

2061 LOM et ouverture des données : la révolution numérique de la mobilité ?

Étude rédigée par :

Aloïs RAMEL,

avocat à la cour, SCP Seban & Associés

La LOM entend favoriser les usages numériques de la mobilité, identifiés comme un outil central permettant à la fois d'encourager les nouvelles formes de mobilité (proposant des alternatives à l'autosolisme), et le développement d'offres de déplacement dans les zones peu denses, désertées des transports publics. Ces solutions numériques permettront, dans un futur proche, une meilleure information multimodale ainsi que la création de calculateurs d'itinéraires performants actualisés en temps réel sur le territoire de chaque AOM et, surtout, la délivrance de titres de mobilité uniques permettant tout à la fois l'utilisation de services de mobilité publics ou privés, individuels comme collectifs. Le développement de ce qu'on appelle la *Mobility as a Service* (MaaS) suppose une politique d'ouverture de la donnée de déplacement et de circulation plus vaste et plus précise que ce qu'impliquait le cadre juridique préexistant. La LOM marque donc une évolution importante de ce point de vue, même si l'on peut relever qu'elle s'inscrit dans un mouvement déjà ancien et que certaines insuffisances ou imprécisions rédactionnelles appellent déjà certaines retouches.

1 - La récente loi d'orientation des mobilités¹ a porté une attention toute particulière à la problématique de l'ouverture des données de transport. L'ambition affichée, tant durant les assises de la mobilité, travaux préparatoires s'étant déroulés à l'automne 2017, qu'au cours des débats parlementaires, était d'encourager de nouveaux usages partagés de véhicules et les trajets intermodaux, au moyen d'une information en temps réel sur les possibilités de déplacement et l'état du trafic permettant l'apparition d'intégrateurs de parcours performants et du développement de services numériques de distribution de titres prenant en compte la globalité des besoins.

Pour autant, et contrairement à ce que laisse suggérer la lecture des travaux rendus par les ateliers thématiques des Assises de la mobilité dédiés à la transformation numérique de la mobilité, le secteur des transports et de la mobilité était déjà bien avancé, avant la LOM, dans une démarche d'ouverture large et gratuite selon un format ouvert des données relatives à l'exploitation des services publics de transport.

Si la LOM ne marque donc pas le début de l'ère numérique de la mobilité, il n'en reste pas moins qu'elle permet des évolutions remarquables en ouvrant notamment la voie à des services numériques intégrés de mobilité répondant à la notion de *Mobility as a Service* (MaaS).

1. L'ouverture des données de transport était déjà consacrée par différents textes successifs

A. - Un cadre juridique déjà riche et complexe

2 - Les services de transports et de mobilité traitent et génèrent de nombreuses données, qu'elles soient personnelles, commerciales, de service ou statistiques. Depuis plusieurs années déjà, le législateur a perçu tout le bénéfice que l'on pouvait attendre de la maîtrise et du partage de ces données, tant pour faciliter la gestion de pass nominatifs, la multiplication des moyens de paiement, la tarification selon la distance, la mobilité partagée (usages qui vont tous nécessiter du traitement de données personnelles relevant du cadre juridique contraignant posé par le RGPD² et la loi Informatique et Libertés (LIL)³ que pour délivrer de l'information multimodale, permettre le perfectionnement et la précision des applications de calcul d'itinéraires en temps réel ou, dans un futur proche, la délivrance de titres de déplacement transversaux permettant indifféremment d'emprunter des

1. L. n° 2019-1428, 24 déc. 2019 d'orientation des mobilités.

2. PE et Cons. UE, règl. (UE) 2016/679, 27 avr. 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE.

3. L. n° 78-17, 6 janv. 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

moyens de transport individuels ou collectifs, privés ou publics, organisés ou non par la puissance publique.

Un mouvement d'ouverture de la donnée publique (expurgée des données personnelles), parachevé dans le secteur de la mobilité par la LOM, s'est ainsi amorcé, dans la continuité de la loi dite « CADA » du 17 juillet 1978⁴, avec la transposition de la directive Public Sector Information de 2003⁵ par une ordonnance du 6 juin 2005⁶ puis s'est perpétué par la loi Valter du 28 décembre 2015⁷ prévoyant un principe de gratuité pour la réutilisation des informations publiques. Le principe de l'*open data* a surtout été proclamé et généralisé par la loi Lemaire pour une République numérique du 7 octobre 2016⁸, qui impose la diffusion gratuite, spontanée et en open source de l'ensemble de la documentation publique expurgée (en principe) des données personnelles et non couverte par un secret particulier (qu'il soit commercial ou qu'il tienne à des considérations de sécurité). L'*open data* s'applique aussi bien aux personnes publiques locales et nationales qu'aux délégués de service public. Concernant ces derniers, relevons en outre que les articles L. 3131-2 et suivants du Code de la commande publique, qui trouvent également leur origine dans la loi Lemaire, leur imposent de fournir à l'autorité concédante les données et bases de données collectées ou produites à l'occasion de l'exploitation du service public et qui lui sont indispensables. Cette transmission doit s'effectuer sous un format électronique et dans un standard ouvert et librement réutilisable. L'autorité concédante peut extraire et exploiter librement tout ou partie de ces données ou bases de données ou désigner un tiers, tel que l'opérateur suivant, qui le fera. Le contrat d'exploitation peut néanmoins déroger à cette obligation pour des motifs d'intérêt général.

Outre ces obligations générales, d'autres obligations concernant spécifiquement le secteur des transports existent depuis 2015, de façon quelque peu superfétatoire.

B. - Les obligations spécifiques découlant de la précédente version de l'article L. 1115-1 du Code des transports

3 - En effet, la loi Macron de 2015⁹ a introduit à l'article L. 1115-1 du Code des transports une obligation de publication des données des services réguliers de transport à la charge des opérateurs ou, le cas échéant, des autorités organisatrices de transport. Ainsi, depuis 2015, les exploitants de services de transport ou les collectivités compétentes ont l'obligation de publier leurs données relatives aux arrêts, aux tarifs publics, aux horaires planifiés et en temps réel, à l'accessibilité aux personnes handicapées, à la disponibilité des services et des incidents constatés sur le réseau et également les données issues de services de calculateurs d'itinéraires multimodaux.

La réutilisation de ces données doit pouvoir être gratuite, libre et immédiate, pour atteindre les objectifs affichés de meilleure information des usagers et d'amélioration des services et de leur organisation. Par ailleurs, lorsque l'autorité organisatrice gère (ou fait gérer pour

son compte) un service de calculateur d'itinéraires multimodaux, ces informations doivent être ouvertes dans les mêmes conditions.

Les personnes soumises à ces obligations étaient réputées les avoir remplies lorsqu'elles adhéraient à des codes de conduite, des protocoles ou des lignes directrices qu'elles établissaient et qu'elles rendaient publics, pour autant qu'ils posaient des conditions de diffusion et d'actualisation des données.

Toutefois, le décret d'application de ces dispositions n'étant jamais paru, en décembre 2019, seule la moitié de ces autorités avait publié les données relatives aux horaires théoriques des transports sur le portail transport.data.gouv.fr.

Notons enfin que les autorités organisatrices de la mobilité intervenant sur un périmètre comptant plus de 100 000 habitants sont tenues de mettre en place un service d'information multimodale (SIM) à l'intention des usagers, en concertation avec l'État, les collectivités territoriales ou leurs groupements et les entreprises publiques ou privées de transport, ce qui suppose là aussi transfert et libre réutilisation des données collectées par les opérateurs. Si cette obligation est aujourd'hui posée à l'article L. 1231-8 du Code des transports, il est remarquable qu'elle a été créée dès 2000 par la loi SRU¹⁰.

REMARQUE

Il est donc largement erroné de considérer que les aspects numériques des transports et de la mobilité étaient ignorés du cadre juridique avant l'intervention de la LOM. On ne peut toutefois dénier que cette loi emporte à la fois un élargissement, une accélération et un approfondissement des usages numériques des données de mobilité.

2. Les apports substantiels de la LOM : élargissement, accélération et approfondissement

A. - L'élargissement de l'ouverture des données de transport

4 - La LOM comporte un grand nombre de dispositions élargissant les types de données ou les types de services soumis à l'obligation de diffusion publique et gratuite dans un format ouvert.

En particulier, la loi modifie en profondeur l'article L. 1115-1 du Code des transports.

L'élargissement du champ des données concernées. – Le nouvel article L. 1115-1, 2° du Code des transports, issu de la LOM, élargit l'obligation de fourniture des données aux données « *statiques et dynamiques* » sur les « *déplacements et la circulation* » ainsi que les « *données historiques de circulation* ». Les données statiques sont les données qui ne changent pas, telles que les points d'arrêts ou les horaires de passage des bus. À l'inverse, les données dynamiques changent régulièrement, ce sont les données sur les passages de bus en temps réel, les perturbations du trafic, la disponibilité des véhicules. Notons que si l'ancienne version de l'article n'employait pas l'expression de « *données statiques et dynamiques* », elle impliquait néanmoins la diffusion de ces deux types de données puisqu'il était prévu, par exemple, que les données relatives aux arrêts, aux tarifs publics, aux horaires planifiés (statiques) ou que les données relatives aux horaires en temps réel ou aux incidents constatés sur le réseau (dynamiques) soient ouvertes.

Ainsi, sur ce point, la nouvelle rédaction de l'article L. 1115-1 du Code des transports permet seulement, par une rédaction plus englo-

4. L. n° 78-753, 17 juill. 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'Administration et le public et diverses dispositions d'ordre administratif, social et fiscal.

5. PE et Cons. UE, dir. 2003/98/CE, 17 nov. 2003 sur la réutilisation des informations du secteur public, modifiée en 2013 et actuellement en cours de refonte.

6. Ord. n° 2005-650, 6 juin 2005 relative à la liberté d'accès aux documents administratifs et à la réutilisation des informations publiques, modifiant la loi CADA.

7. L. n° 2015-1779, 28 déc. 2015 relative à la gratuité et aux modalités de la réutilisation des informations du secteur public.

8. L. n° 2016-1321, 7 oct. 2016 pour une République numérique.

9. L. n° 2015-990, 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques.

10. L. n° 2000-1208, 13 déc. 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains.

bante, de s'assurer que toutes les données de déplacement seront diffusées.

Il faut remarquer en outre l'étrangeté de la rédaction nouvelle puisque l'article L. 1115-1, 2° du Code des transports semble en réalité être une disposition chapô, qui ne peut se comprendre qu'à la lecture des 3°, 4° et 5° du même article, qui renvoient tous au 2°. À lui seul, le 2° n'a en effet guère de sens : proclamer l'ouverture des données de déplacement et de circulation sans expliquer sur qui elle pèse ni même s'il s'agit de données publiques ne semble revêtir aucune portée pratique.

C'est bien le 3° qui affirme le principe selon lequel les autorités organisatrices de la mobilité sont responsables de la fourniture des données mentionnées au 2° et qu'elles peuvent en confier la charge aux opérateurs de transport chargés de l'exécution des services de transport. Il s'agit là d'une inversion de la rédaction précédente de l'article L. 1115-1, qui semblait faire peser l'obligation de diffusion en premier lieu sur les opérateurs et « *le cas échéant, [sur] les autorités organisatrices de transport* ».

Quoi qu'il en soit, la généralité des termes employés, préférée à l'ancienne énumération, laisse penser qu'aucune donnée de circulation des services de mobilité et de transport organisés par l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) ne saurait échapper à l'obligation de diffusion gratuite et dans un format ouvert.

Enfin, la nouvelle rédaction prend acte de l'existence des dispositions générales relatives à l'open data figurant aux articles L. 321-1 du Code des relations entre le public et l'administration (CRPA), introduites après la première version de l'article L. 1115-1 du Code des transports, et résout les difficultés d'articulation entre les différents régimes juridiques en excluant expressément leur application en matière de mobilité.

L'élargissement des services concernés par l'obligation de publication. – Au-delà de l'obligation déjà bien créée de fourniture des données pesant sur les services de transport et de mobilité conventionnés, l'article L. 1115-1, 4° du Code des transports implique désormais que les collectivités territoriales et leurs groupements sont responsables de la fourniture de ces mêmes données sur les déplacements et la circulation « *lorsqu'elles confient la gestion du stationnement en ouvrage ou sur voirie à un prestataire* », sachant qu'elles peuvent également confier le soin de la diffusion à ce prestataire.

On ne peut que déplorer l'accumulation des approximations rédactionnelles de cet alinéa, qui conduit à s'interroger sur le sens qu'il faut donner aux données de déplacement et de circulation appliquées à un service de stationnement. Il est probable que le législateur souhaitait plutôt rendre accessibles les informations relatives à la fréquentation en temps réel des parcs de stationnement (donc à la disponibilité des places). Tel que l'article est rédigé, on pourrait aussi comprendre, si l'on ne faisait pas l'effort de contextualiser la phrase et qu'on devait la lire littéralement, que les données à diffuser n'entretiennent pas de rapport avec les parcs de stationnement en question. On peut également se demander pourquoi l'obligation de diffusion n'existe que pour les seuls parcs de stationnement dont la gestion est déléguée. Faut-il comprendre que le législateur considère que les données relatives aux parcs de stationnement gérés directement par les autorités publiques sont couvertes par l'*open data* général ? On ne peut qu'observer qu'il en serait allé de même des parcs dont la gestion est déléguée si cette disposition spécifique n'avait pas été introduite dans un chapitre échappant à ces règles générales. Les travaux parlementaires, muets sur ce point, ne fournissent aucune explication.

Le 5° de l'article L. 1115-1 du Code des transports se montre plus précis. Il pose le principe d'une diffusion des données concernant les services de partage de véhicules, cycles et engins de déplacement personnel. Les données sont celles relatives aux déplacements, qu'elles soient statiques, historiques ou dynamiques, y compris celles relatives à la localisation des matériels disponibles. La responsabilité de la dif-

fusion pèse sur le fournisseur du service, ou, lorsqu'il est organisé par l'AOM, sur cette dernière, sauf à ce qu'elle en confie le soin à son prestataire.

Le nouvel article L. 1115-1 du Code des transports impose encore la fourniture des données des points de recharge des véhicules électriques ou hybrides incluant leur localisation, leur puissance, leur tarification, leurs modalités de paiement, leur accessibilité, leur disponibilité et les éventuelles restrictions d'accès en fonction des gabarits des véhicules.

Les services de mise en relation facilitant la pratique du covoiturage devront eux aussi permettre un accès à leur offre de service, lorsque les autorités organisatrices de la mobilité en formuleront la demande. Cet accès devra permettre d'effectuer des recherches sur un déplacement en covoiturage en fournissant, pour chaque offre disponible, la localisation des lieux de montée dans le véhicule et de dépose, les horaires prévisionnels correspondants ainsi que le prix du trajet. Néanmoins, un décret doit intervenir pour fixer un seuil d'activité en deçà duquel ces services ne sont pas tenus de fournir cet accès.

Par ailleurs, d'autres dispositions de la LOM concernent l'accès aux données relatives aux véhicules autonomes et connectés (qui feront l'objet d'une ordonnance)¹¹, ainsi que les données relatives à la localisation des passages à niveau (*C. transp., art. L. 1115-4 nouveau*), fournies par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire (qui est en principe SNCF Réseau).

Enfin, notons que si l'ouverture des données est en principe gratuite, une compensation financière peut néanmoins être demandée par exception à l'utilisateur lorsqu'il formule des exigences de transmission sollicitant le service de fourniture des données de façon particulièrement importante. Il appartiendra au pouvoir réglementaire de définir les seuils au-delà desquels cette compensation pourra être exigée, après avis de l'Autorité de régulation des transports (ART) (*C. transp., art. L. 1115-3 nouveau*).

Il ressort de ces dispositions nouvelles que l'apport principal de la LOM sur l'étendue de l'obligation de diffusion de l'information relative à la mobilité, point de départ incontournable de toute évolution des usages numériques en ce domaine, ne réside pas tant dans ce qui concerne les services conventionnés que dans l'assujettissement de nouveaux services, parfois gérés de façon autonome par l'initiative privée. Les nouvelles obligations touchent ainsi, de façon combinée, aussi bien les services de transport public que les services publics ou privés de mobilité, ainsi que les applications de covoiturage ou les parcs de stationnement. La transversalité de ces informations, qui recouvre désormais toute la chaîne des déplacements, va permettre une amélioration nette de la performance de l'information multimodale et l'apparition de services numériques traitant la mobilité de façon globale.

B. - L'accélération par l'instauration d'une gouvernance des données

5 - La LOM souhaite s'assurer de l'effectivité de l'ouverture des données relatives à la mobilité par la création d'une gouvernance de la donnée. Sans doute conscient des limites de la plupart des AOM de taille modeste dans l'animation de la gestion des données, le législateur entend conférer un rôle éminent en la matière à certains acteurs plus importants. C'est aussi une façon de s'assurer de la standardisation des données, face à la multiplicité constatée des plates-formes (le CEREMA en comptabilisait près de 70 dans une étude de 2018) et des formats.

L'animation de la production et la fourniture des données. – Ainsi, le nouvel article L. 1115-2 du Code des transports prévoit que (selon le cas) la métropole, la métropole de Lyon, Île-de-France Mo-

11. L. LOM, art. 32.

bilités ou la Région animera les démarches de fourniture de données. Par conséquent, dès lors que les données ne concerneront pas un territoire couvert par une métropole, la métropole de Lyon ou l'Île-de-France, c'est la région qui exercera cette mission. Le législateur a bien identifié que la mission d'animation des données est un point stratégique de toute politique d'open data. Ces autorités veillent notamment à la fourniture des données mises aux normes et mises à jour par l'intermédiaire du point d'accès national (PAN) (voir ci-dessous). Elles ont donc un rôle primordial en ce qui concerne le contrôle de l'exactitude de l'information, qui est un point déterminant. En effet, si l'information n'est pas correcte, les utilisateurs de cette donnée et les usagers des transports n'auront plus confiance en cette information et, à terme, se détourneront de l'offre de mobilité et des applications développées.

L'harmonisation des données : le point d'accès national et la licence ouverte. – Ainsi, il est important que tous les utilisateurs des données de transports puissent trouver sur un unique portail l'ensemble des informations les plus exactes possible. C'est ce que prévoit le second alinéa de l'article L. 1115-2 du Code des transports, qui mentionne le point d'accès national (PAN). Ce point d'accès a été mis en place en 2018 sur le portail transport.data.gouv.fr.

Conformément à ce qui a été énoncé précédemment, les collectivités investies de la mission d'animer la démarche de fourniture de l'information devront inciter les AOM et autres personnes soumises à l'obligation de diffusion à centraliser leurs données sur ce portail afin de contribuer à son développement et à l'harmonisation de la qualité et des standards. Toutefois, la LOM n'a pas instauré une obligation de fourniture des données sur le PAN, ce qui laisse ouverte la question de son développement, alors que cela paraît primordial pour assurer l'effectivité de l'accès à l'information relative à la mobilité.

Par ailleurs, la LOM n'impose pas un format particulier d'utilisation des données. Toutefois, le décret d'application n° 2017-638 du 27 avril 2017 de la loi pour une République Numérique fixe la liste des licences de réutilisation à titre gratuit pouvant être utilisées dans le cadre de l'open data. Ce décret a été codifié à l'article D. 323-2-1 du CRPA qui précise que l'administration peut soumettre la réutilisation à titre gratuit des informations publiques sous licence ouverte conçue par l'Étalab ou sous la licence ODbL. Sur le portail transport.data.gouv.fr, les jeux de données sont d'ailleurs publiés sous la licence ODbL. Cette licence permet à l'utilisateur de réutiliser librement les données, en contrepartie ce dernier devra mentionner la source de la base de données, partager les améliorations apportées au jeu de données et maintenir ouverte la base de données redistribuée. Ainsi, cette collaboration assure la qualité des données et bénéficie à l'utilisateur.

C. - L'approfondissement : l'objectif Mobility as a service (MaaS)

6 - Le MaaS est un service numérique proposant à la fois un service d'information multimodal sur l'offre disponible de mobilité publique et privée d'un territoire et ses tarifs, mais également un service de vente et distribution des titres de transports.

L'information des usagers sur l'offre de service de mobilité. – Le nouvel article L. 1115-8 du Code des transports, qui n'entrera en vigueur que le 1^{er} décembre 2021, chargera les autorités organisatrices de la mobilité de s'assurer qu'un service d'information multimodal existe bien sur leur territoire. Ce service d'information ne devra pas concerner uniquement les services de mobilité conventionnés mais « l'ensemble des modes de déplacement dans leur ressort territorial ». C'est dire que ce service d'information devra se saisir de l'ensemble des données de déplacement ouvertes, telles qu'elles ont été énumérées ci-dessus. Sa portée semble donc plus large que l'obligation existante en matière de SIM posée par l'article L. 1231-8 du Code des transports, rappelée ci-dessus, qui ne paraît s'appliquer

qu'aux services de transport organisés par l'AOM (en plus de ne s'appliquer qu'aux AOM couvrant un territoire rassemblant plus de 100 000 habitants).

Un tel service ne sera en revanche pas nécessairement créé ou géré par ou pour l'AOM. Son rôle se borne en effet à s'assurer de l'existence de celui-ci, qui pourra tout aussi bien procéder d'une initiative privée. L'intervention de la puissance publique dans la création d'un SIM n'est donc obligatoire qu'à titre supplétif. Bien davantage, lorsque cette autorité souhaitera proposer un tel service d'information, elle devra nécessairement se poser la question de sa plus-value. En effet et à titre de comparaison, le ministère des transports britannique a décidé en 2014 de mettre fin au service de planification d'itinéraire en raison du large choix de service proposé aux usagers par l'initiative privée. En outre, une autorité locale qui souhaite proposer ce service d'information devra prendre en compte la difficulté du référencement des applications locales. Les voyageurs occasionnels sont les utilisateurs qui ont le plus besoin des informations sur l'offre de mobilité d'un territoire mais ils n'utiliseront que rarement l'application locale de transport. Dès lors, le PAN joue un rôle essentiel pour permettre le développement des SIM par de nombreux opérateurs mieux connus de chacun. Ce d'autant que la multiplication de l'offre de service d'information sur un territoire permet d'éviter l'abus de position dominante par un seul opérateur qui serait susceptible d'abuser de ce monopole en délivrant une information selon ses propres intérêts. Enfin la multiplication de l'offre de service contribue au libre choix du service par l'utilisateur selon ses critères de préférence (le design, l'offre de services associés, l'open source).

L'encouragement à l'émergence de services numériques multimodaux proposant la vente de titres de déplacement. – Le nouvel article L. 1115-10 issu de la LOM offre la possibilité de mettre en place un service numérique multimodal (SNM) permettant la vente de titre de mobilité, de stationnement ou de services fournis par une centrale de réservation. Le SNM pourra proposer deux types de prestations. Le premier type de prestations est la délivrance des produits tarifaires de ces services, en appliquant leurs conditions d'utilisation, de tarification et de réservation. Le second type de prestations est la revente des services au prix qu'il fixe ainsi que la vente de ses propres produits tarifaires. Dans ce cas, cela ne peut se faire que sous réserve de l'accord de l'autorité organisatrice de la mobilité ou du fournisseur de service.

Lorsque le SNM propose la vente de services de transport réguliers ou à la demande, de mobilité active et de mobilité partagée, il est tenu de proposer l'ensemble des services de ce type organisés par l'AOM ou au développement desquels elle concourt¹². De même, si le SNM intègre des services de stationnement dans son offre, il devra y intégrer l'ensemble des solutions de stationnement relevant des autorités publiques.

En outre, le SNM devra veiller à sélectionner les services de mobilité librement organisés dont il assure la vente de façon non discriminatoire. Il devra également établir des critères clairs pour établir la hiérarchie des solutions de déplacement suggérées et s'assurer qu'ils ne sont pas discriminatoires. Il s'agit d'un point crucial car rien n'empêche le SNM d'être une émanation, dotée d'une personnalité juridique distincte ou non, d'un fournisseur de services de mobilité.

Le SNM devra transmettre aux gestionnaires des services dont il assure la vente et, le cas échéant, à la collectivité territoriale compétente, l'ensemble des données nécessaires à la connaissance statistique des déplacements effectués, au service après-vente des produits tarifaires vendus et à la lutte contre la fraude, y compris les données d'identification du client collectées. Si cette disposition paraît de bonne politique, son application nécessitera la plus grande vigilance

12. Dans les conditions fixées par les 1^{er}, 2^e, 4^e et 5^e des articles L. du I des articles L. 1231-1-1, L. 1231-3 et L. 1241-1 du Code des transports.

dans le maniement et la transmission des données personnelles en cause et une information pertinente et complète des usagers, dans le respect du RGPD et de la LIL.

Il devra veiller à la protection des informations reçues de la part des services, dont il assure la vente, susceptibles d'être couvertes par le secret des affaires. Cela passera par l'élaboration d'un « *plan de gestion des informations* » (C. transp., art. L. 1115-10, II, 4°).

Le SNM et les gestionnaires de services de mobilité concernés (publics ou privés) devront collaborer pour déterminer les conditions de vente des titres. Sur ce point, l'article L. 1115-10, III du Code des transports exige des conditions de vente « *raisonnables, équitables, transparentes et proportionnées* ». Des conventions seront ainsi conclues, dans lesquelles la question du plan de gestion des informations sensibles pour le secret des affaires devra être traitée, ainsi que celle de l'utilisation de la marque du gestionnaire. Le SNM peut également être fourni par l'AOM elle-même (C. transp., art. L. 1115-12).

REMARQUE

Un décret en Conseil d'État doit venir préciser les modalités d'application de cet article, déjà dense et relativement précis. Les questions juridiques à régler avant de mettre en œuvre une solution MaaS resteront quoi qu'il en soit nombreuses et transversales : elles touchent notamment au droit de la commande publique (si l'AOM se comporte comme un commanditaire), au droit de la concurrence, au droit commercial, au droit de la propriété intellectuelle et au droit des données personnelles en plus du cadre sectoriel issu du Code des transports.

Notons enfin que, selon l'article L. 1115-11 du Code des transports dont l'entrée en vigueur est différée, un SNM pourra « *de droit* » proposer la délivrance des produits tarifaires des services de mobilité en appliquant leurs conditions d'utilisation, de tarification et de réservation à partir du 1^{er} juillet 2021. Cette faculté n'est en outre ouverte qu'aux structures gérant un ou des services de mobilité concernés. Cette disposition introduit beaucoup de confusion. Déjà, elle ne concerne que les services de vente qui n'étaient pas censés nécessiter un quelconque accord de la puissance publique ou des gestionnaires de services de mobilités puisqu'il n'est question que de la délivrance de titres dans les conditions que ceux-ci auront définies. Il faudrait donc croire qu'en dépit de la rédaction de l'article L. 1115-10 et de l'envie affichée par la LOM d'accélérer l'émergence des usages numériques, cette possibilité ne sera ouverte qu'au 1^{er} juillet 2021, à moins d'un accord entre toutes les parties prenantes (qui nécessitera probablement autant de temps). Ensuite, parce que cette faculté n'est ouverte qu'aux structures gérant un ou plusieurs services de mobilité sur le territoire concerné, ce qui semble aller à l'encontre de tous les objectifs d'ouverture des données, supposée pouvoir profiter à des applications tierces et être de nature à favoriser des usages innovants en toute indépendance des intérêts des services de mobilité.

La nécessité d'une régulation des usages numériques la mobilité. – L'émergence de ces solutions numériques reposant sur une ouverture générale et fiable des données de déplacement, qui doit se faire dans des conditions garantissant l'égalité de traitement entre les services de mobilité (qui seront de plus en plus librement organisés), appelle à l'évidence une régulation. Le législateur l'a bien compris puisque la LOM prévoit que l'ART (ex ARAFER¹³ sera investie de nouvelles missions de contrôle et de résolution des conflits dans le cadre de la mise à disposition des données de transport et les services numériques multimodaux.

Ainsi, l'article L. 1263-4 du Code des transports tel que modifié par la LOM prévoit que les AOM, les opérateurs de la mobilité, les fournisseurs de services d'information et les gestionnaires d'infrastructures (notamment) peuvent saisir l'ART d'un différend portant sur la mise en œuvre de la diffusion des données de déplacement définie à l'article L. 1115-1. De même, l'article L. 1263-5 du même code prévoit que les AOM, les collectivités territoriales et leurs groupements, les gestionnaires des services de mobilité et de stationnement, les services de mise en relation facilitant la pratique du covoiturage et les fournisseurs de services numériques multimodaux (notamment) peuvent saisir l'ART d'un différend portant sur la mise en œuvre des SNM.

L'ART pourra dans ce cadre assortir sa décision d'astreintes et ordonner des mesures conservatoires en cas d'atteinte grave et immédiate à l'accessibilité des données et aux services d'information et de vente sur les déplacements. Elle aura aussi la possibilité de prononcer des sanctions pécuniaires, comme le prévoit l'article L. 1264-9 du Code des transports, avec une possibilité d'interdire l'accès à tout ou partie des données disponibles sur le PAN.

Conclusion

7 - Le développement des solutions numériques dans le domaine des mobilités est ainsi l'une des avancées les plus notables de la LOM. Cette loi incitera l'ensemble des acteurs publics et privés du secteur à collaborer pour la mise en œuvre de ces services numériques, dont on attend qu'ils facilitent considérablement l'intermodalité et qu'ils favorisent de cette façon les modes de déplacement les moins polluants et les mieux à même d'apporter des solutions de décongestion des centres urbains, tout en offrant des possibilités nouvelles aux zones peu denses. ■

MOTS-CLÉS : *Collectivités territoriales - Données Numérique - Données de transport Administration / Citoyens - Transport Administration / Citoyens - Mobilité*

13. Son nom a été modifié le 1^{er} octobre 2019 par Ord. n° 2019-761, 24 juill. 2019.