la fois les données statiques (horaires théoriques des transports publics, tarifs, emplacement des stations et des bornes, etc.) et les données dynamiques (horaires en temps réel, disponibilité et emplacement en temps réel des véhicules et engins en libre-service, etc.), mais également les informations relatives aux covoiturages, aux services de mobilités partagées et aux infrastructures de recharges pour véhicules électriques. L'ouverture de ces données permet à tous les citoyens de pouvoir organiser leurs déplacements à l'avance ou en temps réel, via des applications numériques comme des calculateurs d'itinéraires multimodaux ou de l'information voyageurs en temps réel, en utilisant principalement des modes de transport durables : transports publics, vélo, véhicules et engins en libre-service ou encore des parking relais.

2) Information routière

Les orientations en termes d'information routière ont été prises à l'issue de la concertation de l'ensemble des acteurs pour la déclinaison des règlements délégués sur l'action b (« Services d'information en temps réel sur la circulation »), l'action c (« Informations minimales universelles sur la circulation liée à la sécurité routière ») et l'action e (« Aires de stationnement sûres et sécurisées pour les poids lourds et les véhicules commerciaux »).

Le Point d'Accès National (PAN) a été ouvert sur le site Bison Futé : <https://www.bison-fute.gouv.fr/directive-sti.html>

Il comprend :

- Une page de présentation de la directive sur les systèmes de transport intelligents (directive n°2010/40) ;
- Une page par action prioritaire, indiquant les références réglementaires, les données disponibles (exploitants et/ou opérateurs), leurs conditions de réutilisation, et la déclaration de conformité (sauf action e).

A la fin 2023, tous les exploitants du réseau routier national (RRN) sont raccordés à l'outil TIPI (système informatique du ministère en charge des transports) qui alimente le PAN. Tous les exploitants ne fournissent cependant pas encore toutes les données prévues dans les règlements délégués, notamment pour les données relatives à l'information événementielle.

Par ailleurs, une démarche de fiabilisation et de sécurisation des remontées à l'outil TIPI par l'utilisation de webservices a été initiée en 2023. A la fin 2024, ce sont près de 75 % des gestionnaires qui sont passés à ce moyen de transfert de l'information.

Mise en application du règlement 2022-670 sur les services d'informations sur la circulation routière

Afin de faciliter la mise en œuvre du règlement (UE) 2022/670 et sa pleine application, une transcription en droit national du règlement est prévue dans le cadre du projet de loi DDADUE.

L'article 30 du projet de loi DDADUE vise principalement :

- À préciser les obligés de la réglementation routière ;
- À prévoir l'obligation (future) de numérisation de certaines données de réglementation routière ;
- À confier des pouvoirs de contrôle à l'Autorité de régulation des transports (ART).

Au niveau réglementaire, sont prévus :

- un décret précisant, dans le cadre de la directive actuelle, les obligés et les réseaux concernés par types de données pour le règlement (UE) 2022/670 ;
- un arrêté détaillant principalement les caractéristiques des données concernées ;
- un décret sur les procédures d'exercice des missions de l'ART ;
- un décret (simple) précisant l'obligation de "numériser les données dès lors que l'information sous-jacente existe".

Après son adoption par l'Assemblée nationale le 17 février 2025, le projet de loi a également été adopté par le Sénat. Les projets de décret et d'arrêté seront soumis à l'avis du Comité National d'Evaluation des Normes (CNEN), de la commission nationale informatique et libertés (CNIL) et de l'autorité de régulation des transports (ART) avant leur adoption définitive.

2.1.2. Progrès réalisés depuis 2023

Description des progrès réalisés dans le domaine depuis 2023 :

- 1) Information multimodale

Une avancée à noter est le projet Accès Libre Mobilités¹ qui a pour but de faciliter la saisie d'information de voirie et d'accessibilité des transports en commun en France.

2) Information routière

A la fin 2024, tous les exploitants du réseau routier national (RRN) sont raccordés à l'outil TIPI (système informatique du ministère en charge des transports) qui alimente le PAN, à l'exception des gestionnaires SFRTF et ALIS pour la transmission des événements.

Par ailleurs, une démarche de fiabilisation et de sécurisation des remontées à l'outil TIPI par l'utilisation de webservices a été initiée courant 2023 avec un objectif de disposer de ce moyen de transfert de l'information pour la mi-2024.

2.1.3. *Règlement délégué (UE) 2017/1926 concernant la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux [action prioritaire a)]*

Création du Point d'Accès National (transport.data.gouv.fr)

La réalisation du PAN était à l'origine menée dans le cadre d'une convention conclue entre la direction du numérique (DINUM), un service à vocation interministérielle, et la DGITM, rattachée au ministère chargé des transports. La DINUM est notamment chargée de la plateforme des données publiques de l'État. Elle a créé une entité, beta.gouv.fr, agissant comme une « start-up d'État » afin de développer des applications numériques à la demande des ministères avec la méthode dite « agile ». En 2021, le projet du PAN a mûri et quitté le programme d'incubation beta.gouv.fr pour rejoindre la Fabrique Numérique du Ministère de la Transition Écologique, incubateur partenaire de beta.gouv. Depuis le 1er février 2021, le pilotage du projet est directement assuré par la DGITM.

Dans la phase initiale, le périmètre du PAN s'est concentré sur la description des réseaux et des « horaires » théoriques des services de transport réguliers urbains et régionaux. Aujourd'hui, le PAN référence, notamment, les données de transport public collectif (théorique et temps réel), infrastructures de recharges de véhicules électriques, vélos et trottinettes en libre-service (temps réel), lieux de covoiturage, offre d'autopartage, zones à faible émission, etc...

Lorsque le standard de données prévu par la réglementation européenne n'est pas encore opérationnel, transport.data.gouv.fr contribue à l'élaboration de schémas avec les acteurs concernés par la donnée, soit un format essentiellement de type tableur permettant de publier facilement et de manière homogène les informations essentielles pour un grand nombre de détenteurs de données. La publication selon les schémas concerne principalement les infrastructures (lieux de covoiturage, stationnement vélos, infrastructures cyclables, Infrastructures de Recharge de Véhicule Électrique, etc.). A partir des données fournies, l'équipe de transport.data.gouv.fr réalise des consolidations afin de fournir des bases nationales en vue de faciliter les réutilisations et in fine, diffuser l'information voyageur. Toutefois, avec la modification du règlement délégué et les travaux sur le standard DATEX II, les détenteurs de données vont progressivement délaisser ces schémas.

Modifications apportées au point d'accès national

¹ <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/donnees-daccessibilite-acceslibre-mobilites>

Afin de faciliter la publication et la réutilisation des données, le PAN réalise des actions d'accompagnement auprès des acteurs et déploie des outils sur la plateforme en plus du travail d'administration et d'enrichissement des données. Sur ce dernier point, l'équipe a déployé de nouveaux outils liés à la gestion de données :

- Indicateurs de disponibilité, qualité et fraîcheur des données ;
- Outils de consolidation de bases nationales (BNLC, GBFS) ;
- Espace producteur avec un accès identifié à un backoffice regroupant des outils dédiés aux producteurs tels que les notifications, la gestion des jeux de données (ajout, mise à jour) ;
- Espace réutilisateur avec un accès identifié à un backoffice regroupant des outils dédiés aux réutilisateurs, tels que les notifications, la possibilité de mettre des jeux de données en favoris, l'échange avec les détenteurs de données ;
- Statistiques publiques avec des outils d'exploration cartographique des données en temps réel ;
- Outils de validation ;
- Documentation.

Progrès faits en termes d'accessibilité et d'échange des données

Etat de l'ouverture des données à ce jour

Les données aujourd'hui disponibles sur la plateforme transport.data.gouv.fr, tous modes confondus, permettent de couvrir plus de 90% de la population française :

- 434 réseaux de transports en commun ouverts (urbains et interurbains), soit 54 réseaux de plus par rapport à 2023 ;
- 180 réseaux de transports ouverts avec des données temps-réels, soit 39 réseaux de plus par rapport à 2023 ;
- 80 réseaux de vélos en libre-service, soit 32 réseaux de plus par rapport à 2023 ;
- La totalité des services nationaux de bus longue distance ;
- La totalité des services ferroviaires : TGV, TET, TER ;
- Base nationale des lieux de covoiturage (9300 lieux) ;
- Base nationale des Infrastructures de Recharge de Véhicule Électrique (IRVE) (123 000 points de charge) ;
- Base nationale des Zones à Faibles Émissions (19 jeux de données consolidés) ;
- Ainsi que les données du réseau cyclable, des stationnements vélo, et des Parking Relais (P+R) ;
- Le proxy, permettant de relayer les données de transport temps-réel à travers un cache afin de réduire la charge pour les producteurs de données, a atteint un pic de près de 116 millions de requêtes en décembre 2024. Début 2025, c'est une moyenne de 3,7 millions de requêtes par jour. A titre de comparaison, le nombre de requêtes en décembre 2023 atteignait 38 millions.

Travaux juridiques

- Déclaration de conformité

Au titre des dispositions de l'article 9 du règlement MMTIS et précisées dans l'article L. 1115-5 du code des transports, une déclaration de conformité aux exigences réglementaires est demandée aux détenteurs et réutilisateurs de données. La mise en place du formulaire en ligne

pour réaliser la déclaration a été réalisée conjointement avec l'Autorité de régulation des transports en charge du contrôle de la véracité des déclarations. A ce jour, 50 déclarations ont été déposées.

- Adoption des profils des normes européennes pour la France.

Selon le règlement délégué, les détenteurs de données peuvent publier leurs données en suivant a minima les profils nationaux des spécifications techniques européennes, soit NeTEx pour les données théoriques et SIRI pour les données temps-réels.

L'ensemble de ces profils pour la France ont été officialisés par voie réglementaire : <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000045382208>. Ils font l'objet d'une publication sur un site dédié : <https://normes.transport.data.gouv.fr/>.

Portée géographique des données accessibles par l'intermédiaire du point d'accès national, ainsi que leur qualité, y compris les critères et les moyens de contrôle de la qualité

La portée géographique des données mises à disposition sur le PAN transport.data.gouv.fr est nationale. Concernant la qualité des données statiques relatives aux transports en commun, seul un peu moins de 9 % des ressources demeurent difficilement exploitables, voire inutilisables en raison de problèmes de téléchargement, de métadonnées inexactes, de données expirées ou d'une structure de fichiers incorrecte. Le chiffre était aux alentours de 40 % ressources non exploitables en 2023. 53 % contiennent des avertissements, mais respectent les spécifications techniques, qui reposent notamment sur leur accessibilité, leur lisibilité, leur mise à jour et le respect de la structuration des données au sein de ces jeux.

Résultat de l'évaluation de conformité prévu par l'article 9

Le contrôle de la publication et de l'utilisation des jeux de données publiés sur le PAN mené par l'Autorité de Régulation des Transports révèle une publication avancée des jeux de données de transports collectifs et un intérêt certain des utilisateurs pour les données en temps réel. Pour plus de détails, voir l'intégralité des rapports : <https://opendata.autorite-transport.fr/rapports/donnees-de-mobilite-a-venir/>.

Par ailleurs, le contrôle des déclarations de conformité devrait débuter en 2025.

2.1.4. Obligation de présenter un rapport en vertu du règlement délégué (UE) 2022/670 concernant la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation [action prioritaire b)]

Evolutions du point d'accès national:

A la fin 2024, le périmètre géographique d'application du règlement couvre l'ensemble du réseau routier national, concédé et non concédé.

L'architecture retenue pour le point d'accès national est actuellement en cinq parties correspondant aux types de données du règlement (UE) 2015/962. Cette architecture est en cours de révision pour tenir compte du nouveau règlement, et ce dans le cadre de la démarche plus globale de transformation numérique portée par le ministère.

Les cinq parties sont :

- Un renvoi vers le site data.gouv pour les données statiques ;

- Une partie pour les données dynamiques et concernant la circulation des gestionnaires routiers qui sont gratuites. Cette partie s'appuie sur un raccordement de leurs centres de gestion de trafic au système informatique TIPI du Ministère chargé des transports, également utilisé pour l'action c ;
- Une partie ouverte permettant d'accéder aux données de débit et de vitesse des Directions Interdépartementales des Routes (DIR), à l'exception de la DIR Ile-de-France, prochainement accessible ;
- Une partie permettant d'accéder aux données de débit et de vitesse des sociétés concessionnaires d'autoroute, après signature de la licence convenue avec ces sociétés pour disposer de leurs données. Les données de temps de parcours de ces gestionnaires seront accessibles ultérieurement ;
- Une partie renvoyant vers les points d'accès d'opérateurs des prestataires de services en application de l'article 6.3 du règlement (UE) 2015/962.

Le décret n° 2017-1517 du 30 octobre 2017 arrête le périmètre géographique retenu, précise les conditions d'application de l'art. 6.3 du règlement et désigne pour accueillir le PAN le site Bison Futé <https://www.bison-fute.gouv.fr> , qui accueille également les points d'accès nationaux action c et e ;

L'arrêté du 30 octobre 2017 décrit l'architecture du point d'accès national et désigne l'Agence Française pour l'Information Multimodale et la Billettique (AFIMB) comme organisme national chargé d'évaluer la conformité. Cette agence a été dissoute dans le cadre de la réorganisation de la DGITM. La loi adoptée par le Sénat le 10/03 confie un rôle de contrôle à l'autorité de régulation des transports des obligations des détenteurs et utilisateurs de données routières.

Le point d'accès national a été ouvert sur le site Bison Futé : https://www.bison-fute.gouv.fr/directive-sti,id_sous_rubrique10402.html.

Il comprend:

- Une page d'introduction rappelant les textes européens applicables ;
- Une rubrique contenant le formulaire de déclaration de conformité et rappelant les conditions de son envoi ;
- Une rubrique rappelant les licences de réutilisation valides et à signer en fonction du type de données concernées par la réutilisation ;
- Une rubrique d'accès aux données des exploitants du réseau routier national ;
- Une rubrique d'accès aux données des prestataires de services en application de l'article 6.3 du règlement de 2015.

Les données statiques et les données dynamiques sont disponibles sur le PAN pour la quasi-totalité des gestionnaires du réseau routier national.

Concernant les données de circulation, les données de débit, de vitesse et de temps de parcours sur le réseau routier national non concédé sont mises à disposition. Les données de temps de parcours des Directions Interdépartementale des Routes (DIR) et les données de circulation de la DIR Ile-de-France seront accessibles ultérieurement.

Sur le réseau autoroutier concédé, les données de volume de trafic sont mises à disposition par les sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) et sont accessibles sur le PAN. L'information est donnée sous forme de classe de débit.

Deux prestataires de services ont ouvert leur point d'accès d'opérateur en application de l'article 6.3 (Michelin Travel Partner et TomTom) du règlement (UE) 2015/962. Les services sont disponibles à l'échelle de la France entière.

Les données sont fournies au format DATEX II (v2.3) pour la quasi-totalité des exploitants du réseau routier national, seule la société ESCOTA n'envoie pas encore ses données au format DATEX II, mais la passerelle est en cours de construction. En 2024, environ 336 000 événements relatifs à l'action b ont été reçus des gestionnaires routiers et environ 80 entités sont abonnées aux flux des événements relatifs à l'action b.

Champ d'application géographique des données accessibles par l'intermédiaire du point d'accès national, changements apportés au réseau des routes principales et au contenu des données fournies par les services d'informations en temps réel sur la circulation, ainsi que leur qualité, y compris les critères utilisés pour définir cette qualité et les moyens utilisés pour la contrôler:

Concernant la qualité des données, compte tenu de la variété des définitions possibles et de l'absence de consensus entre les acteurs, il avait été jugé préférable de progresser sur le sujet dans le cadre d'un groupe de concertation sur la qualité des données. Les travaux de transposition du règlement (UE) 2022/670 ont abouti à la production d'un décret et d'arrêté qui sont en cours d'examen. Il est prévu d'y insérer des descripteurs de qualité des données tels que la couverture spatiale, le réseau couvert, la fréquence, la précision de la localisation, visant ainsi à demander aux obligés de déclarer la qualité de leurs données dans les métadonnées, sans fixer de niveau minimal à atteindre à ce stade. Les réflexions continueront à être mener notamment dans le cadre des travaux européen sur les référentiels qualité tels que ceux de Napcore ou de la Traveller Information Services Association (TISA).

Résultats de l'évaluation de la conformité aux exigences prévues aux articles 3 à 11, visée à l'article 12:

L'article 30 de la loi DDADUE adoptée le 10 Mars 2025 confie à l'ART le rôle de contrôle du respect de leurs obligations par les détenteurs et utilisateurs de données. Les modalités du contrôle seront définies par l'ART. La transposition proposée inclut la possibilité pour l'ART de demander des documents permettant ce contrôle et de constater les manquements. A ce stade, il n'est pas prévu de disposition pour sanctionner la non fourniture des documents ou l'inexactitude manifeste de la déclaration de conformité.

Le cas échéant, une description des modifications apportées au point d'accès national ou commun:

Informations complémentaires (par exemple, quels types de données sont fournis? Les «mobilityDCAT-AP» ou d'autres catalogues de métadonnées ont-ils été mis en œuvre? Les exigences de qualité sont-elles vérifiées?):

Le catalogue de métadonnées mobilityDCAT-AP vise à fournir une approche structurée, interopérable et harmonisé pour décrire et échanger des métadonnées sur le plan de la mobilité. L'annexe 5 du projet d'arrêté en cours d'examen recense en majorité les métadonnées importantes de mobilityDCAT-AP. Le tableau ci-dessous est extrait de cette annexe, en ne prenant en compte que les propriétés issues de mobilityDCAT-AP.

Classe de métadonnées	Définition	Propriété	Définition
Enregistrement des métadonnées	<i>Métadonnées précisant les métadonnées elles-mêmes</i>	Date de mise à jour	<i>Date et heure à laquelle les métadonnées ont été modifiées pour la dernière fois.</i>
		Langue	<i>Langue utilisée dans les métadonnées</i>
		Éditeur	<i>Organisation responsable de la création et de la maintenance des métadonnées</i>
Jeu de données		Description	<i>Brève description du jeu de données (texte)</i>
		Titre	<i>Nom donné au jeu de données</i>
		Thème	<i>Parmi les thèmes suivants :</i> - données relatives aux infrastructures - données relatives aux réglementations et aux restrictions - données relatives à l'état du réseau - données relatives à l'utilisation en temps réel du réseau
		Éditeur	<i>Organisation qui publie l'ensemble des données du jeu de données</i>
		Méthode de géo-référencement	<i>Méthode de géo-référencement utilisée dans le jeu de données (ex : Alert-C, points de coordonnées...)</i>
		Système de référence pour la géolocalisation	<i>Système de référence spatiale utilisé dans le jeu de données (ex : EPSG : 4326)</i> <i>La précision de la localisation est adaptée en fonction des risques des ré-identification des personnes concernées au regard des usages et des développements des technologies.</i>
		Horodatage	<i>Format d'horodatage utilisé, en conformité à la norme ISO 8601.</i> <i>Le format AAAA-MM-JJTHH:MM:SS au fuseau horaire CET sera privilégié.</i> <i>La précision de l'horodatage est adapté en fonction des risques des ré-identification des personnes concernées au regard des usages et des développements des technologies.</i>
		Langue	<i>Langue utilisée dans le jeu de données.</i>

Disponibilité et qualité		Couverture spatiale	<i>Zone géographique couverte par le jeu de données selon la nomenclature NUTS.</i>
		Réseau couvert	<i>Description de la partie du réseau routier couvert par le jeu de données</i>
		Couverture temporelle	<i>Période temporelle couverte par le jeu de données</i>
		Fréquence	<i>Fréquence à laquelle le jeu de données est mis à jour</i>
		Norme de données	<i>Norme de format appliquée à la distribution du jeu de données (ex: Datex II)</i>

2.2. Domaine prioritaire II. Services STI de gestion des déplacements, des transports et de la circulation

2.2.1. Description des activités et projets nationaux principaux

1) Les projets de gestion de trafic

La régularité des temps de parcours, plus encore que la vitesse, est un élément majeur de la performance des réseaux de transport. Dans le domaine routier, des problèmes de congestion affectent autour et dans les grandes agglomérations françaises la performance des infrastructures en termes de régularité des temps de parcours. Au-delà des phénomènes de congestion routière, les métropoles françaises sont également confrontées à la nécessité d'améliorer la mobilité dans des zones périurbaines étendues. Cela conduit à des problèmes d'efficacité économique, de qualité de vie, de sécurité, ou encore de pollution.

Les projets de gestion dynamique du trafic et de partage de la voirie avec d'autres catégories d'utilisateurs ne sont pas des projets de création d'infrastructures nouvelles de transport, mais des projets d'optimisation de l'existant. Leur mise en œuvre doit pouvoir être progressive, évolutive, en commençant par les situations où les gains pourront être les plus rapides pour un nombre maximal d'utilisateurs à des coûts d'investissement et d'exploitation maîtrisés.

Les principales mesures² pouvant en découler sont :

- La réalisation de voies réservées à certaines catégories d'utilisateurs : l'aménagement d'une voie de circulation réservée aux services réguliers de transports collectifs permet d'améliorer les temps de parcours et la régularité pour leurs utilisateurs et inciter les automobilistes à recourir à ces moyens de transport. Les premières voies réservées ouvertes au covoiturage, aux véhicules à très faible émission, aux TC et aux taxis ont commencé à être mises en service également. Pour les rendre efficaces, les premiers contrôles pilotes au moyen d'un dispositif de vidéo verbalisation assistée par un système de traitement automatique d'images (recours à l'intelligence artificielle) ont commencé sur plusieurs voies à l'été 2024 et concernent une dizaine de voies au premier trimestre 2025 ;
- La régulation dynamique des vitesses : ce dispositif consiste à abaisser la vitesse pendant les périodes très chargées et ainsi à optimiser l'écoulement du trafic et à

² <https://www.cerema.fr/fr/activites/mobilites/systemes-transports-intelligents-trafics-regulation/regulation-trafics/gestion-regulation-intelligentes-trafics>

améliorer les temps de parcours et la sécurité, tout en contribuant à la réduction des émissions de polluants ;

- La régulation d'accès : ce dispositif vise à retenir ponctuellement les véhicules sur les bretelles d'accès aux autoroutes, par un feu tricolore, en fonction du trafic sur l'autoroute, afin de conserver la fluidité de la circulation en section courante ;
- La gestion dynamique de voies, comme, par exemple, l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence comme voie auxiliaire de circulation en fonction des horaires ou du niveau de congestion ;
- L'interdiction de dépassement des poids-lourds.

Afin de coordonner et d'optimiser les projets de gestion de trafic autour des grandes agglomérations, l'Etat a lancé l'élaboration de Schémas Directeurs d'Agglomération de la gestion du Trafic (SDAGT) - instruction du 12/02/2015, dont la conception associe les autorités organisatrices des transports et les gestionnaires de réseau routier, sous le pilotage des directions interdépartementales des routes. La démarche consiste à d'abord réaliser un diagnostic permettant d'identifier les points durs en termes de congestion, d'enjeux d'exploitation, et d'enjeux de politiques de déplacement, puis de définir des mesures pour répondre à ces problématiques et d'analyser leur opportunité, et enfin de préparer leur déploiement avec une étude de programmation. Plusieurs SDAGT sont en cours de définition ou ont été finalisés dans ce cadre (cf. paragraphe 2.2.2).

Par ailleurs, la note technique du 14 avril 2016 relative à l'information routière des usagers du RRN élargit par ailleurs les SDAGT. En demandant aux Directions interdépartementales des Routes de prendre l'attache des grandes agglomérations pour leur proposer de s'interfacer avec l'application TIPI, elle vise à créer les conditions de la création ou de l'amélioration des offres d'information routière publiques multi-réseau existantes (Sytafin à Paris, Coraly à Lyon, la Métropole Mobilité à Marseille...) dans le but de délivrer aux usagers une information routière fédérée.

2) Les voies réservées

Les objectifs des voies réservées sur axes routiers structurants sont de :

- Réduire le nombre de véhicules pour le nombre de personnes transportées et ainsi diminuer les émissions de polluants ;
- Inciter les usagers, grâce à un temps de parcours réduit et régulier sur la voie réservée, à privilégier les transports en commun ou à pratiquer le covoiturage et, dans certains cas, à acquérir un véhicule à très faible émissions ;
- Réduire globalement les temps de transports des occupants des véhicules collectifs (bus, covoitureurs, taxis...).

Le cadre juridique pour développer les voies réservées a été complété avec les articles 35 et 39 de la loi d'orientation des mobilités (LOM).

Les voies réservées au covoiturage ou aux transports en commun sont des outils à l'usage des collectivités pour améliorer la fluidité du trafic des axes structurants régulièrement congestionnés. Cette mesure contribue à l'amélioration de la qualité de l'air, au développement du covoiturage et des services de transport en commun.

Principaux éléments du cadre réglementaire sur les voies réservées :

La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 dite « d'orientation des mobilités » a donné la possibilité à l'autorité de police de mettre en place des voies réservées et a prévu le cadre juridique pour le traitement des données dans le cadre du contrôle de ces voies.

La loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 dite « climat et résilience », prévoit quant à elle l'expérimentation pour une durée de trois ans, de voies réservées sur les autoroutes ou les routes express du réseau routier national ou du réseau routier départemental hors agglomération desservant une zone à faibles émissions mobilité, ainsi que l'évaluation de ces expérimentations. C'est l'autorité investie du pouvoir de circulation sur l'axe concerné qui définit les voies réservées et leur exploitation, dans le cadre d'une politique des mobilités à l'échelle territoriale qui implique les gestionnaires de voiries et les acteurs locaux.

2.2.2. *Progrès réalisés depuis 2023*

Description des progrès réalisés dans le domaine depuis 2023:

1) Avancées sur les projets de gestion de trafic

Plusieurs agglomérations disposent d'un schéma directeur d'agglomération de la gestion du trafic (SDAGT), comme Rennes, Nantes, Brest et Toulouse (en cours de validation pour ce dernier). Pour d'autres agglomérations, ce schéma directeur est en cours d'élaboration (Lille, Bordeaux, Marseille). Outre ces schémas directeurs qui prévoient des mesures coordonnées de gestion du trafic en lien avec les collectivités, des opérations isolées peuvent également être mises en œuvre dans certaines agglomérations qui ne disposent pas de SDAGT. C'est le cas, par exemple, de l'Ile-de-France qui a mis en place un schéma directeur des voies réservées, des mesures de régulation d'accès ou de régulations dynamique des vitesses, voire des mesures de régulation dynamique des vitesses à Lille.

2) Avancées sur les voies réservées :

En Ile-de-France, le programme de déploiement de voies réservées lancé en 2014 a permis la réalisation de voies réservées aux transports en commun ou aux bus/taxis sur les axes suivants : A1, A6, A10, A12, RN118. Par ailleurs, des voies réservées au covoiturage sont en cours ou à l'étude sur la RN104, l'A86 et différents axes pénétrants dans Paris, et les Jeux Olympiques de Paris 2024 verront la création de voies réservées, qui à l'issue des Jeux auront vocation à être dédiées au covoiturage, sur l'autoroute A1 et A13. Plus généralement en France, les voies réservées se développent massivement, avec des mises en œuvre à Grenoble, Bordeaux, Lille, Nantes, Rennes, dans les Bouches-du-Rhône, et certaines sont en cours de réalisation comme à Lyon. Le Cerema a publié le 14 mars 2023 une actualisation du référentiel technique d'aménagement des voies réservées aux services réguliers de transports collectifs sur les voies structurantes d'agglomérations.

A la suite des premières expérimentations, il est apparu que l'utilisation à tort de ces voies par un nombre important d'usagers empêche d'atteindre les bénéfices attendus. L'Etat a proposé aux collectivités concernées de mettre en place une phase pilote de contrôle-sanction avec une solution exploitée par une autorité de police locale.

Cette phase pilote a été déployée au fur et à mesure depuis juin 2024 sur plusieurs sites. La phase de démarrage est en cours d'évaluation. Puis de nouvelles évaluations auront lieu régulièrement jusqu'à fin 2026 afin d'acquérir le retour d'expérience nécessaire pour ajuster la phase cible. Dans ce dispositif pilote :

- Les acteurs locaux définissent dans le respect du cadre réglementaire la politique de contrôle, les véhicules autorisés, réalisent la verbalisation, assurent la communication aux usagers ;
- L'État met à disposition une solution de contrôle composée des équipements de bord de route, de la signalisation et des outils informatiques d'aide à la constatation et de verbalisation électronique pour la transmission des infractions à l'agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI).

Ce contrôle s'effectue en application des articles L. 130-9-1 et R 412-7 du code de la route. Le traitement des données pour la constatation des infractions relève des dispositions de la directive européenne n° 2016/680 du 27 avril 2016, dite « Police-Justice » traduite en 2019 dans la loi du 6 janvier 1978 appelée informatique et liberté.

Les usagers sont informés de la mise en place d'un contrôle sanction par un ou des panneaux de signalisation les informant de la présence d'un contrôle, ainsi qu'un panneau les informant du traitement de données à caractère personnel et indiquant le site internet leur permettant d'exercer leurs droits en la matière.

2.3. Domaine prioritaire III. Services STI liés à la sûreté et à la sécurité routières

2.3.1. Description des activités et projets nationaux principaux

Description des initiatives pertinentes, de leurs objectifs, de leur calendrier, de leurs étapes, de leurs ressources, du ou des acteurs principaux et de leur statut:

2.3.2. Progrès réalisés depuis 2023

Description des progrès réalisés dans le domaine depuis 2023:

2.3.3. Système eCall basé sur le numéro 112 [action prioritaire d) - règlement délégué (UE) n° 305/2013]

L'infrastructure nationale du PSAP eCall est prête en France depuis le 1^{er} octobre 2017. Elle a su évoluer et s'adapter aux nouvelles technologies afin de traiter dans les meilleures conditions les appels d'urgence sur le territoire national. Aujourd'hui, 3 plateformes privées regroupées au sein du Syndicat National des Sociétés d'Assistance (SNSA) assurent le traitement de ce type d'appels en croissance constante (186 439 appels en 2024, 115 634 appels en 2022 et 74 959 appels en 2021). Le SNSA assure ensuite un filtrage entre les appels relevant de l'urgence et les autres (fausses manipulations, tests, demande d'assistance classique...), que l'on appelle le « débruitage », puis transfère les appels urgents aux services compétents (sapeurs-pompiers, SAMU). Ce dispositif garantit un taux de « débruitage » de 95%. Ainsi, en 2024, 13 084 appels ont été transmis aux services d'urgences. Dans le cadre de la problématique d'extinction programmée des réseaux 2G et 3G qui conduit à ce que l'ensemble de la flotte concernée par des équipements relevant de cette technologie ne pourra plus émettre un appel d'urgence au PSAP eCall 112, les acteurs français ont souhaité être pleinement associés aux réflexions engagées par la Commission européenne pour répondre à cette situation.

Autorité compétente pour l'évaluation de la conformité des opérations du PSAP eCall

Le ministère français de l'intérieur est compétent pour l'évaluation de la conformité des opérations du PSAP eCall.

Les coordonnées du bureau en charge sont les suivantes :

Ministère de l'Intérieur et des Outre-Mer

Direction Générale de la Sécurité Civile et de la Gestion des Crises

Direction des Sapeurs-Pompiers, Sous-direction des Services d'Incendie et des Acteurs du Secours

Bureau de l'Organisation et des Missions des Services d'Incendie et de Secours

dgscgc-bomsis@interieur.gouv.fr

2.3.4. *Obligation de présenter un rapport en vertu du règlement délégué (UE) n° 886/2013 concernant 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 [action prioritaire c)]*

Progrès réalisés dans la mise en œuvre du service d'informations, y compris les critères utilisés pour définir son niveau de qualité et les moyens utilisés pour contrôler sa qualité:

Rappel des travaux antérieurs :

A l'issue de la concertation de l'ensemble des acteurs pour la déclinaison du règlement délégué, des orientations ont été prises en 2014 sur les catégories d'événements retenues, l'architecture du point d'accès national et le périmètre géographique retenu.

Les catégories d'événements retenues sont :

- Route temporairement glissante ;
- Animal, personne, obstacle, débris sur la route ;
- Zone d'accident non sécurisée ;
- Travaux routiers de courte durée ;
- Visibilité réduite ;
- Conducteur en contresens ;
- Obstruction non gérée d'une route.

La catégorie sur les « conditions météorologiques exceptionnelles » n'a quant à elle pas été retenue.

L'architecture mise en place pour le point d'accès national distingue les données des exploitants routiers, qui sont disponibles via TIPI, des données des opérateurs de service d'information routière privés, qui sont mises à disposition via un lien vers le point d'accès de l'opérateur.

Le périmètre géographique retenu est le réseau routier national dans son intégralité, non concédé et concédé. Ceci n'exclut pas l'envoi d'informations sur les autres réseaux, soit par les opérateurs de service qui ne souhaitent pas distinguer les réseaux, soit par les collectivités gestionnaires qui souhaiteraient, de façon volontaire, être rattachées à TIPI.

Ces orientations ont été officialisées par des textes d'application du règlement délégué :

- Le décret n° 2015-474 du 27 avril 2015 arrête le périmètre géographique et les catégories d'événements retenus, et désigne pour accueillir le point d'accès national le site Bison Futé <https://www.bison-fute.gouv.fr>, portail bien établi d'information routière publique ;
- L'arrêté du 27 avril 2015 décrit l'architecture du point d'accès national et désigne l'organisme national chargé d'évaluer la conformité. Il s'agit de l'AFIMB. Cette agence ayant été supprimée à la suite de la réorganisation de la DGITM, un nouvel organisme national chargé de l'évaluation de conformité devra être désigné ;

- La concertation s'est poursuivie à travers des groupes de travail dédiés et des échanges spécifiques avec les sociétés concessionnaires d'autoroutes et les opérateurs de services, pour aboutir à un consensus sur les documents d'accompagnement suivants :
 - Le formulaire de déclaration de conformité ;
 - La licence de réutilisation des données fournies sur le point d'accès national, qui définit les engagements du licencié (notamment celle de mentionner la paternité de l'information) et les responsabilités respectives du producteur et du licencié ;
 - Les lignes directrices pour l'alimentation de TIPI par les exploitants routiers, qui précisent les définitions des événements issues du règlement délégué pour faciliter leur interprétation en format DATEX.

Il convient de souligner que l'ensemble de ce cadre est en cours de refonte à la suite du règlement sur l'information temps réel sur la circulation (UE) 2022/670 et de l'article 30 de la loi DDADUE adoptée par le parlement le 10 Mars 2025. Ainsi la liste des événements est complétée et précisée, notamment pour créer un événement spécifique à la présence d'agent d'intervention sur les routes et définir des conditions spécifiques de présentation de ces informations. La liste des événements est ainsi la suivante : personne sur la route, personnel d'intervention sur la route, zone d'accident non sécurisée, travaux routiers de courte durée, obstruction d'une route non sécurisée, obstacle sur la route, débris sur la route, véhicule à contresens, route temporairement glissante, visibilité réduite, conditions météorologiques exceptionnelles affectant l'adhérence ou la visibilité, animal sur la route.

Evolution du point d'accès national

Le PAN est ouvert sur le site Bison Futé : https://www.bison-fute.gouv.fr/directive-sti,id_sous_rubrique10401.html. Les données relatives à l'action c sont disponibles sur le PAN pour la plupart des gestionnaires du réseau routier national. Les opérateurs de services Coyote, Mediamobile, Michelin Travel Partner et TomTom ont également mis en place leurs points d'accès d'opérateur.

Statistiques, démarche qualité et évaluation de la conformité

En 2024, les événements relatifs à l'action c publiés sur l'outil TIPI (réseau routier national) se décomposent de la façon suivante :

Type d'événement	Nombre d'événements.
Route temporairement glissante	11488
Animal, personne sur la route, débris	558374
Accident, véhicule arrêté, en panne	72899
Travaux, restrictions de circulation	NC
Visibilité réduite	6413
Conducteur à contresens	2024
Obstruction non gérée d'une route	NC

Total	651198
-------	--------

Un groupe qualité rassemblant, autour du ministère en charge des transports, des exploitants routiers et des opérateurs de service concernés par l'action c, a analysé les travaux de l'EIP+ et a retenu comme indicateurs qualité le taux de disponibilité du PAN et le délai de latence entre l'actualisation d'un événement et sa publication sur le PAN. Les dernières mesures de ces indicateurs montrent des résultats meilleurs que les cibles définies. Ainsi, le taux de disponibilité du PAN pour l'action c en 2024 est de 99,72 %.

Fin 2024, environ 50 entités (sociétés, individus, etc.) sont abonnées à ce flux.

Résultats de l'évaluation de la conformité aux exigences prévues aux articles 3 à 8 du règlement délégué (UE) n° 886/2013:

La désignation de l'organisme d'évaluation de conformité revêt une importance particulière pour le respect des réglementations. La réglementation en cours d'élaboration prévoit de désigner l'Autorité de régulation des transports (ART) comme nouvel organisme d'évaluation.

Le cas échéant, une description des modifications apportées au point d'accès national:

Informations complémentaires (par exemple, sources de données utilisées pour fournir des informations sur la circulation liées à la sécurité):

2.3.5. *Obligation de présenter un rapport en vertu du règlement délégué (UE) n° 885/2013 sur la mise à disposition de services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux [action prioritaire e)]*

Rappel des travaux antérieurs :

La France estime qu'il y a un intérêt à mettre à disposition les données statiques sur l'ensemble des aires de stationnement de poids lourds (PL) sur le réseau routier national. Elle comprend, en outre, que toutes les places de stationnement PL sur ces aires sont sûres et sécurisées au sens du règlement délégué. Le périmètre géographique retenu pour le déploiement de services d'information est donc l'ensemble des aires PL du réseau routier national, concédé et non concédé. En revanche, les données dynamiques ne sont disponibles que sur de rares aires, et leur mise à disposition dans les conditions prévues par le règlement délégué peut nécessiter des investissements importants. La possibilité doit néanmoins en être ouverte dans l'architecture du PAN.

Ces orientations ont été officialisées par des textes d'application du règlement délégué. Le décret n° 2015-474 du 27 avril 2015, commun avec l'action c, arrête le périmètre géographique retenu, et désigne, pour accueillir le PAN, le site Bison Futé <https://www.bison-fute.gouv.fr/>, portail bien établi d'information routière publique. L'arrêté du 27 avril 2015 décrit l'architecture du PAN : il met à disposition les données statiques et peut renvoyer pour les données dynamiques à des points d'accès établis par les exploitants d'aires de stationnement

pour camions ou les prestataires de services opérant sur le territoire. Cette réglementation est en cours de révision et elle demandera également la mise à disposition des données dynamiques.

L'arrêté du mai 2020 autorise l'utilisation d'un nouveau panneau de signalisation dynamique (XCE45) afin d'afficher la disponibilité des places de stationnement sur les aires de service et de repos, pour les véhicules de transport de marchandises dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes. L'objet de cette signalisation est de limiter la saturation de certaines aires et par conséquent le risque de stationnement dangereux en indiquant la disponibilité de places de stationnement sur d'autres aires situées à proximité.

Le point d'accès national est ouvert sur le site Bison Futé : https://www.bison-fute.gouv.fr/directive-sti,id_sous_rubrique10423.html. Il comprend 100% des aires existantes, soit 360 sur le réseau routier national non concédé et 1060 sur le réseau routier national concédé. Le PAN ne contient pas de données dynamiques à ce stade, mais une évolution est envisagée pour intégrer les données des quelques aires disposant de données dynamiques.

Nombres d'aires et de places de stationnement sur le territoire :

1 420 aires et 34 213 places (données 2024)

Pourcentage d'aires de stationnement enregistré dans le service d'information :

100%

Pourcentage d'aires de stationnement disposant d'informations dynamiques sur la disponibilité des places de stationnement et les zones prioritaires :

4 aires (237 places), soit 0.3% des aires (données 2024)

2.4. Domaine prioritaire IV. Services STI de mobilité coopérative, connectée et automatisée

2.4.1. Description des activités et projets nationaux principaux

Description des initiatives pertinentes, de leurs objectifs, de leur calendrier, de leurs étapes, de leurs ressources, du ou des acteurs principaux et de leur statut : en particulier, mise à disposition d'informations sur les initiatives de déploiement des STI-C et leurs spécifications techniques.

Rappel des travaux antérieurs :

1) Stratégie du transport routier automatisé et connecté

La France s'est dotée, dès 2018, d'une stratégie ambitieuse pour le développement de la mobilité routière automatisée et connectée, contribuant aux objectifs de décarbonation des transports en favorisant une mobilité plus durable pour le territoire.

La stratégie nationale de développement de la mobilité routière automatisée et connectée vise à accompagner le déploiement de ces services en assurant leur sécurité. Animée par Mme IDRAC et coordonnée par la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités (DGITM), elle s'appuie sur un écosystème d'acteurs, assurant la cohérence des objectifs et des actions.

Les versions de la stratégie de 2018 et 2020 ont permis principalement d'élaborer le cadre réglementaire du déploiement (destiné à prendre la suite des expérimentations) et d'orienter le soutien à l'innovation dans une approche « verticale » tendant à suivre la maturation des technologies pour soutenir les pré-déploiements.

S'agissant de la connectivité, en vue de prioriser et coordonner les déploiements en matière de systèmes de connectivité et d'échanges de données, la DGITM a mis en place un groupe de travail réunissant les gestionnaires routiers, les collectivités locales et les filières concernées (automobile, transports routiers, route, numérique). Ces premiers travaux ont conduit à l'identification de dix familles de cas d'usage considérées comme prioritaires, au regard des retours issus de la consultation des acteurs ainsi que du cadre réglementaire européen et national sur l'information et les données routières qui établit de facto certaines priorités. Les dix familles de cas d'usage sont les suivantes :

<i>Famille de cas d'usage</i>	<i>Finalités principales</i>
1. Information réglementation et état du réseau	Planification des trajets, aide au respect de la réglementation. Application réglementation UE
2. Informations parking et interfaces multimodales (IRVE, P+R..)	Aide à l'intermodalité Application réglementation UE
3. Informations stationnement PL et aires de livraison	Planification des trajets, réduction des nuisances et sécurité routière. Application réglementation UE
4. Alertes événements de sécurité ponctuels	Application réglementation UE + données véhicules FR + sécurité
5. Alertes interventions des gestionnaires routiers	Sécurité des interventions
6. Feux connectés (priorités, alertes violation)	Sécurité et efficacité des services publics (usagers vulnérables notamment) + préparation de l'automatisation
7. Alertes véhicules aux intersections, blind spots	Sécurité (usagers vulnérables) + préparation de l'automatisation
8. Manœuvres coopératives, vision coopérative	Sécurité (usagers vulnérables) + préparation de l'automatisation
9. Fonctions d'intervention à distance et relations usagers dans les systèmes de transport routier automatisés	Démonstration de sécurité automatisation
10. Injonction des forces de l'ordre et priorités sur véhicules automatisés	Application réglementation FR automatisation

Ces familles de cas d'usage apparaissent ainsi relever de différents leviers d'action publique (création d'un espace sécurisé de données qualifiées - avec une priorité sur les données au titre de la directive ITS ; déploiement de solutions de connectivité pour les interventions des gestionnaires routiers ; définition de spécifications en vue du déploiement des cas d'usage supports à l'automatisation ; soutien à l'innovation pour la conduite coopérative et les services de transport routier automatisés).

Ces travaux de priorisation ont conduit à mieux caractériser les besoins de connectivité ; il apparaît que les catégories de cas d'usage 1 à 5 se satisfont de la connectivité cellulaire. L'accès aux données de façon sécurisée, harmonisée et en confiance devient ainsi clé pour la production de ces cas d'usage et un projet d'espace de données est ainsi à l'étude pour fédérer l'accès aux différents types de données.

Par ailleurs, les progrès permis par la 5G semblent permettre de prendre en charge des catégories de cas d'usage plus avancées comme 7 et 9, ce qui reste à confirmer.

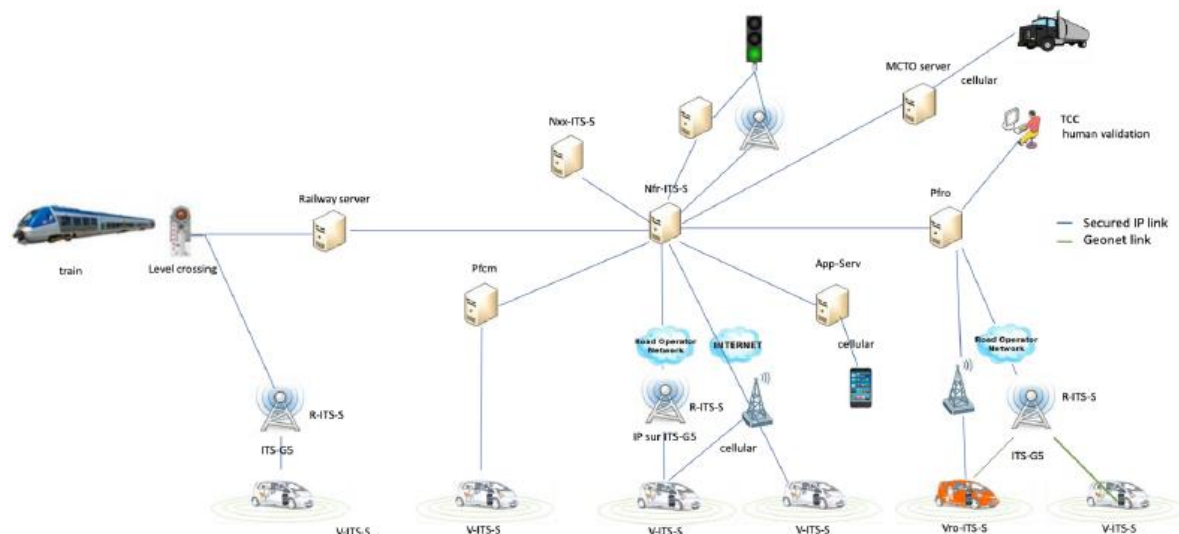
2) Projet pilote de mobilité connectée

Deux projets subventionnés également à 50 % au titre du MIE, ont été lancés fin 2016 suite à un premier projet Scoop@F :

- InterCor, projet réunissant quatre Etats membres (France, Belgique, Pays-Bas et Royaume-Uni) qui étend SCOOP@F géographiquement à la région Hauts-de-France et fonctionnellement à des services dans le domaine logistique pour les poids lourds ;
- C-Roads France, projet français qui étend SCOOP@F géographiquement dans les régions Nord-Est, Centre-Est, Sud-Ouest et Ouest, et fonctionnellement à des services urbains (les métropoles de Bordeaux et Strasbourg sont partenaires du projet).

En juillet 2019, le projet InDiD (C-Roads France 2) a également été lancé qui étend principalement géographiquement les C-ITS dans les régions du Sud-Ouest et du Sud-Est de la France, et fonctionnellement à des services orientés véhicules automatisés. Ce projet a également pour objectif de préparer une industrialisation des processus pour un possible déploiement généralisé de ces technologies.

Les différents projets ont également complété progressivement l'architecture permettant de réaliser le lien entre véhicule et infrastructure de transport routière, mais également ferroviaire, portuaire, etc.



Ces projets sont intégrés dans la C-Roads Platform, qui vise à assurer l'interopérabilité des déploiements en Europe. Forte de son expérience dans le domaine, la France assure la présidence de la C-Roads Platform, et le pilotage de l'harmonisation des spécifications techniques.

Le projet InDiD s'est achevé mi-2024.

2.4.2. *Progrès réalisés depuis 2023*

Description des progrès réalisés dans le domaine depuis 2023 :

1) Avancées sur la stratégie du transport routier automatisé et connecté

Pour la période 2023-2025, la stratégie a été marquée par un tournant vers l'industrialisation et le déploiement de premiers services de transport routier automatisés, matérialisé par :

- la finalisation du cadre réglementaire de l'automatisation et du premier volet de documents méthodologiques et techniques pour la validation de la sécurité ;
- la spécification des données pour la mise en œuvre des réglementations européennes et nationales sur échanges de données réalisées dans le cadre de transposition de la directive ITS ;
- la priorisation des priorités communes de cas d'usage de connectivité routière, conduit à partir des besoins fonctionnels de connectivité et de la pertinence de la couverture satellitaire ;
- la poursuite des programmes d'investissements France 2030, CORAM et Invest Auto et la structuration des besoins en compétence et formation ;
- une dynamique d'animation forte des éco-systèmes, en particulier autour de l'appui aux territoires (la réglementation dispose que les organisateurs de services, notamment les AOM, décident de la mise en service des transport routiers automatisés).

Pour la période 2025-2027, la stratégie nationale, en cours de publication, vise à confirmer le passage au déploiement de services de mobilité routière automatisée et connectée, porté par un ensemble d'actions réglementaires, de soutien à l'innovation et d'accompagnement. S'agissant plus spécifiquement du cadre réglementaire relatif à l'automatisation, à la connectivité et aux échanges de données, les principales actions envisagées sont les suivantes :

1. Eprouver le cadre réglementaire de déploiement, articulé avec le cadre d'homologation sur un principe de validation incrémentale de la sécurité

- Contribuer à l'élaboration d'une réglementation internationale relative aux procédures d'homologation des véhicules équipés de systèmes de conduite automatisée ;
- Poursuivre les référentiels sur la validation de la sécurité et renforcer leur dissémination aux instances européennes et internationales.

2. Finaliser la transposition de la directive sur les transports intelligents (ITS)

3. Spécifier une architecture sécurités d'échanges de données articulant les exigences réglementaires et la facilité des échanges de données

4. Préciser les besoins de cas d'usage et de zones de déploiement associées, et ainsi que d'équipement de bord de voie de détection pour l'information conducteur, de connectivité pour les cas d'usage d'automatisé. à partir de l'identification des besoins

5. Financer le développement de l'offre de services automatisés

- En contribuant à l'alliance européenne pour les véhicules connectés et autonomes annoncée par le plan d'action européen pour l'industrie automobile (PIIEC véhicules propres, connectés et autonomes piloté par la DGE)
- En proposant un appel à projet France 2030 sur le principe de verticale de l'innovation répondant aux enjeux de compétitivité et d'ouverture du marché.

6. Fédérer les éco-systèmes d'organismes de services, notamment autour d'une coalition européenne visant à massifier l'offre pour proposer des solutions de mobilité compétitive, répondant aux enjeux des territoires.

La connectivité en support de l'automatisation

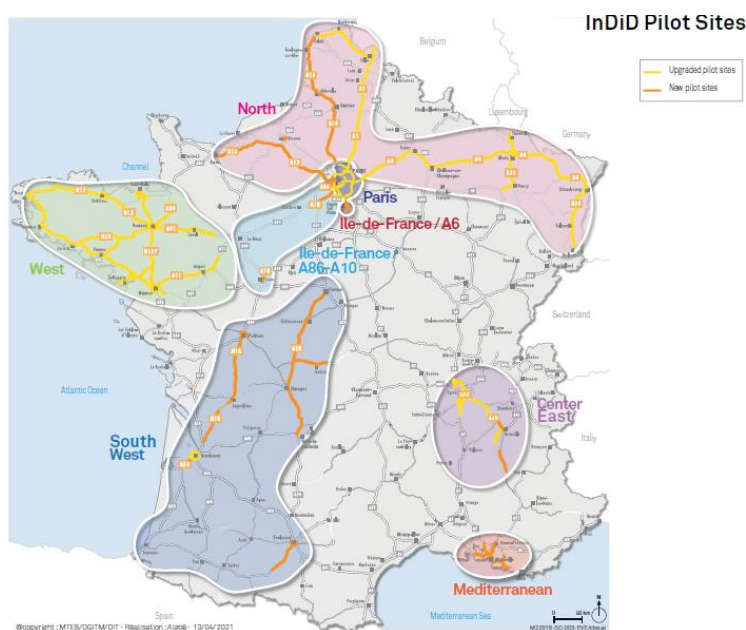
L'intégration des éléments de connectivité dans le concept de sécurité du système de transport routier automatisé ouvre la question de la validation de ces éléments, nécessaires à l'exploitation en sécurité des véhicules et considérés en interface avec le véhicule homologué. Ainsi, le lien entre homologation du véhicule équipé d'un système de conduite automatisée et validation du système de transport routier automatisé, intégrant les éléments matériels et logiciels débarqués devient clef du déploiement.

Les travaux de validation des briques intégrant des éléments de connectivité incluent en particulier trois sujets prioritaires :

- les interactions des véhicules automatisés avec les véhicules d'intérêt général prioritaires et bénéficiant de facilités de passage tels que définis par l'article R. 311-1 du code de la route ;
- la caractérisation des fonctions de l'intervention à distance, notamment en lien avec la sécurité de l'exploitation, et qui peut en particulier être une solution pertinente pour répondre au premier point ;
- les interactions véhicule-infrastructure dont par exemple les feux connectés pour le passage d'intersections.

2) Avancées sur les projets pilotes de mobilité connectée C-ITS

La carte des réseaux couverts en ITS-G5 pour fin 2024 est fournie ci-dessous (ce qui représente environ 4500 à 5000 km et près de 600 unités de bord de route, dont 25 en environnement urbain).



La France a également démarré les opérations d'un service cellulaire depuis avril 2023 via l'application Coopits développée initialement dans le projet C-Roads France : <https://coopits.developpement-durable.gouv.fr/>



Tous les acteurs VINCI Autoroutes COFIROUTE VINCI Autoroutes ASF
 VINCI Autoroutes ESCOTA DiRIF Bordeaux Métropole DIR-Centre-Est
 DIR-Atlantique SANEF DIR-Est AREA DIR-Ouest

La liste des services déployés est disponible ci-dessous :

- Collecte de données :
 - Collecte de données trafic
 - Remontée d'événements déclarés manuellement
- Alerte chantiers :
 - Alerte fermeture partielle ou complète d'une ou plusieurs voies
 - Alerte fermeture programmée d'une route ou autoroute
 - Alerte chantiers programmés – mobile
- Signalisation embarquée :

- Information sur la vitesse limite dynamique dans le véhicule
- Signalisation embarquée (PMV embarqué)
- Événements inopinés et dangereux
 - Alerte route temporairement glissante
 - Alerte animal sur la route
 - Alerte personne sur la route
 - Alerte obstacle sur la route
 - Alerte véhicule arrêté
 - Alerte véhicule en panne
 - Alerte zone d'accident
 - Alerte contresens
 - Alerte obstruction non sécurisée d'une route
- Information de trafic et reroutage
 - Alerte conditions météorologiques exceptionnelles
 - Embouteillage
- Stationnement, parc-relais et multimodalité
 - Information sur les localisations des parkings, leurs disponibilités et les services associés en zone urbaine
 - Information sur les parkings relais pour transfert modal
- Intersections
 - GLOSA (conseil de vitesse optimale pour passer au vert)
 - TTG (temps au vert)
- Gestion de trafic
 - Interdiction dynamique de circulation à certains véhicules
 - Gestion dynamique de voies – voies réservées (I2V)
 - Route inondée
- Usagers vulnérables
 - Traversée de piétons en dehors d'une intersection signalée, avertissement aux véhicules en approche

La France a également obtenu le cofinancement d'un nouveau projet C-ITS, intitulé SCALE, prévoyant un premier réel déploiement non pilote des C-ITS permettant de lever les derniers verrous : technologique (aussi bien sur la courte portée que sur la longue portée), modèle économique et industrialisation (certification des systèmes). Ce projet a démarré en septembre 2024, coordonné par la France, avec la participation de l'Italie, l'Espagne et l'Autriche.

2.5. Disponibilité et accessibilité au moyen des points d'accès nationaux des types de données énumérés à l'annexe III de la directive 2010/40/UE

Principes de calcul:

* Pour les informations statiques: sur la base de la longueur divisée par la longueur totale en kilomètres. La longueur totale est la longueur du réseau concernant lequel des informations sous-jacentes existent; par exemple, les limitations de vitesse s'appliquent (presque) partout, mais les conditions d'accès aux tunnels ne s'appliquent qu'à (la longueur) des tronçons de tunnels.

** Pour les informations dynamiques/provisaires: la disponibilité des données désigne la capacité de rendre les données disponibles et accessibles dans un format lisible par machine sur un certain pourcentage du réseau, chaque fois que les informations sous-jacentes existent/apparaissent, sur la base de la longueur du réseau, cette capacité étant divisée par la longueur totale en kilomètres.

2.5.1. Données relatives à la fourniture d'informations sur la circulation routière et de services de navigation dans l'ensemble de l'UE

Les chiffres présentés dans cette partie concernent principalement le Réseau Routier National non concédé (RRN NC).

Type de donnée	Couverture géographique	% du champ d'application géographique pour lequel le type de données est disponible		Remarques
1. Données relatives à la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur la circulation routière et de navigation:				
1.1 Catégorie: Règles de circulation statiques et dynamiques, le cas échéant, concernant:				
1.1.1 Sous-catégorie: - conditions d'accès aux tunnels - conditions d'accès aux ponts - limitations de vitesse	Les routes du réseau transeuropéen central	conditions d'accès aux tunnels*	0 % [Remarque: si cela est plus pertinent, possibilité]	Des données sont en cours de recueil (étude « GSIR »)

- interdictions de dépassement pour les poids lourds - restrictions de poids/longueur/largeur/hauteur			<i>d'indiquer le nombre et le pourcentage de tunnels]</i>	
		conditions d'accès aux ponts*	0 % <i>[Remarque: si cela est plus pertinent, possibilité d'indiquer le nombre et le pourcentage de ponts]</i>	Des données sont en cours de recueil (étude « GSIR »)
		limitations de vitesse*	55 %	Données statiques correspondant aux vitesses maximales autorisées uniquement. Des données sont en cours de recueil (étude « GSIR »)
		interdictions de dépassement pour les poids lourds*	0 %	Des données sont en cours de recueil

				(étude « GSIR »)
		restrictions de poids/longueur/largeur/hauteur*	0 %	Des données sont en cours de recueil (étude « GSIR »)
	Les routes du réseau transeuropéen global, les autres autoroutes et les tronçons de routes principales, dont le trafic journalier annuel moyen total est supérieur à 8 500 véhicules, et toutes les routes des villes situées au centre de chaque nœud urbain (si applicable, limité à > 7 000 véhicules/jour)	conditions d'accès aux tunnels*	0 %	
		conditions d'accès aux ponts*	0 %	
		limitations de vitesse*	55 %	Données statiques correspondant aux vitesses maximales autorisées uniquement
		interdictions de dépassement pour les poids lourds*	0 %	
		restrictions de poids/longueur/largeur/hauteur*	0 %	
Sous-catégorie: - rues à sens unique	Infrastructures routières dans les villes au centre de chaque nœud urbain	rues à sens unique*	0 % [Remarque: le cas échéant, possibilité de fournir	

			<i>également le nombre et le pourcentage de villes capables de mettre ces données à disposition]</i>	
<i>Sous-catégorie:</i> - réglementations sur la livraison de fret	<i>Infrastructures routières dans les villes au centre de chaque nœud urbain</i>	réglementations sur la livraison de fret*	% <i>[Remarque: le cas échéant, possibilité de fournir également le nombre et le pourcentage de villes capables de mettre ces données à disposition]</i>	NC
<i>Sous-catégorie:</i> - sens de la circulation sur les voies réversibles	<i>Les routes du réseau transeuropéen central et global, les autres autoroutes et les tronçons de routes principales, dont le trafic journalier annuel moyen total est supérieur à 8 500 véhicules, et toutes les routes des villes situées au centre de chaque nœud urbain (si applicable, limité à > 7 000 véhicules/jour)</i>	sens de la circulation sur les voies réversibles*	%	NC

<i>Sous-catégorie:</i> - plans de circulation routière	<i>Les routes du réseau transeuropéen central et global, les autres autoroutes et les tronçons de routes principales, dont le trafic journalier annuel moyen total est supérieur à 8 500 véhicules, et toutes les routes des villes situées au centre de chaque nœud urbain (si applicable, limité à > 7 000 véhicules/jour)</i>	plans de circulation routière*	0 % <i>[Remarque: si la longueur du réseau est impossible à calculer, possibilité d'indiquer le nombre et le pourcentage de plans de circulation routière]</i>	
<i>Sous-catégorie:</i> - restrictions d'accès permanentes	<i>Les routes du réseau transeuropéen central et global, les autres autoroutes et les tronçons de routes principales, dont le trafic journalier annuel moyen total est supérieur à 8 500 véhicules, et toutes les routes des villes situées au centre de chaque nœud urbain (si applicable, limité à > 7 000 véhicules/jour)</i>	restrictions d'accès permanentes*	%	<i>Pour 55 % du territoire, des données sont en ligne sur data.gouv concernant les panneaux d'autoroutes</i>
<i>Sous-catégorie:</i> - limites des restrictions, interdictions ou obligations avec validité zonale, statut actuel d'accès et conditions de circulation dans les zones de trafic réglementé	<i>Les routes du réseau transeuropéen central et global, les autres autoroutes et les tronçons de routes principales, dont le trafic journalier annuel moyen total est supérieur à 8 500 véhicules, et toutes les routes des villes situées au centre de chaque nœud urbain (si applicable, limité à > 7 000 véhicules/jour)</i>	- limites des restrictions, interdictions ou obligations avec validité zonale, statut actuel d'accès et conditions de circulation dans les zones de trafic réglementé*	2 % <i>[Remarque: si la longueur du réseau est impossible à calculer, possibilité</i>	

			<i>d'indiquer le nombre et le pourcentage de limites des restrictions, interdictions, etc.]</i>	
1.2 Types de données relatives à l'état du réseau:				
<i>Sous-catégorie:</i> - fermetures de routes - fermetures de voies - travaux routiers	<i>Les routes du réseau transeuropéen central</i>	fermetures de routes**	99 %	
		fermetures de voies**	99 %	
		travaux routiers**	99 %	
	<i>Les routes du réseau transeuropéen global</i>	fermetures de routes**	98 %	
		fermetures de voies**	98 %	
		travaux routiers**	98 %	
<i>Sous-catégorie:</i> - mesures temporaires de gestion de la circulation	<i>Les routes du réseau transeuropéen central et global</i>	- mesures temporaires de gestion de la circulation**	98 %	

2.5.2. *Données relatives aux services d'informations et de réservation concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux*

Type de donnée	Couverture géographique	% de places de stationnement pour lesquelles des données sont disponibles		Remarques
2. Données relatives aux services d'informations et de réservation concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux				
Catégorie: données statiques Sous-catégorie: - données statiques relatives aux aires de stationnement - informations sur la sécurité et l'équipement de l'aire de stationnement	Les routes du réseau transeuropéen central	données statiques relatives aux aires de stationnement	100 %	
		informations sur la sécurité et l'équipement de l'aire de stationnement	0 %	
	Les routes du réseau transeuropéen global	données statiques relatives aux aires de stationnement	100 %	
		informations sur la sécurité et l'équipement de l'aire de stationnement	0 %	
Catégorie: données dynamiques Sous-catégorie: - données dynamiques sur la disponibilité des aires de stationnement, en particulier si une aire de stationnement est: complète ou fermée, ou encore le nombre de places disponibles.	Les routes du réseau transeuropéen central et global	données dynamiques sur la disponibilité des aires de stationnement, en particulier si une aire de stationnement est: complète ou fermée, ou encore le nombre de places disponibles.	0 %	

2.5.3. *Données relatives aux événements ou conditions liés à la sécurité routière détectés concernant les informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière*

Type de donnée	Couverture géographique	% du champ d'application géographique pour lequel le type de données est disponible		Remarques
3. Données relatives aux événements ou conditions liés à la sécurité routière détectés concernant les informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière				
Catégorie: données dynamiques Sous-catégorie: - route temporairement glissante - animal, personne, obstacle, débris sur la route - zone d'accident non sécurisée - travaux routiers de courte durée - conducteur en contresens - obstruction non gérée d'une route	Les routes du réseau transeuropéen central et global et les autres autoroutes non comprises dans ce réseau	route temporairement glissante**	98 %	
		animal, personne, obstacle, débris sur la route**	98 %	
		zone d'accident non sécurisée**	98 %	
		travaux routiers de courte durée**	98 %	
		conducteur en contresens**	98 %	
		obstruction non gérée d'une route**	98 %	
Sous-catégorie: - visibilité réduite	Les routes du réseau transeuropéen central et global et les autres autoroutes non comprises dans ce réseau	visibilité réduite**	98 %	
		conditions météorologiques exceptionnelles**	0 %	

- conditions météorologiques exceptionnelles				
--	--	--	--	--

2.5.4. Données statiques sur la circulation multimodale pour les services d'informations sur les déplacements multimodaux à l'échelle de l'UE

*** dans la mesure du possible, fournir les chiffres par mode de transport régulier, visé à l'annexe du règlement délégué (UE) 2017/1926 [tels que transport aérien, transport ferroviaire y compris ferroviaire à grande vitesse, ferroviaire conventionnel et ferroviaire léger, téléphériques, autocars longue distance, transport maritime y compris les ferries, transport par voies navigables intérieures, métros, tramways, bus, trolleybus]

Type de donnée	Couverture géographique	% des nœuds pour lesquels des données sont disponibles pour le mode de transport régulier		Remarques
4. Données statiques sur la circulation multimodale pour les services d'information sur les déplacements multimodaux à l'échelle de l'UE:				
Catégorie Emplacement des nœuds d'accès identifiés pour tous les modes en lignes régulières, y compris des informations sur l'accessibilité des nœuds d'accès et voies de circulation au sein d'un point d'échange (comme l'existence d'ascenseurs, d'escaliers mécaniques)	Les nœuds urbains au sens de l'article 3, point p), du règlement (UE) n° 1315/2013 et dont la liste figure dans ledit règlement, y compris ceux qui sont gérés par les villes	Emplacement des nœuds d'accès identifiés pour tous les modes en lignes régulières, y compris des informations sur l'accessibilité des nœuds d'accès et voies de circulation au sein d'un point d'échange (comme l'existence d'ascenseurs, d'escaliers mécaniques)***	%	NC

	<i>L'ensemble du réseau de transport de l'Union</i>	Emplacement des nœuds d'accès identifiés pour tous les modes en lignes régulières, y compris des informations sur l'accessibilité des nœuds d'accès et voies de circulation au sein d'un point d'échange (comme l'existence d'ascenseurs, d'escaliers mécaniques)***	%	NC
--	---	--	---	----

2.6. Disponibilité des services énumérés à l’annexe IV de la directive 2010/40/UE

2.6.1. Services d’informations minimales universelles sur la circulation, liées à la sécurité routière

Service	Couverture géographique	% du champ géographique couvert
Service d’informations minimales universelles sur la circulation, liées à la sécurité routière	Les routes du réseau transeuropéen central et global	98 %

2.7. Autres initiatives/événements marquants

2.7.1. Description des autres initiatives/événements marquants nationaux et projets non couverts dans les domaines prioritaires 1 à 4:

Description des initiatives pertinentes, de leurs objectifs, de leur calendrier, de leurs étapes, de leurs ressources, du ou des acteurs principaux et de leur statut:

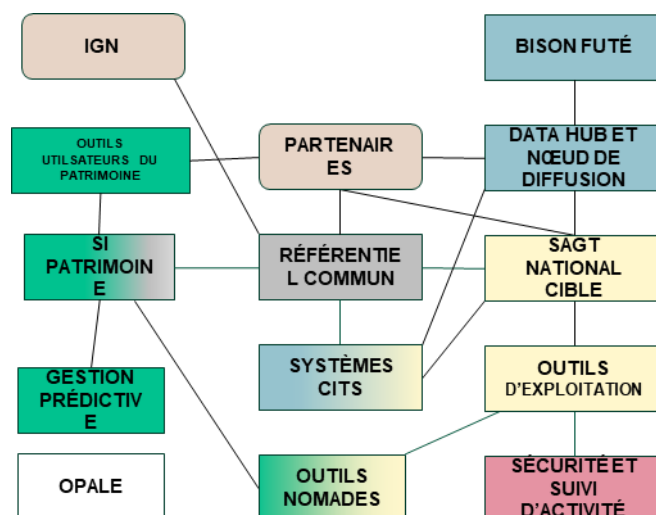
Démarche de transformation numérique du système d’information du ministère

Une démarche de transformation numérique, précédemment arrêtée en raison de la crise sanitaire relative à la pandémie Covid-19, a été relancée fin 2023. Elle vise à rationaliser et à favoriser l’interopérabilité des applications du système d’information sur le périmètre des DIR et de la sous-direction du patrimoine, de l’exploitation et de l’information routière. Cette démarche doit également permettre d’améliorer la gouvernance et la sécurité du système d’information avec des travaux spécifiques sur ce point. La cartographie des applications (« plan d’occupation des sols ») réalisée en 2024 a mis en évidence l’existence de 320 applications, dont certaines sont à décommissionner, rationaliser ou mutualiser. La validation des principes directeurs a permis d’établir 7 chantiers :

- Elaboration d’un référentiel national commun, dans l’objectif de disposer d’un modèle de localisation et de données communs quels que soient le réseau routier et son gestionnaire, ce qui facilitera la mise en œuvre du règlement 2022/962,
- Nœud d’échange, de stockage et de valorisation des données, qui traitera les données reçues des gestionnaires et permettra d’assurer la mise à disposition de celles-ci sur le PAN,
- Refonte de Bison futé, site internet et application permettant de diffuser l’information reçue des gestionnaires et support du PAN,
- Système d’aide à la gestion de trafic (SAGT), pour les gestionnaires en DIR. Un nouveau SAGT devrait être conçu et développé avec des fonctionnalités centralisées

pour faciliter l'interopérabilité avec le nœud d'échange, de stockage et de valorisation des données,

- Outils améliorés du patrimoine routier, avec des dispositifs pour mieux surveiller et gérer l'état des chaussées et des ouvrages d'art,
- Outils de suivi d'activité améliorés, chantier restant à lancer,
- Rationalisation des outils d'exploitation, chantier restant à lancer.



Les chantiers prioritaires (référentiel commun, nœud d'échange, refonte de Bison futé, SAGT) sont en cours de cadrage, avec des conclusions attendus au cours du premier semestre 2025.

Refonte des abonnements sur Bison futé

Une refonte du système d'abonnement à l'information routière disponible via le site internet et l'application Bison futé a été effectuée en 2024. Le nouveau dispositif d'abonnement mis en place permet à chaque acteur de recevoir une information personnalisée, de maîtriser son abonnement en indiquant le niveau d'information qu'il souhaite recevoir (toutes les informations ou seulement les plus importantes, par exemple) et de le supprimer à sa guise. Il est ainsi possible de s'abonner à des données relatives aux actions « Informations en temps réel sur la circulation » et « Informations sur la circulation liées à la sécurité routière ». Environ 4000 acteurs sont abonnés via le site Bison futé.

2.7.2. Progrès réalisés depuis 2023

Description des progrès réalisés dans le domaine depuis 2023:

3. INDICATEURS CLES DE PERFORMANCE (ICP)

Les ICP seront déclarés séparément par type de réseau routier/réseau de transport et par nœuds (le cas échéant).

3.1. ICP sur le déploiement

Les chiffres présentés dans cette partie concernent principalement le Réseau Routier National (RRN) concédé et non concédé (NC), qui recoupent largement le réseau transeuropéen de transport.

3.1.1. Infrastructures/équipements de collecte d'informations (ICP route)

Chiffres à fournir par type de réseau.

Chiffres à fournir par type de services et, le cas échéant, en faisant la distinction entre équipements fixes et mobiles.

ICP à calculer par type de réseau.

Longueur du type de réseau routier/des tronçons routiers (en km) équipés d'infrastructures de collecte d'informations et longueur totale de ce même type de réseau routier (en km):

Stations de recueil de données :

- 2286 stations opérationnelles³ sur le RRN NC, soit 1 station pour 4,5 km.

Caméras :

- 4165 caméras opérationnelles (source SI'Route) sur le RRN NC, soit 1 caméra/2,5 km
- 9400 caméras sur le réseau des sociétés d'autoroute de Vinci⁴, Eiffage⁵ et Sanef⁶ soit 1 caméra/0,94 km sur ces réseaux autoroutiers

Centres de contrôle du trafic routier (PC) :

- 28 PC ou CIGT (source SI'Route) portant sur 100% du RRN NC
- 9 PC sur le réseau des sociétés d'autoroute de Vinci⁷, Eiffage et Sanef portant sur 8867 km.

Floating Car Data :

- environ 1950 km sur lesquels ce type de données a été acquis pour les besoins de la gestion des routes (source SI'Route) sur RRN NC, soit un ICP = 19 %

Stations météo :

- 604 stations météo pour 9328 kilomètres d'autoroutes⁸

3.1.2. Détection des incidents (ICP route)

Chiffres à fournir par type de réseau.

ICP à calculer par type de réseau.

³ Source SI'Route au 1^{er} janvier 2024

⁴(données 2024) <https://radio.vinci-autoroutes.com/article/zoom-sur-les-cameras-de-l-autoroute-12094>

⁵(données 2023) <https://aprr.com/nos-savoir-faire/innover-pour-la-securite-de-tous>

⁶(données 2023) <https://www.groupe.sanef.com/sites/default/files/2022-12/Dossier-de-presse-Hiver-2022-2023.pdf>

⁷ <https://www.vinci-autoroutes.com/fr/conseils/securite/coulisses-centres-information-traffic/>

⁸ https://www.autoroutes.fr/FCKeditor/UserFiles/File/ASFA_Chiffres_cles_2024.pdf

Longueur du type de réseau routier/des tronçons routiers (en km) équipés de STI pour détecter les incidents et longueur totale de ce même type de réseau routier (en km):

Caméra de type DAI (Détection Automatique d'Incident) ou DAB (Détection Automatique de bouchon)

- 1833 caméras (source SI'Route) sur le RRN NC, soit 1 caméra pour 5,6 km

3.1.3. Mesures de gestion et de contrôle de la circulation (ICP route)

Chiffres à fournir par type de réseau.

ICP à calculer par type de réseau.

Longueur du type de réseau routier/des tronçons routiers (en km) couverts par des mesures de gestion et de contrôle de la circulation et longueur totale de ce même type de réseau routier (en km):

- 403 km pour le RRN NC, soit un ICP de 4%

3.1.4. Services et applications STI coopératifs (ICP route)

Chiffres à fournir par type de réseau.

ICP à calculer par type de réseau.

Longueur du type de réseau routier/des tronçons routiers (en km) couverts par des services ou applications STI-C et longueur totale de ce même type de réseau routier (en km):

- 4500 à 5000 kilomètres couverts par des UBR (fin 2024) sur le RRN et les réseaux associés dans le cadre des projets C-ITS, soit un ICP d'environ 22%

3.1.5. Informations en temps réel sur la circulation (ICP route)

Chiffres à fournir par type de réseau.

ICP à calculer par type de réseau.

Longueur du type de réseau routier/des tronçons routiers (en km) sur le(s)quel(s) sont fournis des services d'informations en temps réel sur la circulation et longueur totale de ce même type de réseau routier (en km):

- L'ensemble du RRN NC est couvert par la fourniture de services d'information en temps réel sur la circulation produits par les fournisseurs de service soit un ICP = 100%
- Et 54% du réseau autoroutier est couvert par l'information temps de parcours mise à disposition par le gestionnaire routier (chiffres ASFA 2024).

3.1.6. Informations dynamiques sur les déplacements (ICP multimodal)

Chiffres à fournir par type de réseau/nœud.

ICP à calculer par type de réseau/nœud (le cas échéant); le cas échéant, indiquez la proportion de services accessibles aux personnes à mobilité réduite et à capacités d'orientation et/ou de communication réduites.

Longueur du type de réseau routier (en km) sur laquelle sont fournis des services d'informations dynamiques sur les déplacements et longueur totale de ce même type de réseau de transport (en km):

NC

Nombre de nœuds de transport (par exemple, gares ferroviaires ou routières) couverts par des services d'informations dynamiques sur les déplacements et nombre total de ce même type de nœuds de transport:

- 245 746 arrêts GTFS liés à un dataset qui contient du temps réel sur 644 976 arrêts soit un ICP = 38,1% (+22,1% par rapport à 2023).

3.1.7. Informations sur le transport de marchandises (si possible ICP multimodal ou ICP route)

Chiffres à fournir par type de réseau/nœud.

ICP à calculer par type de réseau/nœud (le cas échéant); le cas échéant, indiquez la proportion de services accessibles aux personnes à mobilité réduite et à capacités d'orientation et/ou de communication réduites.

Longueur du type de réseau routier/tronçons routiers (en km) sur le(s)quel(s) sont fournis des services d'informations sur le transport de marchandises et longueur totale de ce même type de réseau routier (en km):

Un fichier de géolocalisation des aires poids lourds (PL) du réseau concédé décrivant les données statiques (identification, localisation, nombre total de places de stationnement, prix) relatives aux aires de stationnement PL situées sur les autoroutes concédées est disponible en date du 30 janvier 2024⁹.

ICP (places de stationnement PL disponibles) = 100% réseau autoroutes concédés

Nombre de nœuds de transport de marchandises (par exemple, ports, plateformes logistiques) couverts par des services d'informations sur le transport de marchandises et nombre total de ce même type de nœuds de transport de marchandises:

NC

3.2. ICP sur les effets positifs

3.2.1. Changement concernant le temps de trajet (ICP route)

Aucun élément spécifique n'est actuellement disponible en lien avec le déploiement des ITS.

3.2.2. Évolution du nombre d'accidents de la route entraînant des décès ou des blessures (ICP route)

Aucun élément spécifique n'est actuellement disponible en lien avec le déploiement des ITS.

⁹ <https://www.bison-fute.gouv.fr/action-e.html>

3.2.3. *Évolution des émissions de CO₂ dues au trafic (ICP routier)*

Aucun élément spécifique n'est actuellement disponible en lien avec le déploiement des ITS.

3.3. **ICP sur les aspects financiers**

Les STI englobent tous les types de systèmes et de services.

Investissements publics* annuels dans les STI routiers (en % du total des investissements dans les infrastructures de transport):

En 2024, sur le RRN NC, le montant des investissements dans les STI routiers est de 6,1%.

Coûts publics* annuels d'exploitation et d'entretien des STI routiers (en euros par kilomètre de réseau couvert):

En 2024, le coût d'exploitation et d'entretien est de 14,73 € par kilomètre de réseau pour le RRN NC

** administrations publiques ou entités sous contrôle public*

Dans la mesure du possible, veuillez fournir les mêmes chiffres pour les investissements et les coûts dans le secteur privé.

ANNEXE II

Indicateurs clés de performance (ICP)

	Nom de l'ICP	Champ d'application géographique	Calendrier
ICP sur le déploiement	Infrastructures/équipements de collecte d'informations (ICP route)	RTE-T central, étendu et global (sans nœuds urbains) + autoroutes	Obligatoire en 2025
		Nœuds urbains du RTE-T + routes principales	Obligatoire en 2028 (facultatif avant)
		Ensemble du réseau routier	ICP supplémentaire à fournir sur une base volontaire
	Détection des incidents (ICP route)	RTE-T central, étendu et global (sans nœuds urbains) + autoroutes	Obligatoire en 2025
		Nœuds urbains du RTE-T + routes principales	Obligatoire en 2028 (facultatif avant)
		Ensemble du réseau routier	ICP supplémentaire à fournir sur une base volontaire
	Mesures de gestion et de contrôle de la circulation (ICP route)	RTE-T central, étendu et global (sans nœuds urbains) + autoroutes	Obligatoire en 2025
		Nœuds urbains du RTE-T + routes principales	Obligatoire en 2028 (facultatif avant)
		Ensemble du réseau routier	ICP supplémentaire à fournir sur une base volontaire
	Services et applications STI coopératifs (ICP route)	RTE-T central, étendu et global (sans nœuds urbains) + autoroutes	Obligatoire en 2025
		Nœuds urbains du RTE-T + routes principales	Obligatoire en 2028 (facultatif avant)
		Ensemble du réseau routier	ICP supplémentaire à fournir sur une base volontaire
	Informations en temps réel sur la circulation (ICP route)	RTE-T central, étendu et global (sans nœuds urbains) + autoroutes	Obligatoire en 2025
		Nœuds urbains du RTE-T + routes principales	Obligatoire en 2028 (facultatif avant)
		Ensemble du réseau routier	ICP supplémentaire à fournir sur une base volontaire

	Informations dynamiques sur les déplacements (ICP multimodal)	RTE-T central, étendu et global (sans nœuds urbains) + autoroutes	Obligatoire en 2025
		Nœuds urbains du RTE-T + nœuds de transport + routes principales	Obligatoire en 2028 (facultatif avant)
		Ensemble du réseau de transport	ICP supplémentaire à fournir sur une base volontaire
	Informations sur le transport de marchandises (si possible ICP multimodal ou ICP route)	RTE-T central, étendu et global (sans nœuds urbains) + autoroutes	Obligatoire en 2025
		Nœuds urbains du RTE-T + nœuds de transport + routes principales	Obligatoire en 2028 (facultatif avant)
		Ensemble du réseau de transport	ICP supplémentaire à fournir sur une base volontaire
ICP sur les effets positifs	Changement concernant le temps de trajet (ICP route)	RTE-T central, étendu et global + autoroutes	Obligatoire en 2028 (facultatif avant)
	Évolution du nombre d'accidents de la route entraînant des décès ou des blessures (ICP route)	RTE-T central, étendu et global + autoroutes	Obligatoire en 2028 (facultatif avant)
	Évolution des émissions de CO ₂ dues au trafic (ICP routier)	RTE-T central, étendu et global + autoroutes	Obligatoire en 2028 (facultatif avant)
ICP sur les aspects financiers	Investissements publics annuels dans les STI routiers (+ chiffres pour les investissements privés dans la mesure du possible)	RTE-T central, étendu et global (sans nœuds urbains) + autoroutes	Obligatoire en 2025
		Nœuds urbains du RTE-T + routes principales	Obligatoire en 2028 (facultatif avant)
		Ensemble du réseau routier	ICP supplémentaire à fournir sur une base volontaire
	Coûts annuels publics d'exploitation et d'entretien des STI routiers (+ chiffres pour les investissements privés dans la mesure du possible)	RTE-T central, étendu et global (sans nœuds urbains) + autoroutes	Obligatoire en 2025
		Nœuds urbains du RTE-T + routes principales	Obligatoire en 2028 (facultatif avant)
		Ensemble du réseau routier	ICP supplémentaire à fournir sur une base volontaire