COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 21.4.2026
COM(2026) 165 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

sur la mise en oeuvre 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

{SWD(2026) 117 final}

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

sur la mise en œuvre 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

Table des matières

1 INTRODUCTION ET CONTEXTE 3
2 ÉTAT DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA DIRECTIVE 2010/40/UE 4
2.1 Actes délégués sur les spécifications et la législation connexe 4
2.2 Un nouveau programme de travail pour la période 2024-2028 7
2.3 Normes 8
2.4 Règles relatives à la protection des données et à la vie privée 9
2.5 Règles concernant la responsabilité 10
2.6 Déclarations des États membres 10
2.6.1 Nouvelles règles relatives aux rapports 10
2.6.2 Enseignements tirés de l'analyse des rapports des États membres 10
2.7 Groupe consultatif européen sur les STI 14
3 MESURES DE SOUTIEN ET COOPERATION 15
4 RESSOURCES FINANCIERES UTILISEES ET REQUISES 16
5 CONCLUSION 18

1 INTRODUCTION ET CONTEXTE

Le présent rapport est le premier depuis l'adoption, le 22 novembre 2023, de la directive (UE) 2023/2661 modifiant la directive 2010/40/UE (ci-après la «directive STI»), que les États membres devaient transposer au plus tard le 21 décembre 2025. Conformément à l'article 17, paragraphe 4, de la directive STI modifiée, la Commission doit présenter un rapport au Parlement européen et au Conseil sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre de la directive et de ses actes délégués, au plus tard 12 mois après les rapports STI nationaux que les États membres devaient communiquer à la Commission au plus tard le 21 mars 2025[1].

La modification de la directive STI poursuivait plusieurs objectifs. Identifiés dans le cadre de l'évaluation ex post de la directive[2] et du deuxième rapport de la Commission au Parlement européen et au Conseil sur l'état d'avancement de la mise en œuvre de la directive STI[3], ils ont été examinés plus en détail dans l'analyse d'impact[4] accompagnant la proposition de directive modifiant la directive STI[5]. Ces objectifs prévoyaient: i) d'améliorer encore la coordination en ce qui concerne l'accessibilité des données; ii) de tenir compte de l'émergence de nouveaux thèmes et enjeux liés aux STI; et iii) d'améliorer la disponibilité des principaux types de données pour l'ensemble du réseau de transport routier.

Les modifications apportées à la directive STI ont introduit plusieurs nouvelles dispositions en ce qui concerne la sécurité des systèmes de transport intelligent coopératif (STI-C), les mesures provisoires en cas de situations d'urgence, la coopération obligatoire entre les États membres et avec les parties prenantes, la disponibilité des données et le déploiement des services, ainsi que la simplification de la communication d'informations tant pour la directive que pour ses actes délégués, comprenant l'établissement d'un modèle et d'indicateurs clés de performance communs. Deux annexes ont été ajoutées, dressant la liste des types de données et la liste des services jugés cruciaux pour le déploiement des STI. Le rôle des points d'accès nationaux (PAN)[6] a également été reconnu en ce qui concerne l'accessibilité des données.

Les quatre domaines prioritaires de la directive STI ont également été redéfinis et réorganisés en quatre catégories de services en tenant compte des nouveaux thèmes et défis des STI, tels que la mobilité à la demande (MaaS) et la mobilité coopérative, connectée et automatisée (CCAM), tout en veillant à ce que le champ d'application des actes délégués existants reste couvert.

Le rôle du comité européen des STI a été renforcé, notamment en appliquant la procédure d'examen pour l'adoption de nouveaux programmes de travail STI ainsi que le modèle et les indicateurs clés de performance (ICP) pour les rapports des États membres. Le rôle du groupe consultatif européen sur les STI a également été renforcé par l'ajout d'une phase de consultation obligatoire avant l'adoption des programmes de travail STI.

---

[1] Les rapports nationaux sur les STI sont disponibles à l'adresse suivante: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/smart-mobility/road/its-directive-and-action-plan/its-national-reports_en.
[2] SWD(2019) 369 final.
[3] COM(2019) 464 final.
[4] SWD(2021) 474 final.
[5] COM(2021) 813 final.
[6] https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/smart-mobility/road/its-directive-and-action-plan/national-access-points_en.

Conformément à la directive STI modifiée, la Commission a adopté les décisions suivantes en 2024:

- décision de la Commission du 22 mars 2024 modifiant la décision 2011/C 135/03 de la Commission en ce qui concerne son applicabilité, les tâches du groupe consultatif européen sur les STI et la transparence de son fonctionnement[7];
- décision d'exécution de la Commission du 11 novembre 2024 établissant le modèle de rapport, y compris une liste d'indicateurs clés de performance, pour l'établissement des rapports par les États membres en vertu de la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil[8]. Cette décision abroge et remplace l'ancienne décision d'exécution de la Commission du 13 juillet 2011 portant adoption de lignes directrices pour l'établissement de rapports par les États membres[9]. Un document d'orientation sur les ICP des STI pour l'UE a également été élaboré avec des experts des États membres en 2024[10];
- décision d'exécution de la Commission du 12 novembre 2024 établissant un programme de travail pour la directive 2010/40/UE pour la période 2024-2028[11] (programme de travail STI 2024-2028).

Le présent rapport s'accompagne d'un document de travail des services de la Commission analysant les rapports nationaux sur les STI de 2025, y compris la disponibilité des types de données essentiels énumérés à l'annexe III et le déploiement des services énumérés à l'annexe IV de la directive STI, fournis par les États membres conformément à l'article 17, paragraphe 1, de la directive STI. Le document de travail des services de la Commission analyse également les ICP fournis par les États membres dans leurs rapports.

2 ÉTAT DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA DIRECTIVE 2010/40/UE

2.1 Actes délégués sur les spécifications et la législation connexe

Depuis la publication du deuxième rapport de la Commission sur l'état d'avancement des travaux, plusieurs modifications importantes ont été apportées aux spécifications adoptées au titre de la directive STI. L'état actuel de la mise en œuvre est le suivant:

Action prioritaire a) - la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux: le 31 mai 2017, la Commission a adopté le règlement délégué (UE) 2017/1926 complétant la directive STI en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux[12]. Ces spécifications couvraient à la fois les conditions permettant le déploiement de services, telles que l'accessibilité obligatoire des données statiques existantes par l'intermédiaire des PAN, et les dispositions relatives à la mise en relation des services d'informations sur les déplacements.

[7] JO C, C/2024/2348, 27.3.2024, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2024/2348/oj?locale=fr.
[8] JO L, 2025/264, 10.2.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/264/oj?locale=fr.
[9] JO L 193 du 23.7.2011, p. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/453/oj?locale=fr.
[10] Disponible sur ITS national reports — Mobility and Transport — European Commission (Rapports nationaux sur les STI — Mobilité et transports — Commission européenne.
[11] JO C, C/2024/6798, 13.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/6798/oj?locale=fr.
[12] JO L 272 du 21.10.2017, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/1926/oj?locale=fr.

Comme annoncé dans la communication de la Commission sur une stratégie de mobilité durable et intelligente[13], les spécifications ont été modifiées par le règlement délégué (UE) 2024/490[14] adopté par la Commission le 29 novembre 2023. Les spécifications modifiées imposent aux détenteurs de données de donner accès aux données dynamiques existantes (par exemple, des informations en temps réel telles que des perturbations) par l'intermédiaire des PAN. Cette disposition est également étendue à d'autres types de données, par exemple sur la possibilité de prendre des vélos dans un train et sur l'accessibilité pour les passagers handicapés ou à mobilité réduite. En fonction du type de données et de la couverture géographique, la mise en œuvre du cahier des charges a été échelonnée jusqu'au 1er décembre 2028.

Action prioritaire b) - la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation: le 18 décembre 2014, la Commission a adopté le règlement délégué (UE) 2015/962 complétant la directive STI en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'information en temps réel sur la circulation[15]. Les spécifications avaient pour objet d'assurer l'accessibilité, l'échange, la réutilisation et la mise à jour des données concernant le réseau routier et la circulation par les autorités routières, les exploitants d'infrastructures routières et les prestataires de services pour la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation.

Ces spécifications ont été révisées par l'adoption, le 2 février 2022, du règlement délégué (UE) 2022/670[16], qui a abrogé le règlement délégué (UE) 2015/962 à partir du 1er janvier 2025. La révision a ajouté des types de données à la liste des données existantes que les détenteurs de données sont tenus de rendre accessibles par l'intermédiaire des PAN et a étendu la portée géographique des spécifications à l'ensemble du réseau routier de l'UE, à l'exclusion des routes privées. Elle a également introduit l'obligation pour les prestataires de services d'inclure dans leurs services, sans coûts supplémentaires pour l'utilisateur final, des données sur tout plan de circulation routière et toute réglementation et restriction de circulation mises en œuvre par les autorités compétentes et rendues accessibles par l'intermédiaire des PAN. En fonction du type de données et de la couverture géographique, la mise en œuvre du cahier des charges a été échelonnée entre le 1er janvier 2023 et le 31 décembre 2027.

Action prioritaire c) - 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: le 15 mai 2013, la Commission a adopté le règlement délégué (UE) nº 886/2013 complétant la directive STI en ce qui concerne les données et procédures pour la fourniture, dans la mesure du possible, d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière et gratuites pour les usagers[17]. La révision de ces spécifications est envisagée dans le programme de travail STI pour 2024-2028 (voir ci-dessous).

Action prioritaire d) - la mise à disposition harmonisée d'un service d'appel d'urgence (eCall) interopérable dans toute l'Union: le 26 novembre 2012, la Commission a adopté le

[13] COM(2020) 789 final.
[14] JO L, 2024/490, 13.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/490/oj?locale=fr.
[15] JO L 157 du 23.6.2015, p. 21, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2015/962/oj?locale=fr.
[16] JO L 122 du 25.4.2022, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/670/oj?locale=fr.
[17] JO L 247 du 18.9.2013, p. 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2013/886/oj?locale=fr.

règlement délégué (UE) nº 305/2013 concernant la mise à disposition harmonisée d'un service d'appel d'urgence (eCall) interopérable dans toute l'Union européenne[18].

En outre, la décision nº 585/2014/UE[19] a été adoptée le 15 mai 2014 et le règlement (UE) 2015/758[20], le 29 avril 2015. Celles-ci ont ajouté au cadre établi par la directive STI en prévoyant le déploiement obligatoire de centres de réception des appels d'urgence eCall (PSAP eCall) et d'équipements obligatoires pour les nouveaux types de véhicules des catégories M_1 ou N_1 (voir le deuxième rapport de la Commission sur l'état d'avancement pour une description plus détaillée de cette législation).

Le 6 février 2024, la Commission a adopté le règlement délégué (UE) 2024/1084[21] modifiant le règlement délégué (UE) 305/2013. Pour ce faire, les PSAP devaient prendre en charge la réception et le traitement des appels eCall en utilisant les technologies de communication à commutation de paquets les plus récentes (4G/5G) à partir du 1er janvier 2026. De même, le 14 février 2024, la Commission a adopté le règlement délégué (UE) 2024/1180[22] modifiant le règlement (UE) 2015/758 en ce qui concerne les normes relatives au système eCall et, le 23 juillet 2025, la Commission a adopté le règlement délégué (UE) 2025/1871[23] modifiant le règlement (UE) 2015/758 en ce qui concerne les normes relatives au système eCall et modifiant le règlement délégué (UE) 2017/79[24] en ce qui concerne les exigences techniques et les procédures d'essai pour la réception des véhicules à moteur équipés de systèmes eCall embarqués fondés sur le numéro 112.

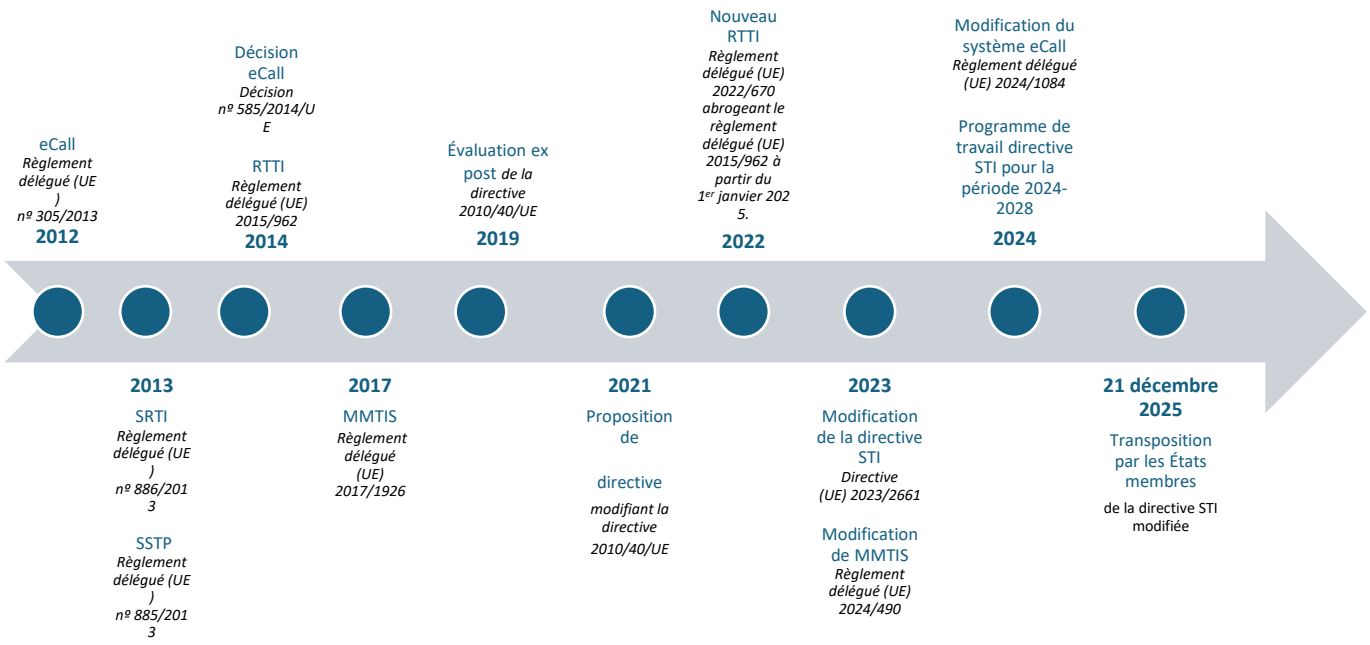
Action prioritaire e) - la mise à disposition de services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux: le 15 mai 2013, la Commission a adopté le règlement délégué (UE) nº 885/2013 complétant la directive STI en ce qui concerne la mise à disposition de services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux[25]. La révision de ces spécifications est prévue dans le programme de travail ITS pour 2024-2028 (voir ci-dessous).

Action prioritaire f) - la mise à disposition de services de réservation concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux: la Commission a consulté les experts des États membres et les principales parties prenantes sur cette action prioritaire, notamment lors de l'examen du dernier programme de travail STI pour la période 2024-2028. Cela a conduit à la conclusion qu'il n'était pas nécessaire, à ce stade, de définir des spécifications et des normes pour la réservation des aires de stationnement.

Outre les spécifications relatives aux actions prioritaires de la directive STI, la Commission a adopté, le 13 mars 2019, un **règlement délégué[26] concernant le déploiement et l'utilisation opérationnelle des systèmes de transport intelligents coopératifs (STI-C)**. Le Parlement européen et le Conseil se sont opposés à ce règlement délégué, qui n'est pas entré en vigueur.

[18] JO L 91 du 3.4.2013, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2013/305/oj?locale=fr.
[19] JO L 164 du 3.6.2014, p. 6, ELI: Http://data.europa.eu/eli/dec/2014/585(2)/oj?locale=fr.
[20] JO L 123 du 19.5.2015, p. 77, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/758/oj?locale=fr.
[21] JO L, 2024/1084, 12.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/1084/oj?locale=fr.
[22] JO L, 2024/1180, 19.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/1180/oj?locale=fr.
[23] JO L, 2025/1871, 28.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/1871/oj?locale=fr.
[24] JO L 12 du 17.1.2017, p. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/79/oj?locale=fr.
[25] JO L 247 du 18.9.2013, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2013/885/oj?locale=fr.
[26] COM(2019) 1789 final.

Une nouvelle initiative concernant les spécifications des STI-C est prévue dans le programme de travail des STI pour la période 2024-2028 (voir ci-dessous).



2.2 Un nouveau programme de travail pour la période 2024-2028

Depuis l'entrée en vigueur de la directive STI en août 2010, la Commission a mis en œuvre le premier programme de travail[27], qui était principalement axé sur l'adoption de spécifications pour les actions prioritaires dans le cadre de la directive. Deux mises à jour de ce programme de travail ont suivi, pour les périodes 2017-2022[28] et 2022-2027[29], qui comprenaient de nouvelles actions au titre de l'article 6, paragraphe 3, de la directive et ont notamment permis la révision des spécifications existantes.

Conformément à l'article 4 *bis* de la directive STI modifiée, la Commission a adopté, le 12 novembre 2024, une décision d'exécution établissant un nouveau programme de travail STI pour la période 2024-2028. La décision a été adoptée après consultation du groupe consultatif européen sur les STI[30], et à la suite de travaux préparatoires avec des experts des États membres et du vote positif au sein du comité européen des STI en septembre 2024, conformément à la procédure d'examen. Les parties prenantes ont également été consultées dans le cadre d'un atelier public le 19 mars 2024.

Le programme de travail STI pour 2024-2028 détaille la portée et le calendrier des activités que la Commission entend entreprendre pour poursuivre la mise en œuvre de la directive 2010/40/UE. Plusieurs missions transversales sont envisagées, notamment: a) l'adoption du modèle commun pour les rapports des États membres et les ICP en 2024; b) le renouvellement du groupe consultatif européen sur les STI en 2024; c) le présent rapport sur l'état

[27] COM(2011) 289 final.
[28] COM(2018) 8264 final.
[29] COM(2022) 9140 final.
[30] Le procès-verbal de la réunion du 6 juin 2024 est publié au registre des groupes d'experts de la Commission et autres entités similaires, sous le numéro de code E02736.

d'avancement de la mise en œuvre en 2026 et le rapport sur les pouvoirs délégués en 2028; et d) une révision de la directive STI en 2027-2028.

D'autres activités prévues concernent les différents domaines prioritaires de la directive STI ou des modifications de la directive elle-même. Les travaux ont déjà commencé pour plusieurs de ces activités:

- en ce qui concerne les travaux sur les spécifications des STI-C, un premier atelier a été organisé en juin 2025 avec les parties prenantes publiques et privées, y compris le groupe consultatif européen sur les STI, afin de contribuer à définir le champ d'application de l'initiative. La Commission lancera une étude d'appui en 2026;
- les travaux préparatoires visant à mettre au point des identifiants pour les nœuds d'accès multimodaux ont débuté dans le cadre des projets NAPCORE et NAPCORE-X[31], qui sont cofinancés par le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE). Les projets visent à formuler des recommandations et à soutenir la poursuite des travaux avec les États membres;
- l'étude exploratoire visant à évaluer la nécessité d'actions complémentaires dans le domaine de l'amélioration des services de gestion du trafic et des incidents a été achevée en juillet 2025[32]. Elle a confirmé qu'il existait un besoin clair et urgent d'action complémentaire. D'autres consultations et discussions avec les experts des États membres suivront en 2026;
- les travaux de révision des spécifications actuelles relatives aux informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière ont commencé. Après un premier atelier organisé en décembre 2024 auquel ont participé des parties prenantes publiques et privées, y compris le groupe consultatif européen sur les STI, la Commission a lancé, en 2025, une étude comprenant une analyse coûts-avantages. D'autres actes d'exécution devraient être adoptés au troisième trimestre de 2026;
- les travaux de révision des spécifications actuelles relatives aux services d'information concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux ont commencé. Après un premier atelier en janvier 2026 réunissant les parties prenantes publiques et privées, y compris le groupe consultatif européen sur les STI, la Commission lancera une étude en 2026 comprenant une analyse coûts-avantages. D'autres actes d'exécution devraient être adoptés en 2027.

2.3 Normes

Les efforts de normalisation se poursuivent dans plusieurs domaines importants et continuent de soutenir le déploiement de services dans les quatre domaines prioritaires de la directive STI.

Les normes eCall ont été complétées par plusieurs spécifications techniques couvrant d'autres types de véhicules (deux-roues motorisés, autocars et autobus, véhicules agricoles, poids lourds). Cela a été fait avec le soutien du projet SAFE (2018-2021), qui a été cofinancé par le MIE. En 2024 et 2025, les organismes européens de normalisation (OEN) CEN-CENELEC et ETSI ont adapté les normes eCall existantes et créé de nouvelles normes eCall pour le service

[31] https://napcore.eu/.
[32] Étude exploratoire visant à évaluer la nécessité d'une action complémentaire dans le domaine de l'amélioration des services de gestion du trafic et des incidents — Office des publications de l'UE.

eCall par commutation de paquets afin de soutenir la mise à niveau des véhicules et des PSAP en réseaux de communications mobiles 4G et 5G[33].

En ce qui concerne les STI-C, la plateforme C-Roads[34], en coopération avec CAR 2 CAR Communication Consortium[35], a publié la première version du profil de communication harmonisé pour les services STI-C en septembre 2025. Elle s'est pour cela fondée sur les normes pertinentes de l'ETSI et du CEN et s'est concentrée, dans un premier temps, sur le profil de communication pour la communication à courte portée IEEE 802.11p/ETSI ITS-G5.

Les actions de soutien du programme MIE NAPCORE (2021-2025) et Data4PT (2020-2024), qui ont désormais fusionné au sein de l'action d'assistance technique du MIE NAPCORE-X (2025-2027), coordonnent les activités des États membres[36] liées aux normes relatives aux données routières (Datex II[37] et TN-ITS[38]), aux normes sur les données multimodales (Transmodel, NeTEx et SIRI)[39], un dictionnaire de données[40] pour toutes les catégories de données incluses dans la réglementation adoptée au titre de la directive STI, le système de métadonnées mobilityDCAT-AP[41] et une architecture de référence, NAP Reference Architecture[42], en tant que projet commun en faveur de points d'accès nationaux harmonisés et interopérables.

De cette manière, les normes peuvent constamment évoluer et être tenues à jour, et les communautés correspondantes peuvent être gérées et développées. Une coordination entre les différentes normes et un alignement avec les différentes communautés de parties prenantes sont organisés, dans des domaines tels que les carburants alternatifs, la sécurité routière, les informations sur les déplacements et les STI-C, de même qu'une collaboration fructueuse avec les OEN.

Parmi les évolutions notables en cours figurent la participation, par l'intermédiaire du projet NAPCORE-X, aux travaux au niveau ISO sur les normes pour la gestion de la réglementation de la circulation électronique (METR), et les travaux financés par l'UE au sein des OEN sur divers sujets tels que les codes-barres pour les billets multimodaux, les infrastructures cyclables, l'échange de données brutes sur les transports publics et les API de réservation.

Des informations détaillées sur les normes STI existantes figurent dans le GUIDE UE-ICIP relatif aux normes applicables aux systèmes de transport intelligents, financé par l'UE[43].

2.4 Règles relatives à la protection des données et à la vie privée

Comme indiqué dans de précédents rapports, des dispositions relatives au respect de la vie privée et à la protection des données ont été insérées dans les spécifications selon les besoins, précisant que la législation en matière de vie privée et de protection des données doit être respectée. De la même manière, le Contrôleur européen de la protection des données a été invité

[33] Service eCall interopérable dans toute l'UE — Mobilité et transports.
[34] https://www.c-roads.eu/.
[35] https://www.car-2-car.org/.
[36] https://napcore.eu/standards/.
[37] https://datex2.eu/.
[38] https://tn-its.eu/.
[39] https://data4pt-project.eu/.
[40] https://github.com/NAPCORE/Data-dictionary.
[41] https://mobilitydcat-ap.github.io/mobilityDCAT-AP/releases/index.html.
[42] https://napcore.github.io/Reference-Architectures-website/.
[43] https://www.mobilityits.eu/.

aux réunions des experts et son avis a été dûment pris en compte, notamment lors de la révision des spécifications.

2.5 Règles concernant la responsabilité

Comme indiqué dans de précédents rapports, des dispositions relatives aux régimes de responsabilité ont été introduites dans les spécifications établies dans les règlements délégués correspondants, conformément à l'article 11 de la directive STI.

2.6 Déclarations des États membres

2.6.1 Nouvelles règles relatives aux rapports

L'article 17 de la directive STI impose aux États membres de présenter un rapport sur la mise en œuvre de la directive et de ses actes délégués au plus tard le 21 mars 2025 et tous les trois ans après ce rapport initial. À l'aide du modèle adopté par la Commission, les États membres rendent compte des principales activités et des principaux projets nationaux dans les domaines prioritaires ainsi que de la disponibilité des données et des services énumérés aux annexes III et IV. Le rapport comprend également des ICP relatifs au déploiement, aux effets positifs et aux investissements, en faisant la distinction entre les indicateurs obligatoires et les indicateurs supplémentaires, dans le cadre d'une approche progressive commençant par le réseau RTE-T et les autoroutes. Ce modèle a été examiné avec les experts des États membres lors de trois réunions en 2024 et adopté à la suite d'un vote positif au sein du comité européen des STI en septembre 2024, conformément à la procédure d'examen.

Afin de fournir des informations stratégiques de plus haut niveau, le modèle impose aux États membres de communiquer leurs ICP de déploiement, ce qui donne un aperçu du déploiement et de l'incidence des équipements et services STI dans l'UE. En ce qui concerne les ICP qui évaluent l'incidence des services STI sur le temps de trajet, le nombre d'accidents de la route et les émissions de CO_2 liées au trafic, l'objectif du modèle est de recueillir des valeurs de référence fiables fondées sur un nombre suffisant d'échantillons de haute qualité. Cela devrait permettre des extrapolations prudentes, compte tenu des limites inhérentes au calcul de ces ICP et de la difficulté d'isoler l'incidence des STI d'autres facteurs d'influence. Enfin, le modèle exige la communication d'informations sur les ICP financiers, en particulier les investissements annuels et les coûts annuels d'exploitation et d'entretien des STI routiers.

Les nouvelles règles en matière de rapports permettent également de simplifier les rapports des États membres, en remplaçant les rapports annuels ou bisannuels concernant les actes délégués par un rapport tous les trois ans pour la directive et les actes délégués. La mise en œuvre de cette nouvelle approche lors de la révision des actes délégués remplacera progressivement 10 rapports par un rapport unique tous les trois ans.

2.6.2 Enseignements tirés de l'analyse des rapports des États membres

2.6.2.1 Statut dans les différents domaines prioritaires

La plupart des États membres ont fait état d'une activité continue dans le domaine prioritaire I. En ce qui concerne MMTIS, tous les États membres ont établi leurs PAN. Toutefois, l'accessibilité des données et le respect des normes de l'UE restent incohérents, et certains PAN devront être mis à niveau pour favoriser l'accès à tous les types de données. Les efforts visant à associer les parties prenantes ont augmenté la publication des données, mais il existe d'importantes disparités entre les États membres. Des outils communs tels que MobityDCAT-

AP sont mis en œuvre, parallèlement à des projets cofinancés par le MIE. Toutefois, le respect de normes telles que NeTEx et SIRI doit être amélioré. À l'inverse, des progrès ont été réalisés dans le déploiement des RTTI dans le cadre d'initiatives nationales et européennes, diverses méthodes d'acquisition de données ayant été mises en place à l'aide de caméras et de capteurs. Malgré les progrès réalisés en matière d'accessibilité et d'échange, des divergences persistent en ce qui concerne la disponibilité des données statiques et dynamiques. Des normes telles que DATEX II et TN-ITS sont largement mises en œuvre.

En ce qui concerne le domaine prioritaire II, les États membres améliorent activement la gestion du trafic grâce à des déploiements technologiques visant à optimiser les infrastructures de transport. Des initiatives telles que les jumeaux numériques et les technologies d'automatisation sont mises en œuvre pour visualiser et gérer plus efficacement le trafic. Les projets couvrent divers modes de transport au-delà de la route, y compris le rail et les environnements urbains multimodaux. L'intégration du fret joue un rôle crucial, les villes expérimentant différentes solutions de gestion de l'accès au fret afin d'améliorer les performances du réseau. Les initiatives relatives aux informations électroniques sur le transport de marchandises (eFTI) permettent la transition vers des échanges de données numériques afin d'améliorer les flux logistiques. Parmi les défis à relever figurent l'intégration d'écosystèmes complexes et la normalisation des interfaces, ce qui souligne la nécessité d'un soutien harmonisé au niveau européen.

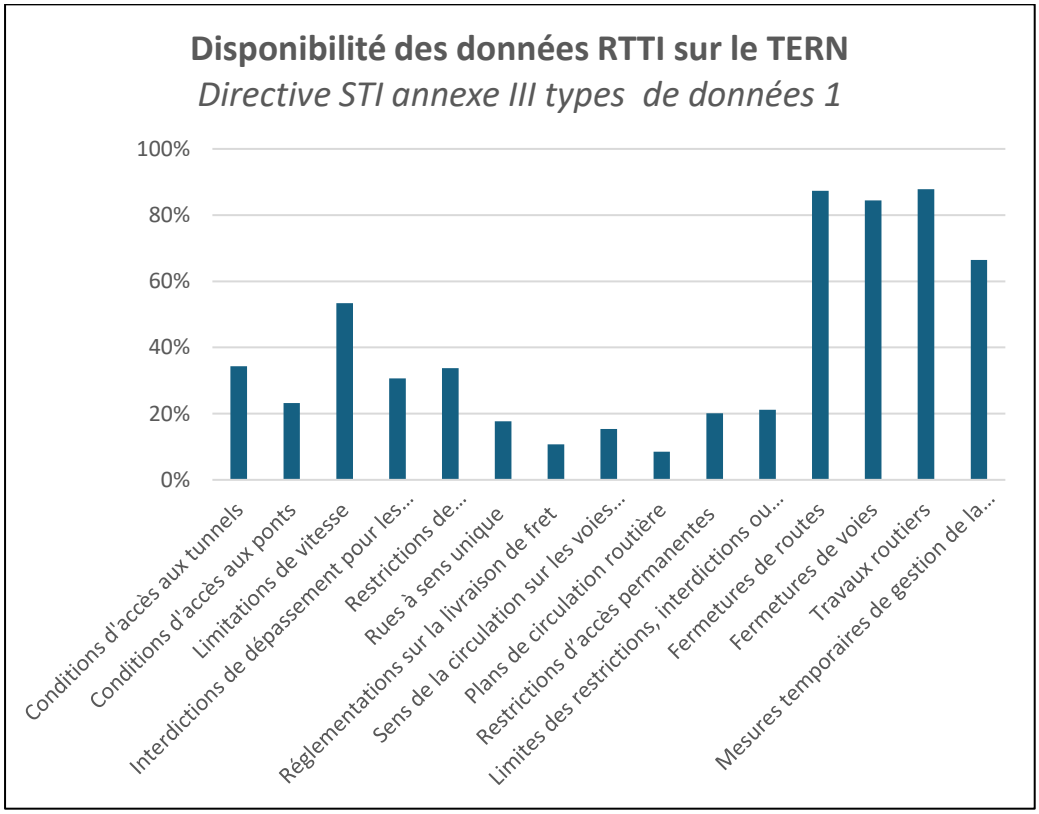
Les rapports sur le domaine prioritaire III ont montré la maturité, mais aussi la nécessité de poursuivre la participation du secteur privé. Tous les États membres ont mis en œuvre le système eCall fondé sur le numéro 112, avec une transition en cours vers les réseaux 4G/5G. Les données statiques relatives au stationnement sûr des camions sont bien couvertes, bien que des lacunes subsistent en matière d'accessibilité des données, en particulier pour le secteur privé. La collaboration au sein de la plateforme de données pour la sécurité routière améliore l'utilisation des données embarquées et la détection des événements SRTI. La convergence des SRTI avec les STI-C élargit la portée du service. Toutefois, l'accès aux données SRTI privées reste limité. Les révisions en cours des règlements délégués (UE) nº 885/2013 et (UE) nº 886/2013 visent à remédier à ces limitations.

En ce qui concerne le domaine prioritaire IV, de nombreux projets et initiatives STI-C ont été signalés, en mettant l'accent sur des aspects essentiels tels que la mise en œuvre sur le terrain et les protocoles de communication. Grâce à des projets collaboratifs favorisant l'harmonisation, plusieurs pays déploient désormais des services opérationnels sur la base de spécifications communes, malgré des échecs législatifs antérieurs. La plateforme C-Roads regroupe 16 États membres et d'autres pays afin de garantir l'harmonisation des déploiements de STI-C, en soutenant divers projets cofinancés par le MIE, tels que C-Roads Extended en vue d'améliorer encore la qualité des services.

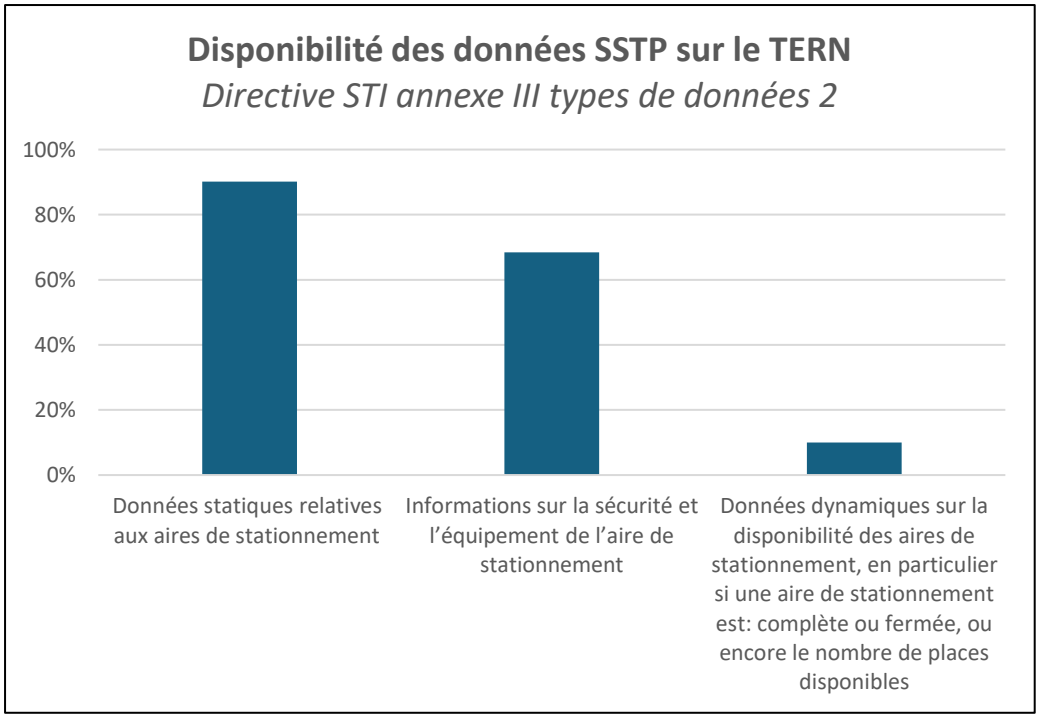
2.6.2.2 Disponibilité des données et des services

Les diagrammes suivants résument la disponibilité sur le réseau routier RTE-T de l'UE (TERN) des ensembles de données RTTI, SSTP et SRTI essentiels énumérés à l'annexe III de la directive STI (la part de chaque État membre est calculée proportionnellement à la longueur de son réseau routier transeuropéen, TERN).

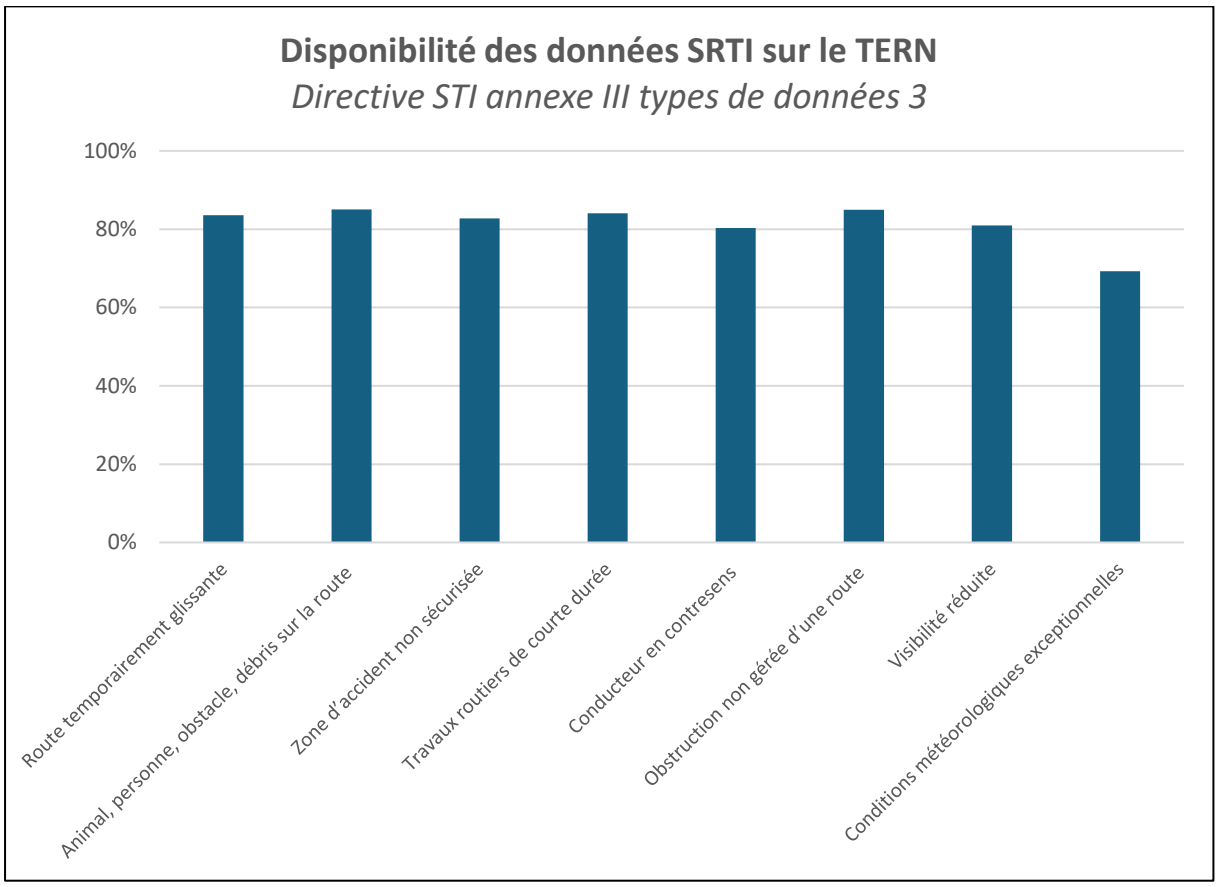
Graphique 1: Disponibilité des données RTTI sur le TERN



Graphique 2: Disponibilité des données SSTP sur le TERN



Graphique 3: Disponibilité des données SRTI sur le TERN



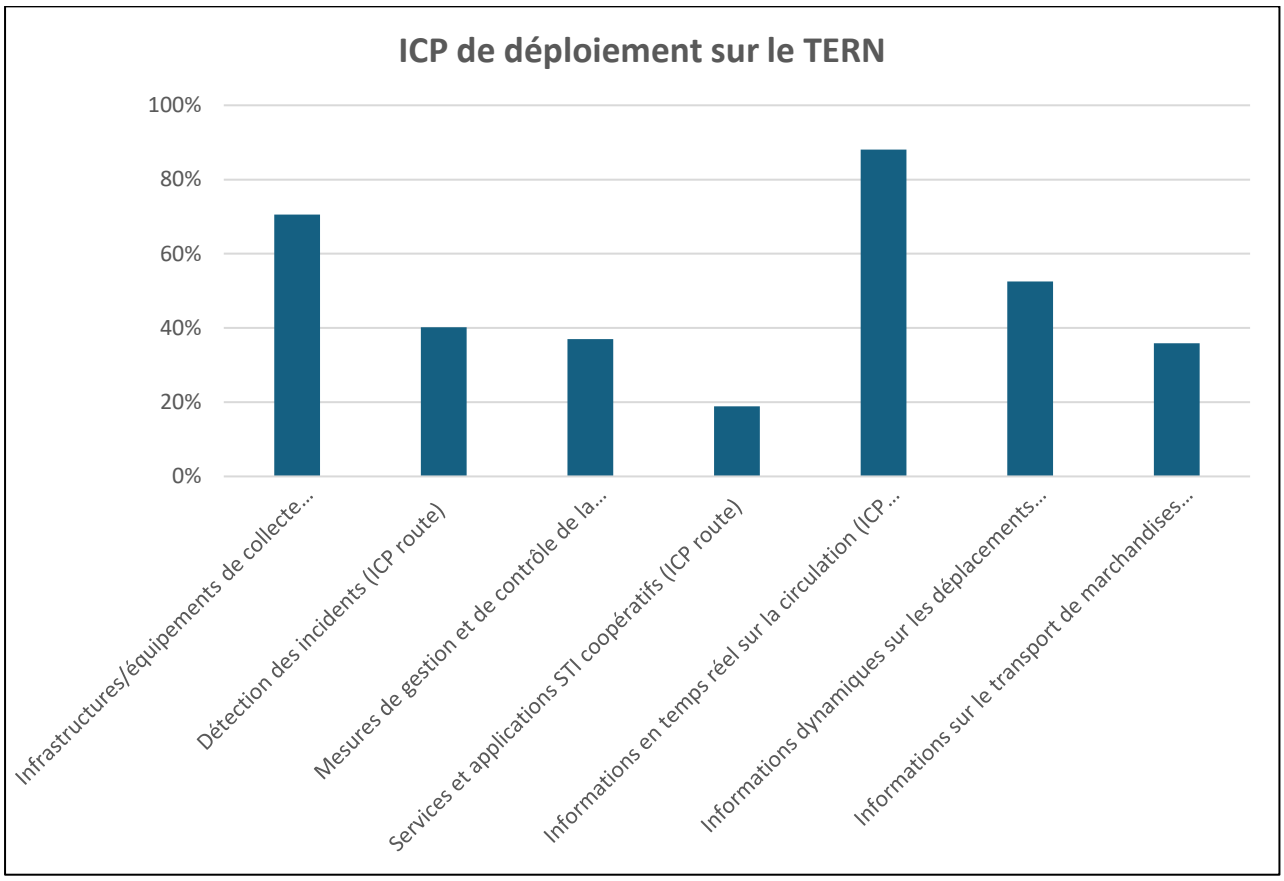
Des données sur la localisation des nœuds d'accès identifiés pour tous les modes de transport réguliers sont disponibles pour 37 % de l'ensemble du réseau de transport. Toutefois, les informations sur l'accessibilité des nœuds d'accès et des voies au sein d'un échange font souvent défaut.

Les services SRTI (annexe IV de la directive STI) sont désormais déployés sur 83 % du TERN, mais six États membres n'en ont déclaré aucun.

2.6.2.3 Indicateurs de performance clés

Le diagramme suivant résume les ICP relatifs au déploiement sur le TERN de l'UE (la part de chaque État membre est calculée proportionnellement à la longueur de son TERN).

Graphique 4: ICP de déploiement sur le réseau routier transeuropéen



La communication d'informations sur les ICP relatifs aux effets positifs n'était pas obligatoire en 2025, mais certains États membres ont communiqué des chiffres pour les trois ICP sur les effets positifs. Des valeurs très diverses ont été communiquées pour l'évolution du temps de trajet et la réduction des émissions de CO_2, avec des réductions généralement modestes au niveau du réseau, mais parfois assez importantes sur certains tronçons du réseau avant et après le déploiement de solutions STI. Des baisses plus importantes ont été signalées pour le nombre d'accidents de la route, même au niveau du réseau. Plusieurs rapports ont souligné la difficulté d'isoler l'impact des STI d'autres facteurs (augmentation du trafic, électrification de la flotte, etc.).

Bien qu'obligatoire en 2025, la communication d'informations sur les ICP financiers s'est révélée difficile pour certains États membres et parfois impossible à isoler des coûts globaux d'investissement et d'entretien des routes. Le pourcentage des investissements dans les STI était souvent d'environ 1 % de l'investissement total dans les routes, mais il a atteint 4-6 % dans plusieurs États membres et même plus de 14 % dans un pays, ce qui reflète probablement les nouveaux projets de déploiement récents dans ces pays. De même, les coûts publics d'exploitation et d'entretien se situaient souvent entre 2 000 et 4 000 EUR par kilomètre, avec un montant exceptionnel de 32 000 EUR par kilomètre dans un État membre.

2.7 Groupe consultatif européen sur les STI

L'article 16 de la directive STI exige de la Commission qu'elle institue un groupe consultatif européen sur les STI chargé de la conseiller sur les aspects techniques et commerciaux du

déploiement et de l'utilisation des STI. Le groupe consultatif a été créé par une décision de la Commission en 2011[44], qui s'appliquait jusqu'en août 2017. La décision modificative adoptée par la Commission le 22 mars 2024 a supprimé ce délai et rendu obligatoire la consultation du groupe consultatif sur le programme de travail de la directive STI. À la suite de l'adoption de cette décision modifiée, la Commission a lancé un nouvel appel à candidatures pour les membres de l'EIAG, et 25 membres ont été sélectionnés en mai 2024.

Le groupe consultatif s'est réuni pour la première fois le 6 juin 2024 pour examiner le projet de programme de travail STI. Des ateliers communs ont ensuite été organisés avec des membres du comité européen des STI en vue de consultations précoces sur le champ d'application des activités du programme de travail: d'abord en décembre 2024 pour discuter du champ d'application de la révision du règlement délégué sur les SRTI, puis en juin 2025 pour discuter du champ d'application des spécifications pour les STI-C, et plus récemment en janvier 2026 pour discuter du champ d'application de la révision du règlement délégué sur les SSTP. Le 19 mai 2025, dans le cadre du congrès européen des STI à Séville, une réunion informelle des «Amis des STI» (à savoir les membres du groupe consultatif et du comité européen des STI) a été organisée afin de discuter de la mise en œuvre du plan d'action industriel pour le secteur automobile européen[45].

Le groupe consultatif est également informé des enquêtes, consultations publiques et ateliers liés aux STI et est régulièrement invité à y participer.

3 MESURES DE SOUTIEN ET COOPERATION

La coopération et le déploiement harmonisé sont au cœur de la directive STI et de ses règlements délégués. La modification de la directive STI en 2023 a renforcé ces aspects en introduisant l'obligation pour les États membres de coopérer, par exemple dans le cadre de projets de coordination soutenus par l'UE et, le cas échéant, avec les parties prenantes concernées sur les aspects opérationnels de la mise en œuvre des spécifications.

Les projets STI plurinationaux, qui sont cofinancés par le MIE et couvrent souvent plusieurs corridors RTE-T, permettent d'équiper de longs tronçons d'infrastructures, d'équipements et de services STI harmonisés et interopérables. Les projets plurinationaux STI relevant du MIE en cours MERIDIAN, MATIS/MATIS 2, X4ITS et Verkko concernent un total de 20 États membres et couvrent des dizaines de milliers de kilomètres du réseau routier central et global RTE-T, ce qui permet le déploiement coordonné des STI et des STI-C.

Le projet C-Roads Extended, associé aux projets nationaux C-Roads et au projet SCALE, concerne un total de 15 États membres dans le domaine des STI-C. Le projet X-HeERO concerne 7 États membres et la Moldavie dans le domaine des eCall. Le projet TISGRADE concerne 20 États membres, la Norvège et de grands prestataires de services de l'UE qui collaborent à la collecte, à la qualité et à la validation des données, ainsi qu'à la mise à niveau des PAN.

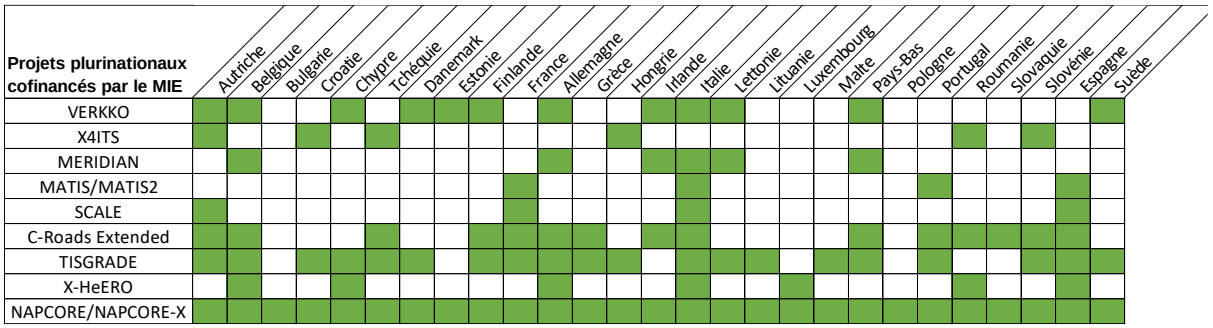
Les activités des anciennes actions de soutien du programme MIE DATEX II, Data4PT, TN-ITS GO et NAPCORE sont désormais fusionnées dans l'action d'assistance technique du MIE en cours NAPCORE-X (2025-2027), qui concerne tous les États membres et couvre toutes les

[44] 2011/C 135/03, JO C 135 du 5.5.2011, p. 3.
[45] COM(2025) 95 final.

spécifications. L'objectif est de coordonner l'alignement des aspects opérationnels de la mise en œuvre de la directive STI pour toutes les données routières et multimodales et les aspects liés aux PAN (par exemple, les normes et l'architecture des données, les définitions des données, les métadonnées, la qualité des données, l'évaluation de la conformité, la diffusion et la formation) dans le but également de contribuer à l'espace européen commun des données relatives à la mobilité[46].

Ces actions plurinationales dans le cadre du MIE représentent désormais la grande majorité des projets STI cofinancés par le MIE, tant en nombre qu'en volume d'investissements (voir ci-dessous).

Graphique 5: Participation actuelle des États membres à des projets STI plurinationaux cofinancés par le MIE



Les initiatives en cours des États membres telles que la plateforme C-Roads, la plateforme de données pour la sécurité routière (DFRS)[47] et le groupe de travail RTTI permettent de renforcer la coordination et la coopération entre les États membres et avec d'autres parties prenantes publiques et privées[48].

4 RESSOURCES FINANCIERES UTILISEES ET REQUISES

Depuis la publication du deuxième rapport d'étape en 2019, des progrès significatifs ont été accomplis dans le déploiement des services. Étant donné qu'il est très difficile d'isoler le coût strictement lié à la mise en œuvre des spécifications du coût du déploiement et de l'exploitation des services STI et des infrastructures physiques des STI elles-mêmes, certains des chiffres suivants devraient être compris comme une vue d'ensemble de l'effort global de déploiement de ces services, qui n'était pas une exigence au titre de la directive STI elle-même.

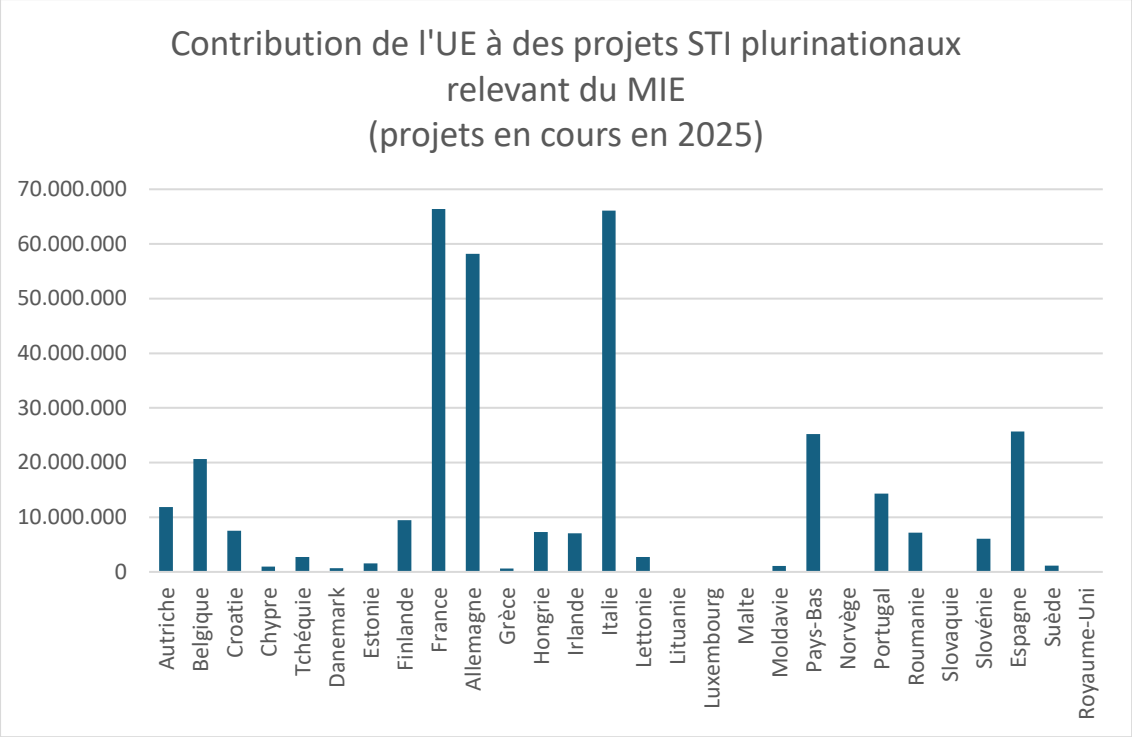
En particulier, le budget du MIE (MIE 1 et 2, y compris les projets financés au titre du budget de cohésion) a joué un rôle déterminant dans le soutien à ce déploiement. Au cours de la période 2014-2025, elle a fourni plus de 850 millions d'euros de financement de l'UE, ce qui a généré des investissements de 1,9 milliard d'euros pour le déploiement des STI (y compris eCall) et des services STI-C[49].

Au cours des cinq dernières années, la grande majorité de ces fonds a été consacrée à des projets STI plurinationaux tels que décrits ci-dessus, dont certains dureront jusqu'à la fin de 2027. Le

[46] COM(2023) 751 final.
[47] https://www.dataforroadsafety.eu/.
[48] Ces initiatives sont détaillées dans le document de travail des services de la Commission qui accompagne la présente communication.
[49] Source: Agence exécutive européenne pour le climat, les infrastructures et l'environnement (CINEA).

graphique 6 ci-dessous montre la part du financement en EUR par pays pour ces neuf projets STI plurinationaux en cours (à l'exception de NAPCORE/NAPCORE-X).

Graphique 6: Contribution de l'UE à des projets STI plurinationaux relevant du MIE



Source: CINEA December 2025

Depuis le dernier rapport d'avancement, les actions de soutien supplémentaires du programme MIE NAPCORE et Data4PT, ainsi que l'action d'assistance technique en cours du MIE NAPCORE-X concernant tous les États membres, ont été lancées pour soutenir la mise en œuvre des spécifications, y compris les travaux préparatoires sur les normes. Il en a résulté une contribution globale maximale de l'UE de 23,5 millions d'EUR. De même, un financement au titre du MIE a été alloué à la mise en place et à la gestion, par le Centre commun de recherche de la Commission, du système de gestion des titres de sécurité C-ITS de l'Union européenne, pour un coût total de 6,26 millions d'EUR pour la période 2017-2026.

Les coûts supplémentaires comprennent ceux liés à la révision des spécifications (RTTI, MMTIS, eCall et SRTI) et de la directive STI, qui ont nécessité des études de conseil (1,8 million d'EUR pour la période 2018-2025), ainsi qu'à l'organisation et à la participation à des événements couvrant les STI tels que des congrès mondiaux et européens sur les STI (1,1 million d'EUR pour la période 2018-2025).

En ce qui concerne les normes, la plupart des coûts ont été supportés à la suite des travaux préparatoires menés dans le cadre des actions de soutien et d'assistance technique du programme MIE susmentionnées, en plus des subventions directes aux OEN (1,4 million d'EUR pour la période 2018-2025).

Depuis la pandémie de 2020, toutes les réunions du comité STI[50] et du groupe consultatif STI[51] ainsi que presque toutes les réunions du groupe d'experts STI et de la plateforme européenne de mise en œuvre du système eCall (EeIP)[52] ont été organisées par vidéoconférence et il n'a donc pas été nécessaire de rembourser des dépenses.

Comme déjà mentionné dans le deuxième rapport sur l'état d'avancement, les coûts liés à la mise en œuvre de la directive STI et de ses règlements délégués, qui sont principalement liés à la facilitation et à l'harmonisation de l'accès aux données à réutiliser pour développer les services STI, semblent raisonnables. C'est notamment le cas lorsque ces coûts sont comparés aux coûts de déploiement des services. Des efforts continus seront nécessaires pour mettre en œuvre les nouvelles exigences découlant de la modification de la directive de 2023, en particulier en ce qui concerne la disponibilité et le déploiement obligatoires de données et de services essentiels.

5 CONCLUSION

Des progrès significatifs ont été accomplis dans la mise en œuvre de la directive STI depuis son adoption. La récente modification apportée par la directive (UE) 2023/2661 a introduit des changements cruciaux, notamment pour améliorer l'accessibilité des données, la coordination et l'intégration avec les nouveaux thèmes des STI. Les initiatives collaboratives menées grâce au financement du MIE ont facilité le déploiement à grande échelle des STI et des services STI-C dans l'ensemble du réseau transeuropéen de transport et au-delà, soulignant l'importance de la coopération entre les États membres et les parties prenantes et promouvant également l'harmonisation et l'amélioration de la qualité des services grâce à une action coordonnée. Des coûts raisonnables ont été associés à ces déploiements et des efforts continus seront nécessaires pour répondre aux nouvelles exigences introduites par la modification de 2023. Le comité européen des STI et le groupe consultatif sur les STI, ainsi que la coopération avec et entre les experts des États membres, ont joué un rôle essentiel dans l'élaboration et l'orientation de ces évolutions.

L'établissement de rapports a considérablement évolué grâce à l'introduction du nouveau modèle et des nouveaux ICP qui permettent de mieux comprendre le déploiement, les effets et le financement des STI. S'il reste difficile d'isoler avec précision l'incidence des solutions STI des autres facteurs de réseau, les rapports ont néanmoins permis d'obtenir des informations précieuses sur des tendances telles que la réduction des accidents de la route et des émissions de CO_2. L'engagement en faveur d'une coopération renforcée entre les États membres et les parties prenantes devrait garantir la poursuite de ces évolutions positives, en favorisant un environnement dans lequel les STI peuvent prospérer grâce à l'innovation et à la collaboration. À l'avenir, des investissements soutenus dans la technologie et la normalisation seront essentiels pour tirer parti des STI afin d'améliorer la mobilité et la sécurité des transports dans l'ensemble de l'UE.

[50] https://ec.europa.eu/transparency/comitology-register/screen/committees/C39400
[51] https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=fr&groupID=1941.
[52] https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=fr&groupID=2481.