Congrès belge de la **Route**
Belgisch **Wegen**congres

NAP ITS : Point d'accès national pour les systèmes de transport intelligents

Pascal Sluse –SPW MI 09/10/2025

Centre de recherches routières
Ensemble pour des routes durables

Wallonie mobilité infrastructures SPW

AGENTSCHAP WEGEN & VERKEER

BRUXELLES MOBILITÉ
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

Quality2Build
BENOR

mobiwall
vlawebo

Une organisation de
ABR | Association Belge de la Route

Contexte

En 2010, l'Europe publie la directive ITS (Intelligent Transportation System) visant à rendre la mobilité en Europe, plus sûre, plus efficace et plus durable

Les données **intelligentes** sont définies comme des données qui, parmi la masse d'informations existantes, apportent, lorsqu'elles sont traitées, une plus-value

Entre 2013 et 2017, l'Europe élabore 4 règlements liés au **transport intelligent** qui découlent de la directive ITS

Dans un de ces règlements elle précise aussi que la mise à disposition des données de transport intelligent doit se faire via un point central national par pays (NAP). Le NAP était né…

NAP ITS: Point d'Accès National pour les Systèmes de Transport Intelligents

NAP ITS: National Access Point for Intelligent Transportation System ou Point d'Accès National pour les Systèmes de Transport Intelligent (STI)

Un portail internet visant à regrouper tous les acteurs du transport **intelligent** en Belgique et leurs données

Intelligent car il contient des données liées aux 4 règlements:

1) **données de multimodalité (MMTIS)**
2) **données de sécurité routière (SRTI)**
3) **données temps réel (RTTI)**
4) **données sur les parkings camions sécurisés (SSTP)**

Portail né grâce au fédéral et aux 3 opérateurs routiers régionaux dont la gestion journalière est actuellement confiée à l'IGN par un accord de coopération

QUELQUES GÉNÉRALITÉS SUR LES RÈGLEMENTS

1. Les données ne doivent pas être digitalisées si elles ne le sont pas présente sous forme digitale (plus toujours le cas depuis 2022)
2. La couverture et le type de données à mettre à disposition sont phasées ce qui donne le temps aux possesseurs de se mettre en règle mais qui complexifie la pédagogie
3. Les règlements sont obligatoires mais ne ne sont pas coercitifs si les échéances ne sont pas respectées (rien n'est prévu sur qui sanctionne , dans quel cas avec quels outils)
4. La qualité des données est peu abordée, et les contrôles se font essentiellement sur les métadonnées. Il n'y a pas de pénalités si les données ou les métadonnées ne sont pas conformes
5. Des rapportages existent et permettent à la commission de suivre les progrès et de modifier les règlements pour corriger les trajectoires (cfr point 1)
6. les standards de données et les licences sont mal maitrisés par les organisations

DECOUVREZ LE NAP ITS & ENREGISTRER DU CONTENU

ACCÉDER ET (RÉ)UTILISER LE CONTENU DU NAP ITS

2 fonctions essentielles

https://www.transportdata.be/

Fonction 1: Les organisations doivent s'enregistrer et peuvent ensuite enregistrer leur(s) jeu(x) de données grâce à un accès utilisateur.

- L'enregistrement peut être un renvoi vers le site de l'organisation où sont situées les données dans ce cas seules les métadonnées sont présentes sur le NAP.
- Ou un stockage direct sur le NAP (métadonnées + données)

Fonction 2: Chaque jeu de données, sa licence et ses métadonnées est disponible en visualisation, en réutilisation ou renvoyée en accès via le site de l'organisation.

EXEMPLES DE DONNÉES

Les données des événements routiers sont référencées pour la Flandres et la Wallonie en cours pour BCR

La micromobilité (trottinettes, vélos) est bien représentée

Les 4 Opérateurs de transport public et Infrabel documentent de nombreux jeux de données

Mais aussi ….

Les parkings vélo

Les parkings hors voirie

Les parking en voirie pour certaines villes

Certaines lignes de ferry intérieures

Des données d'infrastructures: réseau ferroviaire, ouvrages d'art, réseau routier, ..

ÉTAT DES LIEUX & CHALLENGES

- Les données temps réel sont encore peu représentées pourtant elles existent : fournisseurs de service, données d'infrastructure pour les carburants alternatifs, position exacte des véhicules partagés, utilisation de flotte y compris pour les transports en commun, retards des transports en commun
- Les données des communes sont peu présentes car elles ne sont pas encore crées sous forme digitale et parce qu'elles existent dans des formats peu ou pas exploitables (pour la Wallonie Futurocité et L'Union des Villes et Communes sont des leviers possibles).
- Certains opérateurs restent réticents à référencer leurs données alors que le référencement n'implique pas une mise à disposition ouverte ou gratuite

le SPW MI en tant que

Fournisseur de données. Aires d'autoroutes, événements routiers, points marquants du réseau, plan hiver, …

le SPW MI en tant que

Suiveur des règlements et directives, des projets associés comme NAPCORE, RTTI task force, EU Mobility Data Space

le SPW MI en tant que

Facilitateur pour les possesseurs de données: administrations et les acteurs locaux (quelles données, comment, pourquoi, avantages)

LE NAP Portail en mouvement

- Les règlements évoluent: mise à jour de la directive ITS en 2023, mise à jour de l'acte délégué RTTI en 2022. De nouveaux types de données et de nouvelles échéances apparaissent par exemple les plans de circulation des nœuds urbains
- Des données de mobilité existent ailleurs par exemple sur le Géoportail de Wallonie ou sur ODWB.be et un moissonnage des métadonnées de ces portails est prévue pour 2026
- Les données sur les infrastructures de carburant alternatif (AFIR) seront bientôt également disponible sur le NAP

Les données qui vont poser problème?

1. panneaux de signalisation (y compris restrictions) interprétable en machine, mais surtout leur mise à jour sur le réseau SPW
2. les données temps réel pour les chantiers, les fermeture de routes, les accidents et les incidents situées sur les territoires des communes sur les voiries régionales et pour les nœuds urbains. Il n'existe pas de mécanisme pour impliquer tous les acteurs
3. les offres tarifaires dans un format interprétable en machine (pour les transports publics ou pour la micromobilité)

Conclusions

+100 organisations sont enregistrées

184 jeux de données

challenges: Les données « temps réels », Les données des communes, offres tarifaires, qualité des informations et absence de coercition.

Mais… NAP grandi vite, les règlements évoluent et la Commission écoute et travaille, l'IGN et les régions sont dynamiques pour convaincre les acteurs et le NAP belge est à la pointe au niveau européen