

Règlement européen RTTI « Real Time traffic information » (UE 2022/670) **(Fiche synthétique)**

Ce document présente de façon synthétique les principales exigences du règlement européen sur les services d'information temps réel sur la circulation dit RTTI (« Real time traffic information ») UE 2022/670 du 2 février 2022.

1. Mise en œuvre du règlement RTTI

Le règlement est un acte juridique européen, de portée générale, obligatoire dans toutes ses dispositions. Les États membres sont tenus d'appliquer ces dispositions telles qu'elles sont définies par le règlement. Le règlement s'impose à tous les sujets de droit : particuliers, personnes morales, États, institutions.

Le règlement RTTI modifie le règlement pré-existant (UE 2015/962). Le règlement délégué (UE) 2015/962 sera abrogé à partir du 1er janvier 2025. Le règlement (UE) 2022/670 s'applique au 1^{er} janvier 2025. Une transcription en droit national est prévue en 2024.

2. Objectifs et périmètre du règlement.

Le règlement « données routières en temps réel » 2022/670 vise à favoriser l'accessibilité, les échanges, la réutilisation et la mise à jour des données, par leurs détenteurs, en vue de développer les services d'information en temps réel sur la circulation. Son périmètre est constitué des données relatives :

- i. à l'infrastructure (données statiques)
- ii. aux réglementations et restrictions
- iii. à l'état du réseau
- iv. à l'utilisation en temps réel du réseau

Par rapport au règlement 2015/962, les principales nouveautés sont

- L'extension des périmètres géographiques d'application du règlement : le règlement s'applique ainsi à l'ensemble du réseau routier accessible au public pour le trafic motorisé ;
- L'ajout de nouveaux obligés comme les détenteurs de données embarquées, les acteurs de la recharge/ravitaillement et les exploitants de systèmes de péage.

3. Périmètres de données

Les types de données dans chacune des catégories sont décrits en annexe du règlement :

1. Données relatives aux infrastructures :

- 1.1. liaisons du réseau routier, avec leurs caractéristiques physiques:
 - 1.1.1. *géométrie*
 - 1.1.2. *largeur de la route*
 - 1.1.3. *nombre de voies*
 - 1.1.4. *pentés*
 - 1.1.5. *jonctions*
- 1.2. classification de la route
- 1.3. localisation des postes de péage

- 1.4. localisation des aires de service et des aires de repos
 - 1.5. localisation des points de recharge pour véhicules électriques et conditions de leur utilisation
 - 1.6. localisation des stations de gaz naturel, de gaz naturel liquéfié et de gaz de pétrole liquéfié
 - 1.7. emplacement des points et des stations de ravitaillement pour tous les autres types de carburant
 - 1.8. localisation des zones de livraison
- 2. Données relatives aux réglementations et aux restrictions :**
- 2.1. règles de circulation statiques et dynamiques, le cas échéant :
 - 2.1.1. *conditions d'accès aux tunnels*
 - 2.1.2. *conditions d'accès aux ponts*
 - 2.1.3. *restrictions d'accès permanentes*
 - 2.1.4. *limitations de vitesse*
 - 2.1.5. *réglementations sur la livraison de fret*
 - 2.1.6. *interdictions de dépassement pour les poids lourds*
 - 2.1.7. *restrictions de poids/longueur/largeur/hauteur*
 - 2.1.8. *rues à sens unique*
 - 2.1.9. *limites des restrictions, interdictions ou obligations avec validité zonale, statut actuel d'accès dans les zones de trafic réglementé, conditions de circulation dans les zones de trafic réglementé*
 - 2.1.10. *sens de la circulation sur les voies réversibles*
 - 2.2. plans de circulation routière
 - 2.3. emplacement et identification des panneaux de signalisation de réglementation routière et indiquant les dangers:
 - 2.3.1. *conditions d'accès aux tunnels*
 - 2.3.2. *conditions d'accès aux ponts*
 - 2.3.3. *restrictions d'accès permanentes*
 - 2.3.4. *autres panneaux de signalisation reflétant la réglementation routière*
 - 2.4. règles de circulation statiques et dynamiques, le cas échéant, autres que celles visées au point 2.1. :
 - 2.5. identification des routes à péage, des redevances fixes applicables aux usagers de la route et des modes de paiement disponibles (y compris les canaux de vente au détail et les méthodes d'exécution)
 - 2.6. redevances variables applicables aux usagers de la route et modes de paiement disponibles, y compris les canaux de vente au détail et les méthodes d'exécution
- 3. Données relatives à l'état du réseau :**
- 3.1. fermetures de routes
 - 3.2. fermetures de voies
 - 3.3. travaux routiers
 - 3.4. mesures temporaires de gestion de la circulation
 - 3.5. fermetures de ponts
 - 3.6. accidents et incidents
 - 3.7. état dégradé de la chaussée
 - 3.8. conditions météorologiques affectant la surface de la chaussée et la visibilité
- 4. Données relatives à l'utilisation en temps réel du réseau :**
- 4.1. volume du trafic
 - 4.2. vitesse du trafic
 - 4.3. localisation et longueur des embouteillages
 - 4.4. temps de parcours
 - 4.5. temps d'attente aux points de passage frontaliers
 - 4.6. disponibilité des zones de livraison
 - 4.7. disponibilité des points et des stations de recharge pour véhicules électriques

- 4.8. disponibilité des points et des stations de ravitaillement pour les carburants alternatifs
- 4.9. prix de recharge/ravitaillement ad hoc

3. Réseaux concernés et échéances.

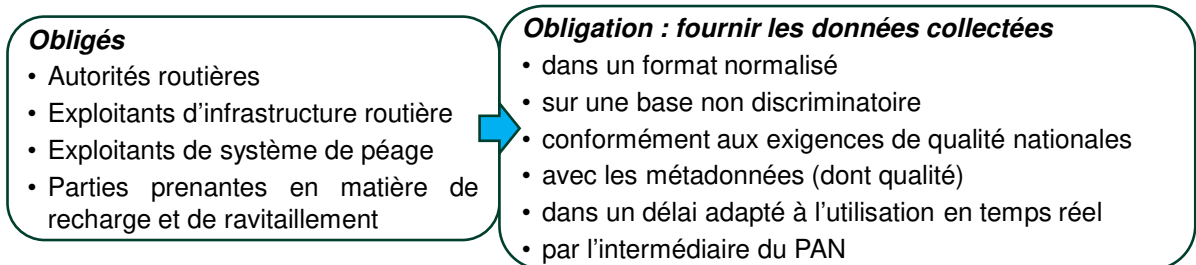
Le tableau suivant présente les obligations du règlement de 2022 par rapport à celui de 2015 :

Réseau concerné (voir annexe)	2015/962	2022/670	
	Données statiques, données dynamiques sur l'état des routes, données concernant la circulation.	Réglementations et restrictions (principal), état du réseau (principal)	Infrastructures, réglementations et restrictions (autres), état du réseau (autres), utilisation en temps réel du réseau
RTE-T global et autoroutes non intégrées au RTE-T global	13/07/2017	1/01/2025	1/01/2025
Zones prioritaires au sens du 2015/962	13/07/2017	/	/
Ensemble du réseau accessible au public pour le trafic motorisé.	/	1/01/2025	1/01/2028

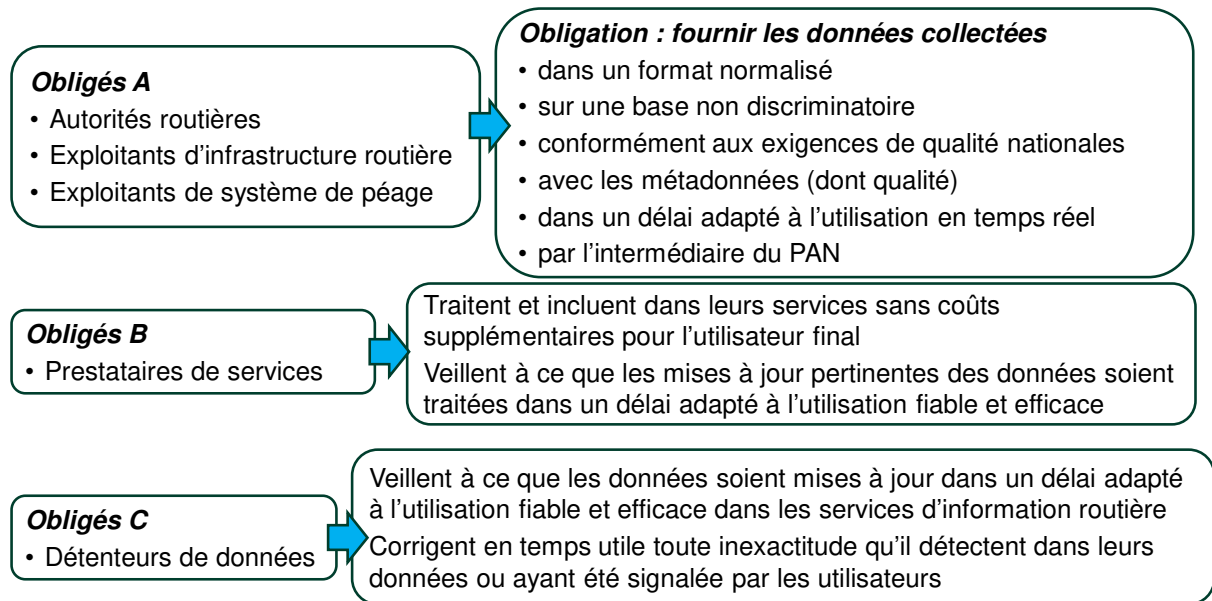
4. Obligés et obligations

Les obligations du règlement de 2022 par type de donnée sont les suivantes :

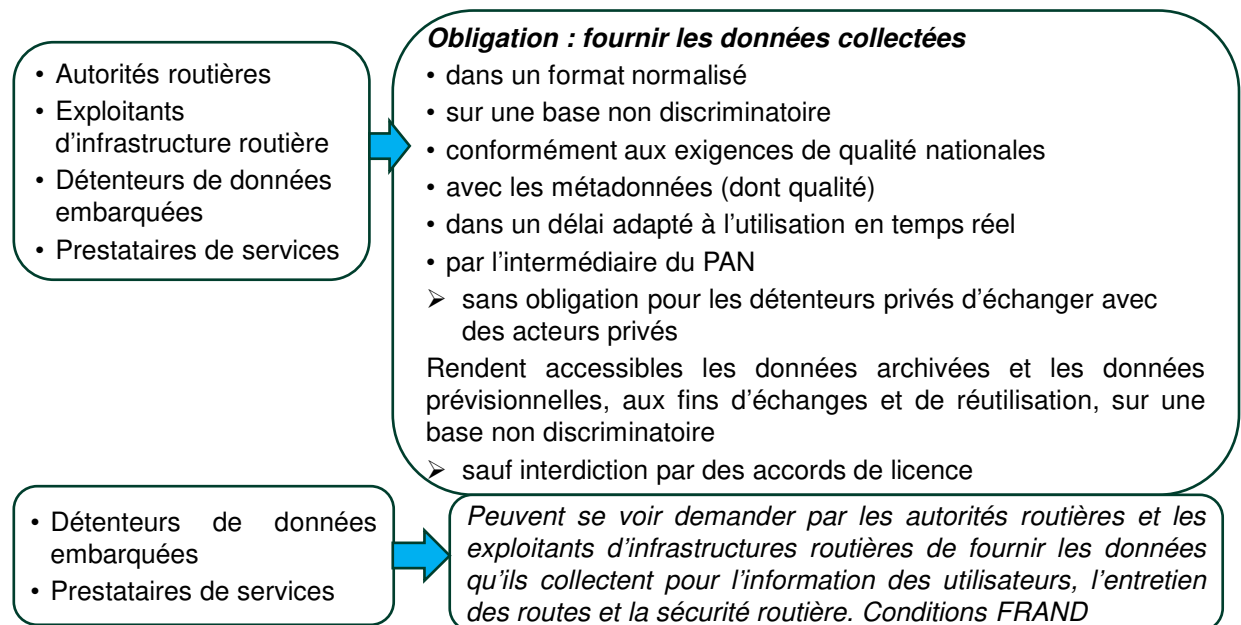
Synopsis des obligations : données relatives aux infrastructures

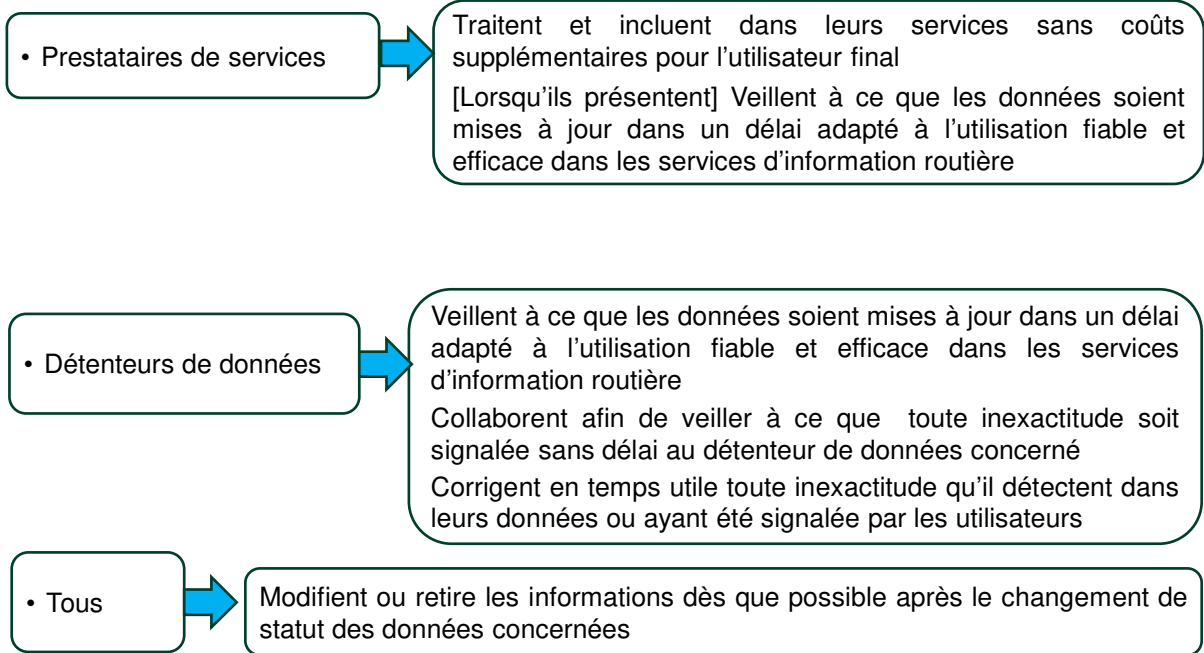


Synopsis des obligations : réglementations et restrictions

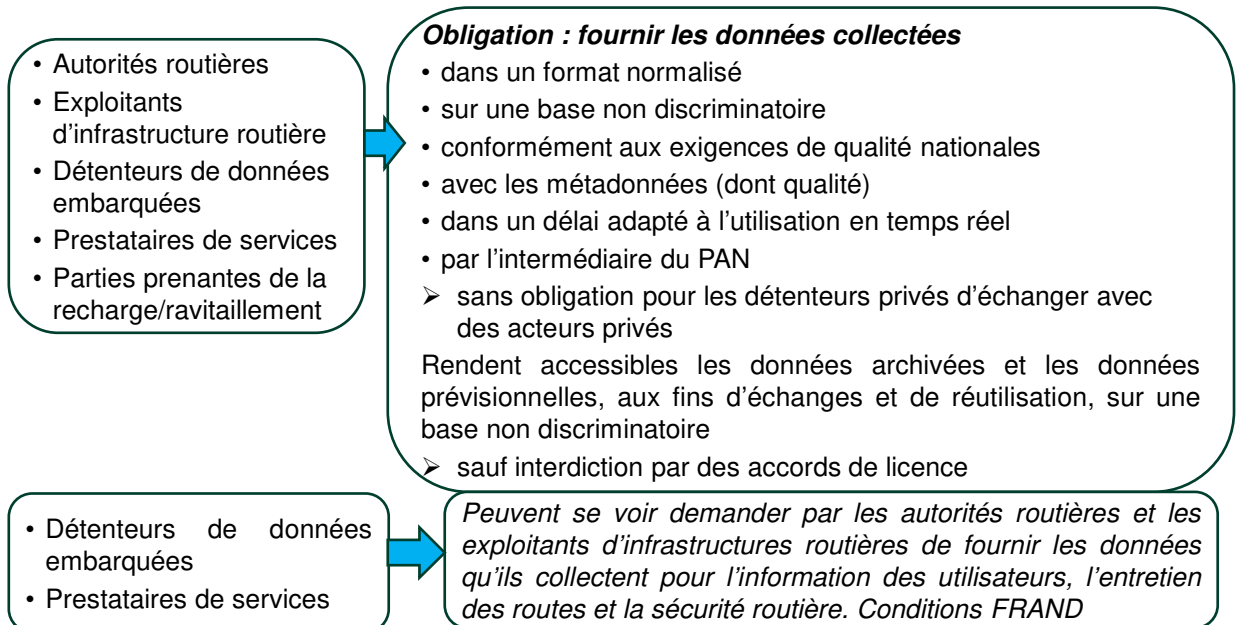


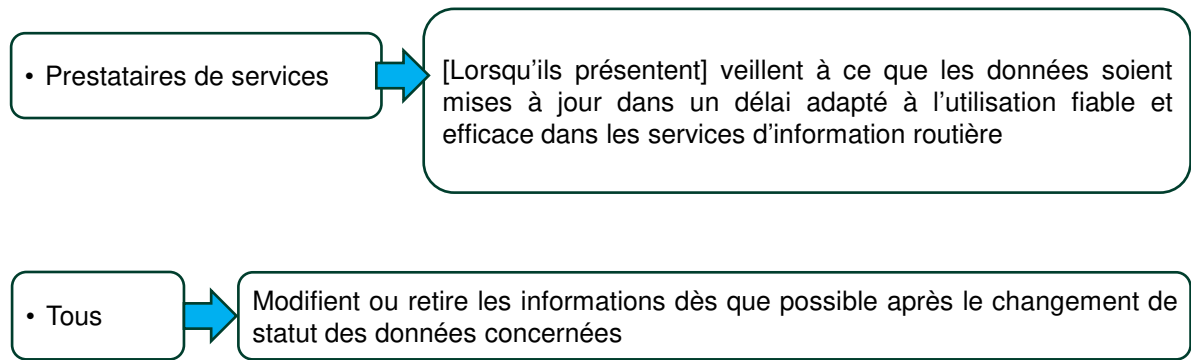
Synopsis des obligations : données sur l'état du réseau





Synopsis des obligations : données sur l'utilisation du réseau





N.B.

Conditions FRAND (*Fair, Reasonable and Non-Discriminatory*): justes, raisonnables et non discriminatoires.

Sauf interdiction par accord de licence, les données collectées doivent être rendues accessibles par l'intermédiaire du Point d'Accès National (PAN).

Directive STI révisée (Fiche synthétique)

Depuis 2010, la directive sur les systèmes de transport intelligents (STI) est l'outil dont dispose l'Union européenne pour assurer le déploiement coordonné de systèmes de transport intelligents dans l'ensemble de l'Union, sur la base de spécifications et de normes européennes. Une révision de la directive STI a été publiée au journal officiel le 30 novembre 2023. L'objectif de l'acte révisé est d'étendre son champ d'application et de faciliter le déploiement des solutions de mobilité multimodale connectée et automatisée, telle que visée par la stratégie européenne de mobilité durable et intelligente de 2020.

Les principaux axes d'évolution de la directive révisée sont les suivants :

- Extension des domaines prioritaires des actions
- Obligations renforcées : accès aux données
- Architecture de sécurité et protection des données

1. Mise en œuvre de la directive

La directive est un acte juridique européen pris par le Conseil de l'Union européenne avec le Parlement européen, ou seul dans certains cas. Elle impose aux États destinataires un objectif commun et un délai pour l'atteindre. Les moyens utilisés pour y parvenir sont quant à eux déterminés nationalement.

Les Etats membres doivent mettre en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la directive STI révisée au plus tard le 21 décembre 2025.

2. Extension des domaines prioritaires des actions

La révision de la directive STI a pour objectif d'étendre son champ d'application afin d'englober les services STI tel que défini dans le tableau ci-dessous.

Directive 2010/40	Directive révisée
Utilisation optimale des données relatives à la route, à la circulation et aux déplacements	Services STI d'informations et de mobilité
Continuité des services STI de gestion de la circulation du fret	Services STI de gestion des déplacements, des transports et de la circulation
Application de STI à la sécurité et à la sûreté routières	Services STI liés à la sûreté et à la sécurité routières
Lien entre le véhicule et les infrastructures de transport	Services STI de mobilité coopérative, connectée et automatisée

3. Obligations renforcées : accès aux données

Les Etats membres veillent à la disponibilité des données (listées à l’annexe III de la directive), lorsque l’information sous-jacente existe. Il s’agit d’une évolution par rapport aux règlements en vigueur où les obligés sont les opérateurs (gestionnaires routiers, prestataires de service...)

Définition d’information sous-jacente : information déterminée comme pertinente pour l’information des usagers de la route/des STI en particulier par les autorités routières lorsqu’elles en sont responsables.

Les données concernées sont donc celles qui existent, quel que soit leur support, et comprennent donc les données existantes non numériques à numériser. Cependant cette disposition n’entraîne pas d’obligation de création de donnée par déploiement de capteurs ou autre.

Deux échéances apparaissent dans l’annexe III qui définit les échéances pour la fourniture de chaque catégorie de données :

- Mise à disposition des données créées ou mises à jour après la première échéance (le « flux » des nouvelles données) ;
- Mise à disposition de l’ensemble des données avant la deuxième échéance (le « stock » des données).

A noter que les délais prévus ne s’appliquent qu’aux infrastructures existantes. Pour les infrastructures achevées à une date ultérieure, ces délais s’entendent comme étant les dates d’achèvement.

Le tableau ci-dessous récapitule les échéances par types de données.

Type de données	Couverture géographique	Echéances
Réglementation statique et dynamique (limitations d’accès, vitesses limites, interdiction de doubler PL, restrictions de poids/longueur/largeur/hauteur).	RTE-T central RTE-T global, autoroutes, réseau primaire, (>8500 véh/j) Routes des nœuds urbains + 100 k habitants (>7000 véh/j)	31/12/2025 - 31/12/2027 31/12/2026 - 31/12/2028
Plans de trafic, restrictions zonales. Restrictions d’accès permanentes	Idem Idem	31/12/2028 – A fixer 31/12/2026 – A fixer
Les rues à sens unique	Nœuds urbains	31/12/2025 - 31/12/2027
Réglementation fret, sens de la circulation sur les voies réversibles	Nœuds urbains	31/12/2026 – A fixer
Etat du réseau Fermetures de route, de voies, travaux routiers.	RTE -T central RTE-T global	31/12/2025 – sans objet 31/12/2026 – sans objet

Mesures temporaires de trafic	RTE-T global	31/12/2028 – sans objet
Services d'information et de réservation		
Données statiques (aires de stationnement)	RTE-T central RTE-T global	31/12/2025 - 31/12/2026 31/12/2026 - 31/12/2027
Données dynamiques (aires de stationnement)	RTE-T global	31/12/2027 – sans objet
Événements de sécurité		
Données dynamiques (dont obstacles sur la route, contresens...)	RTE-T central et global	31/12/2025 – sans objet
visibilité réduite, conditions météo exceptionnelles	RTE-T central et global	31/12/2026 – sans objet
Circulation multimodale		
Localisation des nœuds de transport public et accessibilité	Nœuds urbains Ensemble du réseau de l'UE	31/12/2026- A fixer 31/12/2028 – A fixer

Le programme de travail (soumis à une procédure d'examen par les Etats membres) qui sera mis à jour au minimum tous les cinq ans comprendra au moins :

- Des objectifs et des dates de mise en œuvre pour chaque année ;
- Le type de données que la commission envisage d'ajouter / de supprimer par des actes délégués.
 - Les données ajoutées doivent relever d'un champ d'application de l'un des catégories ou sous-catégories des données visées à l'annexe III ;
 - Elles doivent apporter des améliorations et des avantages, démontrés à travers une analyse coûts-avantages.

Les dates indiquées pour les échéances dans les actes délégués seront :

- Pour la première échéance : + 2 ans après l'entrée en vigueur de l'acte délégué ;
- Pour la seconde échéance : + 4 ans après l'entrée en vigueur de l'acte délégué.

De plus les Etats membres doivent s'assurer que le service « Information minimales de sécurité routière » soit disponible sur le RTE-T central et global au 31/12/2026 (Annexe IV de la directive).

Il n'y a pas de possibilité de faire évoluer la liste des services STI à déployer par acte délégué.

Définition de services STI : la mise en place d'une application STI dans un cadre organisationnel et opérationnel clairement défini en vue d'améliorer la sécurité de l'utilisateur, l'efficacité, la mobilité durable ou le confort, ou de faciliter ou de soutenir les opérations de transport et de voyage.

A noter que la Commission peut adopter des actes d'exécution en cas de situation d'urgence imprévue résultant du fait que la disponibilité ou l'intégrité des services STI est compromise, lorsqu'une telle

situation est susceptible de compromettre la sécurité et le bon fonctionnement du système de transport de l'Union ou a une incidence négative sur la sécurité routière

4. Architecture de sécurité

La directive révisée prévoit un système pour la gestion des authentifiants de sécurité des STI-C et de spécifier les rôles suivants :

- Autorité chargée de la politique de certification des STI-C;
- Gestionnaire de la liste de confiance STI-C;
- Point de contact STI-C.

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

Les spécifications applicables au système pour la gestion des authentifiants de sécurité des STI-C porteront sur :

- La politique de certificats pour la gestion des certificats de clés publiques pour les services STI-C;
- La définition du rôle de l'autorité chargée de la politique de certification des STI-C, du gestionnaire de la liste de confiance STI-C et du point de contact STI-C;
- La politique de sécurité pour la gestion de la sécurité de l'information dans les STI-C.

Les principes pour les spécifications sont :

- Interopérabilité, continuité géographique des services ;
- Favoriser l'intermodalité et l'accessibilité (personnes à mobilité réduite, usagers vulnérables, difficultés d'accès digital) ;
- Permettre la compatibilité ascendante : *assurer, lorsque c'est justifié, la capacité des systèmes ITS à fonctionner avec les systèmes existants qui ont le même objectif, sans faire obstacle au développement des nouvelles technologies;*
- Permettre la qualité de l'horodatage et du positionnement : compatibilité avec les services Galileo incluant l'authentification (*Open service navigation message Authentication*);
- Neutralité technologique (telle que définie par la directive 2018/1972)

5. Protection des données

Les données constituant des données personnelles au regard du Règlement Général sur la Protection des Données (RGPD) doivent être traitées conformément à la directive STI seulement si ce traitement est nécessaire pour assurer la performance des applications, services et spécifications en vue d'assurer la sécurité et d'améliorer la gestion du trafic, de la mobilité et des incidents.

Lorsque des spécifications portent sur des données qui constituent des données personnelles au regard du RGPD, elles doivent préciser ces types de données et fournir les garanties appropriées conformément au RGPD.

Lorsque l'anonymisation est techniquement faisable et que l'utilisation de données anonymisées permet d'atteindre les finalités visées, l'anonymisation doit être utilisée.

Lorsque l'anonymisation n'est pas techniquement faisable ou que les finalités ne peuvent être atteintes avec l'anonymisation, les données doivent être pseudonymisées lorsque c'est techniquement possible et permet d'atteindre les finalités visées.

Annexe : Réseau concerné

Dans le cadre du règlement européen RTTI (2022/670), il est entendu par :

RTE-T central (Réseau Transeuropéen de Transport / *core network*) : l'infrastructure de transport routier qui fait partie du réseau central tel que défini dans le règlement (UE) 1315/2013. Le réseau central se compose de parties du réseau global présentant la plus haute importance stratégique pour la réalisation des objectifs de développement du RTE-T, reliant les nœuds urbains les plus stratégiques et d'autres nœuds (ports, aéroports, jonctions transfrontalières, etc.), à l'horizon 2030.

RTE-T global (Réseau Transeuropéen de Transport / *comprehensive network*) : l'infrastructure de transport routier qui fait partie du réseau global tel que défini dans le règlement (UE) n 1315/2013. Le réseau global doit garantir l'accessibilité et la connectivité de toutes les régions de l'UE, à l'horizon 2050.

La commission européenne a développé une carte interactive qui permet d'identifier le réseau concerné. Cette carte est disponible sur le site suivant :

<https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>

En utilisant la partie filtre, on peut identifier le RTE-T central (figure 1) et le RTE-global (figure 2).



Figure 1: Partie routière du RTE-T central de la France (source : UE)



Figure 2: Partie routière du RTE-T global de la France (source : UE)

Autoroute : une route désignée en tant que telle par l'État membre dans lequel elle se trouve

Réseau des routes principales : Les Etats membres ont dû fournir au plus tard le 1er janvier 2023 à la Commission la liste et la visualisation sur carte des routes incluses dans le réseau des routes principales. La France a indiqué à la Commission que le réseau principal est vide car l'ensemble RTE-T et autoroutes permet déjà de relier les principales agglomérations du pays.