



Strasbourg, le 14.12.2021  
COM(2021) 813 final

ANNEXES 1 to 4

## **ANNEXES**

**de la**

**Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil**

**modifiant la directive 2010/40/UE concernant le cadre pour le déploiement de systèmes  
de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec  
d'autres modes de transport**

{SEC(2021) 436 final} - {SWD(2021) 474 final} - {SWD(2021) 475 final}

**ANNEXE I**  
**DOMAINES PRIORITAIRES**  
**(mentionnés à l'article 2)**

1. Domaine prioritaire I: services STI d'informations et de mobilité

Les spécifications et normes relatives aux services STI d'informations et de mobilité pour les passagers comprennent les éléments suivants:

- 1.1. Spécifications applicables aux services numériques de mobilité multimodale mis à disposition dans l'ensemble de l'Union (y compris les services d'informations sur les déplacements multimodaux mis à disposition dans l'ensemble de l'Union)

La définition des exigences nécessaires pour que les utilisateurs des STI disposent, par-delà les frontières, dans l'ensemble de l'Union, de services numériques de mobilité multimodale précis et de services similaires précis fournissant des informations ou permettant de réaliser des réservations ou des achats auprès de plus d'un opérateur de transport au sein d'un même mode de transport, sur la base:

- 1.1.1. de la possibilité, pour les prestataires de services STI, d'accéder, dans la mesure où elles existent, à des données précises sur la circulation et les déplacements multimodaux aux fins des services numériques de mobilité multimodale, sans préjudice des contraintes en matière de sûreté et de gestion des transports;
- 1.1.2. de la facilitation des échanges transfrontaliers de données électroniques entre les autorités publiques compétentes et les parties prenantes concernées et les prestataires de services STI, notamment au moyen d'interfaces normalisées;
- 1.1.3. de la mise à jour en temps utile, par les autorités publiques concernées et les parties prenantes, des données disponibles sur la circulation et les déplacements multimodaux, utilisées pour les services numériques de mobilité multimodale;
- 1.1.4. de la mise à jour en temps utile des informations sur les déplacements multimodaux, y compris des informations relatives à la réservation et à l'achat de services de transport, par les prestataires de services STI.
- 1.2. Spécifications applicables aux services d'informations sur la circulation routière et de navigation mis à disposition dans l'ensemble de l'Union (y compris les services d'informations en temps réel sur la circulation mis à disposition dans l'ensemble de l'Union)

La définition des exigences nécessaires pour que les utilisateurs des STI disposent, par-delà les frontières, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur la circulation routière et de navigation précis, sur la base:

- 1.2.1. de la possibilité, pour les prestataires de services STI et les autres parties prenantes concernées, d'accéder, dans la mesure où elles existent, à des données précises sur les routes et la circulation, y compris à des données en temps réel, aux fins des services d'informations sur la circulation et des services de cartographie numérique, sans préjudice des contraintes en matière de sûreté et de gestion des transports;
- 1.2.2. de la facilitation des échanges transfrontaliers de données électroniques entre les autorités publiques compétentes, les parties prenantes concernées et les prestataires de services STI, notamment en ce qui concerne les retours d'information sur la qualité des données;

- 1.2.3. de la mise à jour en temps utile, par les autorités publiques compétentes et les parties prenantes concernées, des données disponibles relatives aux routes et à la circulation utilisées aux fins des informations en temps réel sur la circulation;
- 1.2.4. de la mise à jour en temps utile, par les prestataires de services STI, des informations en temps réel sur la circulation destinées aux usagers de la route et aux autres parties prenantes concernées.
- 1.3. Spécifications applicables aux services numériques de mobilité multimodale et aux services d'informations sur la circulation routière et de navigation mis à disposition dans l'ensemble de l'Union
  - 1.3.1. La définition des exigences nécessaires pour que les autorités publiques compétentes et/ou, le cas échéant, le secteur privé, collectent les données routières et de circulation (c'est-à-dire les plans de circulation routière, la réglementation routière et les itinéraires recommandés, notamment pour les poids lourds) et qu'elles les communiquent aux prestataires de services STI, sur la base:
    - 1.3.1.1. de l'accès des prestataires de services STI aux données routières et de circulation existantes (c'est-à-dire les plans de circulation routière, la réglementation routière et les itinéraires recommandés) collectées par les autorités publiques compétentes et/ou le secteur privé;
    - 1.3.1.2. de la facilitation des échanges de données électroniques entre les autorités publiques compétentes et les prestataires de services STI et les autres parties prenantes concernées;
    - 1.3.1.3. de la mise à jour en temps utile, par les autorités publiques compétentes et/ou, le cas échéant, par le secteur privé, des données routières et de circulation (par exemple, les plans de circulation routière, la réglementation routière et les itinéraires recommandés);
    - 1.3.1.4. de la mise à jour en temps utile, par les prestataires de services STI, des services et applications STI utilisant ces données routières et de circulation.
  - 1.3.2. La définition des exigences nécessaires pour que les données relatives aux routes, à la circulation et aux déplacements pertinents et infrastructures multimodales pertinentes utilisées pour les cartes numériques soient précises et accessibles, si possible, aux fabricants de cartes numériques et aux prestataires de services de cartographie numérique, sur la base:
    - 1.3.2.1. de la possibilité, pour les fabricants de cartes numériques et prestataires de services de cartographie numérique, d'accéder aux données existantes relatives aux routes, à la circulation et aux déplacements pertinents et infrastructures multimodales pertinentes, y compris aux nœuds d'accès identifiés, utilisées pour les cartes numériques;
    - 1.3.2.2. de la facilitation des échanges de données électroniques entre les autorités publiques compétentes et les parties prenantes concernées et les fabricants de cartes numériques et les prestataires de services de cartographie numérique;
    - 1.3.2.3. de la mise à jour en temps utile, par les autorités publiques compétentes et les parties prenantes concernées, des données relatives aux routes et à la circulation à inclure dans les cartes numériques;
    - 1.3.2.4. de la mise à jour en temps utile des cartes numériques par les fabricants de cartes numériques et les prestataires de services de cartographie numérique.

## 2. Domaine prioritaire II: services STI de gestion des déplacements, des transports et de la circulation

Les spécifications et normes applicables aux services STI de gestion des déplacements, des transports et de la circulation comprennent les éléments suivants:

### 2.1. Spécifications applicables aux services améliorés de gestion de la circulation et des incidents

La définition des exigences nécessaires pour soutenir et harmoniser les services améliorés de gestion de la circulation et des incidents, sur la base:

- 2.1.1. de la possibilité d'accéder, dans la mesure où elles existent, à des données précises relatives aux routes et à la circulation, ainsi qu'aux accidents et incidents, aux fins des services de gestion de la circulation et des incidents;
- 2.1.2. de la facilitation des échanges transfrontaliers de données électroniques, notamment de données relatives au transport de marchandises, entre les centres de gestion de la circulation, les centres d'information sur la circulation, les parties prenantes et les prestataires de services STI concernés, notamment au moyen d'interfaces normalisées;
- 2.1.3. de la mise à jour en temps utile, par les parties prenantes concernées, des données disponibles relatives aux routes et à la circulation, ainsi qu'aux accidents et incidents, aux fins des services améliorés de gestion de la circulation et des incidents;
- 2.1.4. de la disponibilité des données et des synergies avec d'autres initiatives<sup>1</sup> visant à harmoniser et à faciliter le partage des données, ainsi qu'à soutenir la multimodalité, l'intégration des modes et l'optimisation de l'équilibre modal sur le réseau de transport européen.

### 2.2. Spécifications des services de gestion de la mobilité

La définition des exigences nécessaires pour soutenir le développement, par les autorités chargées des transports publics, de services de gestion de la mobilité précis, sur la base:

- 2.2.1. de la possibilité, pour les autorités publiques compétentes, d'accéder, dans la mesure où elles existent, à des données précises relatives aux déplacements routiers et multimodaux ainsi qu'à la circulation, aux fins des services de gestion de la mobilité, sans préjudice des exigences en matière de protection des données;
- 2.2.2. de la facilitation des échanges transfrontaliers de données électroniques entre les autorités publiques compétentes et les parties prenantes concernées et les prestataires de services STI;
- 2.2.3. de la mise à jour en temps utile, par les autorités publiques compétentes et les parties prenantes concernées, des données disponibles relatives aux déplacements routiers et multimodaux ainsi qu'à la circulation, aux fins des services de gestion de la mobilité.

### 2.3. Architecture-cadre des STI de l'Union

La définition des mesures nécessaires en vue de constituer une architecture-cadre des STI de l'Union, portant spécifiquement sur l'interopérabilité liée aux STI, la continuité des services et les aspects multimodaux, au sein de laquelle les États membres et leurs autorités

---

<sup>1</sup> Telles que le règlement (UE) 2020/1056 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises (JO L 249 du 31.7.2020, p. 33), et les travaux du forum sur le numérique dans les transports et la logistique.

compétentes, en coopération avec le secteur privé, pourront élaborer leur propre architecture STI relative à la mobilité au niveau national, régional ou local.

#### 2.4. Applications STI et logistique du transport de marchandises

La définition des exigences nécessaires pour soutenir la réalisation d'applications STI dans le domaine de la logistique du transport de marchandises, notamment la localisation et le suivi des marchandises et d'autres services de visibilité des marchandises au cours de leur transport multimodal, sur la base:

- 2.4.1. de la possibilité, pour les développeurs d'applications STI, de disposer des technologies STI pertinentes et de leur utilisation par ceux-ci;
- 2.4.2. de la possibilité d'accéder à des données relatives au transport de marchandises par d'autres cadres spécifiques de partage de données<sup>2</sup>;
- 2.4.3. de l'intégration des résultats du positionnement dans les outils et les centres de gestion de la circulation.

#### 3. Domaine prioritaire III: services STI liés à la sécurité et à la sûreté routières

Les spécifications et les normes pour les services STI liés à la sécurité et à la sûreté routières comprennent les éléments suivants:

- 3.1. Spécifications applicables au service d'appel d'urgence (eCall) interopérable dans toute l'Union

La définition des mesures nécessaires pour la mise à disposition harmonisée d'un service d'appel d'urgence (eCall) interopérable dans toute l'Union, notamment:

- 3.1.1. la possibilité d'échanger les données obligatoires à partir des STI embarqués;
  - 3.1.2. la disponibilité, dans les centres de réception des appels d'urgence, du matériel nécessaire pour recevoir les données transmises par les véhicules;
  - 3.1.3. la facilitation des échanges électroniques de données entre les véhicules et les centres de réception des appels d'urgence.
- 3.2. Spécifications applicables aux services d'informations et de réservation concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux

La définition des mesures nécessaires pour la mise à disposition de services d'informations et de réservation fondés sur les STI concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux, en particulier sur les aires de service et de repos le long des routes, sur la base:

- 3.2.1. de la disponibilité des informations sur le stationnement pour les utilisateurs;
  - 3.2.2. de la facilitation des échanges électroniques de données entre les aires et les places de stationnement, les centres et les véhicules;
  - 3.2.3. de l'intégration des technologies STI pertinentes dans les véhicules et les aires de stationnement afin de mettre à jour les informations sur la disponibilité des places de stationnement à des fins de réservation.
- 3.3. Spécifications applicables aux informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière

---

<sup>2</sup> Tels que le règlement (UE) 2020/1056.

La définition d'exigences minimales concernant les "informations universelles sur la circulation" liées à la sécurité routière fournies, si possible, gratuitement à tous les usagers, ainsi que leur contenu minimal, sur la base:

- 3.3.1. de la possibilité d'accéder à des données précises sur les événements liés à la sécurité aux fins des services d'informations sur la circulation liées à la sécurité routière et de gestion des incidents;
- 3.3.2. du déploiement ou de l'utilisation de moyens de détection ou de description des conditions de sécurité;
- 3.3.3. de l'établissement et de l'utilisation d'une liste type de situations liées à la sécurité routière ("messages d'information universels sur la circulation"), qui devrait être communiquée aux utilisateurs de STI gratuitement;
- 3.3.4. de la compatibilité des "messages d'information universels sur la circulation" et de leur intégration dans les services STI pour des informations en temps réel sur la circulation et les déplacements multimodaux.
- 3.4. Spécifications pour les autres actions
  - 3.4.1. La définition des mesures nécessaires pour contribuer à la sécurité des usagers de la route en ce qui concerne leur interface homme-machine embarquée et l'utilisation de dispositifs nomades pour aider à la conduite et/ou au transport, ainsi que la sécurité des moyens de communication embarqués qui ne relèvent pas du champ d'application du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil<sup>3</sup>, du règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil<sup>4</sup> et du règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil<sup>5</sup>.
  - 3.4.2. La définition des mesures nécessaires pour améliorer la sécurité et le confort des usagers de la route vulnérables dans toutes les applications STI pertinentes qui ne relèvent pas du champ d'application du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil, du règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil et du règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil.
  - 3.4.3. La définition des mesures nécessaires à l'intégration de systèmes d'informations avancés d'aide à la conduite dans les véhicules et les infrastructures routières qui ne relèvent pas du champ d'application du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil, du règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil et du règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil.
  - 3.4.4. La définition des mesures nécessaires pour faciliter l'échange d'informations entre les autorités publiques compétentes et les fournisseurs d'applications STI de sûreté aux fins de services tels que la contribution à la récupération de véhicules ou de biens volés, en tenant dûment compte des autres cadres existants et en devenir visant à faciliter le partage de données dans le domaine de la mobilité et des transports, qui ne

---

<sup>3</sup> Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).

<sup>4</sup> Règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers (JO L 60 du 2.3.2013, p. 1).

<sup>5</sup> Règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles (JO L 60 du 2.3.2013, p. 52).

relèvent pas du champ d'application du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil, du règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil et du règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil.

#### 4. Domaine prioritaire IV: services de mobilité coopérative, connectée et automatisée

Les spécifications et les normes pour établir le lien entre les véhicules et l'infrastructure de transport, alerter les usagers et rendre possibles des services de mobilité hautement automatisée comprennent les éléments ci-après, sans préjudice des spécifications et normes énoncées dans le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil, dans le règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil et dans le règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil:

- 4.1. Définition des mesures nécessaires pour poursuivre le développement et la mise en œuvre de systèmes de transport coopératifs (entre véhicules, entre le véhicule et l'infrastructure ou entre les infrastructures) et intelligents, sur la base:
  - 4.1.1. de la facilitation des échanges de données ou d'informations entre véhicules, entre infrastructures, et entre véhicules et infrastructure;
  - 4.1.2. de la possibilité, pour les parties respectives, véhicule ou infrastructure routière, d'échanger des données et informations pertinentes;
  - 4.1.3. de l'utilisation d'un format de message type pour l'échange de données ou d'informations entre le véhicule et l'infrastructure;
  - 4.1.4. de la définition d'une infrastructure de communication pour l'échange de données ou d'informations entre véhicules, entre infrastructures, et entre véhicules et infrastructure;
  - 4.1.5. de l'utilisation de processus de normalisation pour l'adoption des architectures respectives;
- 4.2. Spécifications applicables aux services:
  - 4.2.1. les services STI-C d'informations et d'alerte fondés sur des données d'état qui alertent davantage les usagers des transports sur les situations de trafic qui les attendent;
  - 4.2.2. les services STI-C d'informations et d'alerte fondés sur des observations qui alertent davantage les usagers des transports sur les situations de trafic qui les attendent, y compris les usagers des transports non connectés;
  - 4.2.3. les services STI-C fondés sur le partage des intentions qui permettent aux véhicules de faire face à des scénarios de trafic complexes et permettent une conduite hautement automatisée;
  - 4.2.4. les services STI-C d'infrastructure à l'appui de la conduite automatisée.
- 4.3. Spécifications applicables au système de l'UE pour la gestion des authentifiants de sécurité des STI-C:
  - 4.3.1. politique de certificats pour la gestion des certificats à clés publiques pour les services STI-C;
  - 4.3.2. définition du rôle de l'autorité chargée de la politique de certificats STI-C, du gestionnaire de la liste des STI-C de confiance et du point de contact des STI-C;
  - 4.3.3. politique de sécurité pour la gestion de la sécurité de l'information dans les STI-C.»

**ANNEXE II**  
**PRINCIPES APPLICABLES AUX SPÉCIFICATIONS ET AU DÉPLOIEMENT DES STI**

(mentionnés aux articles 5, 6, 7 et 8)

L'adoption de spécifications, l'émission de mandats concernant des normes et le choix et le déploiement des applications et services STI se fondent sur une évaluation des besoins à laquelle sont associées toutes les parties concernées, en conformité avec les principes suivants. Ces mesures:

a)	sont efficaces	–	elles apportent une contribution tangible à la résolution des principaux problèmes du transport routier en Europe (par exemple en réduisant les embouteillages et les émissions polluantes, en améliorant l'efficacité énergétique, en renforçant la sécurité et la sûreté, y compris pour les usagers de la route vulnérables);
b)	ont un rapport coût-efficacité satisfaisant	–	elles optimisent le rapport entre les coûts et les moyens mis en œuvre pour atteindre les objectifs;
c)	sont proportionnées	–	elles établissent, le cas échéant, différents niveaux réalisables en termes de qualité et de déploiement des services, en tenant compte des particularités locales, régionales, nationales et européennes;
d)	favorisent la continuité des services	–	elles assurent que les services sont fournis sans interruption dans l'ensemble de l'Union, en particulier sur le réseau transeuropéen et, le cas échéant, à ses frontières extérieures, lorsque les services STI sont déployés. La continuité des services devrait être assurée à un niveau adapté aux caractéristiques des réseaux de transport reliant les pays entre eux et, le cas échéant, les régions entre elles et les villes avec les zones rurales;
e)	réalisent l'interopérabilité	–	elles garantissent que les systèmes et les processus industriels qui les sous-tendent ont la capacité d'échanger des données et de partager des informations et des connaissances afin de faire en sorte que les services STI soient fournis de manière efficace;
f)	respectent la compatibilité ascendante	–	elles permettent d'assurer, le cas échéant, que les systèmes STI ont la capacité d'interagir avec les systèmes existants dont ils partagent la finalité, sans entraver la mise au point de nouvelles technologies et tout en soutenant, le cas échéant, la complémentarité avec les nouvelles technologies ou la transition vers de nouvelles technologies;
g)	respectent les particularités des	–	elles tiennent compte des différences inhérentes aux caractéristiques des réseaux de transport, particulièrement en



	infrastructures et des réseaux nationaux existants		ce qui concerne le volume de circulation et les conditions météorologiques pour le réseau routier;
h)	promouvent l'égalité d'accès	–	elles n'opposent pas d'obstacles ou de discriminations en ce qui concerne l'accès des usagers de la route vulnérables aux applications et services STI. Le cas échéant, lorsque les applications et services STI sont destinés à assurer l'interface ou à fournir des informations aux utilisateurs de STI en situation de handicap, ceux-ci sont accessibles aux personnes en situation de handicap conformément aux exigences en matière d'accessibilité énoncées à l'annexe I de la directive 2019/882;
i)	favorisent la maturité	–	elles font la démonstration, après une évaluation des risques appropriée, de la solidité des STI innovants grâce à un niveau suffisant de développement technique et d'exploitation opérationnelle;
j)	apportent la qualité de la datation et du positionnement	–	elles garantissent la compatibilité des applications et services STI, qui dépendent de la datation et du positionnement, au moins avec les services de navigation fournis par Galileo, y compris le service d'authentification des messages de navigation en libre service de Galileo, lorsque ce dernier sera disponible, et avec les systèmes du système européen de navigation par recouvrement géostationnaire (EGNOS).  Le cas échéant, elles veillent à ce que les applications et services STI reposant sur des données d'observation de la Terre utilisent les données, informations ou services Copernicus. D'autres données et services peuvent également être utilisés en plus des données Copernicus;
k)	facilitent l'intermodalité	–	elles prennent en compte la coordination des différents modes de transport, le cas échéant, lors du déploiement des STI;
l)	respectent la cohérence	–	elles tiennent compte de la réglementation, des politiques et des activités qui existent au niveau de l'Union et qui sont pertinentes pour ce qui est des STI, particulièrement dans le domaine de la normalisation;
m)	garantissent la transparence et la confiance	–	elles assurent la transparence du classement lorsqu'il s'agit de proposer des options de mobilité aux clients.

»

## ANNEXE III

### Liste des types de données

Type de données	Couverture géographique	Date
<b>Types de données relatives aux réglementations et aux restrictions [mentionnés dans le règlement délégué (UE) 2015/962 de la Commission<sup>6</sup>]:</b>		
Les règles de circulation statiques et dynamiques, le cas échéant, dont: <ul style="list-style-type: none"> <li>- les conditions d'accès aux tunnels</li> <li>- les conditions d'accès aux ponts</li> <li>- les limitations de vitesse</li> <li>- les réglementations sur la livraison de fret</li> <li>- les interdictions de dépassement pour les poids lourds</li> <li>- le sens de la circulation sur les voies réversibles</li> </ul>	Les routes du réseau transeuropéen, les autres autoroutes non comprises dans ce réseau et les routes principales	31 décembre 2025
	L'ensemble du réseau routier public de l'UE accessible aux véhicules motorisés, à l'exception des routes privées	31 décembre 2028
<ul style="list-style-type: none"> <li>- les plans de circulation routière</li> </ul>	L'ensemble du réseau routier public accessible aux véhicules motorisés	31 décembre 2025
<ul style="list-style-type: none"> <li>- les restrictions d'accès permanentes</li> </ul>	L'ensemble du réseau routier public accessible aux véhicules motorisés	31 décembre 2025
<b>Types de données sur l'état du réseau [mentionnés dans le règlement délégué (UE) 2015/962 de la Commission]:</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- les fermetures de routes</li> <li>- les fermetures de voies</li> <li>- les travaux routiers</li> <li>- les mesures temporaires de gestion de la circulation</li> </ul>	Les routes du réseau transeuropéen, les autres autoroutes non comprises dans ce réseau et les routes principales	31 décembre 2025

<sup>6</sup> Règlement délégué (UE) 2015/962 de la Commission du 18 décembre 2014 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation (JO L 157 du 23.6.2015, p. 21).

	L'ensemble du réseau routier public de l'UE accessible aux véhicules motorisés, à l'exception des routes privées	31 décembre 2028
<b>Types de données sur les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux [mentionnés dans le règlement délégué (UE) n° 885/2013 de la Commission<sup>7</sup>]:</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- les données statiques relatives aux aires de stationnement</li> <li>- les informations sur la sécurité et l'équipement de l'aire de stationnement</li> <li>- les 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</li> </ul>	Les routes du réseau transeuropéen et les autres autoroutes non comprises dans ce réseau	31 décembre 2025
<b>Données sur les événements ou circonstances liés à la sécurité routière détectés [mentionnées dans le règlement délégué (UE) n° 886/2013 de la Commission<sup>8</sup>]:</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- route temporairement glissante</li> <li>- animal, personne, obstacle, débris sur la route</li> <li>- zone d'accident non sécurisée</li> <li>- travaux routiers de courte durée</li> <li>- visibilité réduite</li> <li>- conducteur en contresens</li> </ul>	Les routes du réseau transeuropéen et les autres autoroutes non comprises dans ce réseau	31 décembre 2026

<sup>7</sup> Règlement délégué (UE) n° 885/2013 de la Commission du 15 mai 2013 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil (directive «STI») en ce qui concerne la mise à disposition de services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux (JO L 247 du 18.9.2013, p. 1).

<sup>8</sup> Règlement délégué (UE) n° 886/2013 de la Commission du 15 mai 2013 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les données et procédures pour la fourniture, dans la mesure du possible, d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière gratuites pour les usagers (JO L 247 du 18.9.2013, p. 6).

<ul style="list-style-type: none"> <li>- obstruction non gérée d'une route</li> <li>- conditions météorologiques exceptionnelles</li> </ul>		
<p><b>Types de données statiques concernant les déplacements multimodaux [mentionnés dans le règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission<sup>9</sup>]:</b></p>		
<p>Emplacement des nœuds d'accès identifiés pour tous les modes prévus, y compris des informations sur l'accessibilité des points d'arrêt et voies de circulation au sein d'un point d'échange (comme l'existence d'ascenseurs, d'escaliers mécaniques)</p>	<p>L'ensemble du réseau de transport de l'UE</p>	<p>31 décembre 2026</p>

»

---

<sup>9</sup> Règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux (JO L 272 du 21.10.2017, p. 1).

## ANNEXE IV

### Liste des services STI

Service	Couverture géographique	Date
Service d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière [mentionné dans le règlement délégué (UE) n° 886/2013 de la Commission]	Les routes du réseau transeuropéen et les autres autoroutes non comprises dans ce réseau	31 décembre 2026

»