



ALOÏS RAMEL,
avocat, cabinet Seban et associés



ADRIANE LOUYER,
juriste, cabinet Seban et associés

Transposition
La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) transpose au plan des données le règlement européen n° 2017/1926 du 31 mai 2017.

Information des usagers
L'ouverture des données contribue à une meilleure information des usagers et favorise ainsi l'accès aux services publics de transports et à l'intermodalité.

Politiques publiques
L'open data permet de comprendre les attentes des usagers et de définir des politiques publiques de transport adaptées à leurs besoins.

de recharge des véhicules électriques ou hybrides incluant leur localisation, puissance, tarification et modalité de paiement, leur accessibilité, disponibilité et les éventuelles restrictions d'accès en fonction des gabarits des véhicules. Enfin, à la demande des autorités organisatrices de la mobilité, les services de covoiturage devront permettre un accès à leur offre de service.

ÉLARGISSEMENT DES SERVICES CONCERNÉS PAR L'OBLIGATION

L'obligation de fourniture de ces données concernera non seulement les organismes chargés de la gestion des transports qui sont tenus à cette obligation depuis 2015, mais également les services chargés de la gestion du stationnement. Sont aussi concernés les services de partage de véhicules, de free-floating, de covoiturage, ainsi que les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire.

LA GOUVERNANCE DES DONNÉES

ANIMATION DE LA PRODUCTION ET LA FOURNITURE DES DONNÉES

Par ailleurs, la LOM prévoit, à l'article L.1115-2 du code des transports, que l'autorité organisatrice de la mobilité animera les démarches de fourniture de données. Cet article précise que les régions exercent cette mission sur la partie du territoire régional ne relevant pas d'une métropole. La mission d'animation des données est un point stratégique de la politique d'open data d'une collectivité.

Il s'agit pour l'entité locale chargée de produire et de fournir la donnée de s'assurer de l'exactitude de l'information. 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 transport public de la collectivité.

Afin d'assurer la qualité de cette donnée, l'autorité chargée de sa gouvernance devra mettre en place un seul canal de production et de diffusion de l'information. Cette centralisation permettra de corriger les erreurs à la source et de diffuser la mise à jour

Mobilités (3/5)

L'ouverture des données des services de transport et l'encadrement du MaaS

La loi n° 2015-990 du 6 août 2015, dite loi « Macron », 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 autorités organisatrices de transport. Ainsi, depuis 2015, les exploitants des services de transport et les collectivités compétentes ont l'obligation de publier leurs données relatives aux arrêts, tarifs publics, 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.

Toutefois, en décembre 2019, seule la moitié de ces autorités a publié les données relatives aux horaires théoriques des transports sur le portail « transport.data.gouv.fr ». Le sujet a été renouvelé en profondeur par la récente loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM).

L'ACCÉLÉRATION DE L'OUVRETTURE DES DONNÉES DE TRANSPORT

ÉLARGISSEMENT DU CHAMP DES DONNÉES CONCERNÉES

Le nouvel article L.1115-1 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 des informations qui ne changent pas, tels les points d'arrêts ou les horaires de passage des bus.

A l'inverse, celles dites « dynamiques » changent régulièrement, elles portent sur les passages de bus en temps réel, les perturbations du trafic, la disponibilité des véhicules. Ensuite, le nouvel article L.1115-1 du code des transports impose la fourniture des données des points

À NOTER

La mission d'animation des données est un point stratégique de la politique d'open data d'une collectivité. Il s'agit pour l'entité locale qui produit et fournit la donnée de s'assurer de l'exactitude de l'information.

RÉFÉRENCE

Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM).

par un canal unique afin de répondre à l'exigence d'exactitude et de confiance dans l'information pour les utilisateurs et les usagers des transports.

POINT D'ACCÈS NATIONAL

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 possibles. 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), mis en place, en 2018, sur le portail «transport.data.gouv.fr».

La LOM charge les autorités organisatrices de la mobilité de veiller à la fourniture des données mises aux normes et mises à jour par l'intermédiaire du PAN. Il s'agit d'inciter les collectivités à centraliser leurs données sur ce portail afin de contribuer à son développement. Toutefois, la LOM n'a pas instauré une obligation de fourniture des données par la collectivité sur le PAN. Toute la question sera de savoir si l'ensemble des autorités organisatrices de la mobilité adhéreront à cette démarche.

LICENCE OUVERTE DE PUBLICATION

La LOM n'impose pas de 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 exploitées dans le cadre de l'open data.

Ledit décret a été codifié à l'article D.323-2-1 du code des relations entre le public et l'administration (CRP), qui précise que l'administration peut soumettre la réutilisation à titre gratuit des informations publiques sous licence ouverte conçue par l'Etalab (mission qui coordonne la conception et la mise en œuvre de la stratégie de l'Etat dans le domaine de la donnée, ndrl) ou sous la licence ODbL (Open Database Licence, ndlr). Sur le portail «transport.data.gouv.fr», les jeux de données sont 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 redistribuées. Ainsi, cette collaboration assure la qualité des données et bénéficie à l'utilisateur des transports.

LE DÉVELOPPEMENT DU MAAS

Le Mobility as a Service (MaaS) est une plateforme proposant à la fois un service d'informations sur l'offre disponible de transports publics et privés d'un territoire et leurs tarifs, mais également un service de vente des titres de transports.

INFORMATION DES VOYAGEURS SUR L'OFFRE DE SERVICE DE TRANSPORT

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. Cependant, lorsque cette autorité souhaitera proposer un tel service d'informations, elle devra nécessairement se poser la question de sa plus-value. A 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 offert aux usagers.

D'autre part, une autorité locale qui souhaite proposer ce service d'informations devra prendre en compte la difficulté du référencement des applications locales. Les voyageurs sont les utilisateurs qui ont le plus besoin des informations sur l'offre de transports d'un territoire mais ils n'utilisent que rarement l'application locale de transport. Dès lors, le PAN joue un rôle essentiel pour permettre le développement des services d'information de transports par de nombreux opérateurs. En outre, 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'user 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).

VENTE DE SERVICE DE TRANSPORT FAVORISANT L'INTERMODALITÉ

Le nouvel article L.1115-10 issu de la LOM offre la possibilité de mettre en place un service numérique multimodal permettant la vente de titre de transport ou de stationnement, sous réserve de l'accord de l'autorité organisatrice de la mobilité ou du fournisseur de service. Dans le cadre de ce service, l'ensemble des organismes publics ou privés devront collaborer pour déterminer les conditions de vente de la billetterie. Sur ce point, l'article L.1115-10, III du code des transports exige des conditions de vente «raisonnables, équitables, transparentes et proportionnées». De surcroît, la mise en place de ces services numériques de billetterie nécessitera d'établir des standards interopérables d'achat et de validation des titres de transport, tout en assurant l'égalité d'accès au service de transport.

MISSIONS ÉLARGIES POUR L'ART

L'Autorité de régulation des transports (ART, ex-Arafer, dont le nom a été modifié le 1^{er} octobre 2019 par l'ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019) se voit confier par la LOM de nouvelles missions de contrôle et de résolution des conflits dans le cadre de la mise à disposition des données de transport et des services numériques multimodaux. Les autorités organisatrices de la mobilité et les utilisateurs des données seront à même de saisir cette autorité indépendante.

L'ART pourra 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'informations sur les déplacements. Enfin, l'ART aura la possibilité de prononcer des sanctions pécuniaires, comme le prévoit l'article L.1264-9 du code des transports, en cas de manquement dans la mise à disposition de services d'informations sur les déplacements multimodaux avec une possibilité d'interdire l'accès à tout ou partie des données disponibles sur le PAN.

DÉJÀ PARUS

«La nouvelle répartition des compétences entre autorités organisatrices», «La Gazette» du 10 février, p. 52-53; «Les sources de financement après la LOM», «La Gazette» du 17 février, p. 52-53.

À PARAÎTRE

«Le déploiement de nouvelles solutions pour se déplacer»; «Vers des déplacements plus propres».