

## Consultation publique

### **Mise en œuvre de la réglementation relative à l'ouverture des données de mobilité et des missions relatives à celle-ci confiées à l'Autorité de régulation des transports**

Début : 10 novembre 2021

Fin : 11 février 2022

## Synthèse

La présente consultation publique vise, d'une part, à mesurer le degré de connaissance et d'appropriation par les acteurs concernés du cadre juridique relatif à l'ouverture des données de mobilité, notamment du contenu des exigences prévues par le règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 et par l'article 25 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, des dispositifs mis en place pour appuyer les différents acteurs concernés sur leur mise en conformité, ainsi que des missions de contrôle de l'Autorité. D'autre part, elle vise à connaître la mise en œuvre, par ces mêmes acteurs, du dispositif et à recenser les éventuelles difficultés qu'ils rencontrent pour se conformer aux exigences réglementaires.

L'ouverture des données de mobilité résulte 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. Cette directive établit un cadre visant à soutenir le déploiement et l'utilisation de systèmes de transport intelligents dans l'Union européenne. Elle définit des actions prioritaires devant être menées à cette fin, dont la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'information sur les déplacements multimodaux (action a). Ces services nécessitant un accès à des données théoriques et en temps réel, le 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 (ci-après le « règlement délégué 2017/1926 »), définit les conditions d'ouverture et de réutilisation des données relatives aux déplacements et à la circulation. En France, l'article 25 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (ci-après la « LOM ») précise les dispositions de ce règlement et étend son application à d'autres catégories de données (articles L.1115-1 à L.1115-7 du code des transports).

Le règlement délégué 2017/1926 prévoit ainsi que les données de mobilité nécessaires aux services d'information sur les déplacements et détenues par les autorités organisatrices de la mobilité, les opérateurs de transports, les gestionnaires d'infrastructures et les fournisseurs de service de transport à la demande, doivent être publiées sur un Point d'Accès National (ci-après le « PAN »). En France, la plateforme numérique [www.transport.data.gouv.fr](http://www.transport.data.gouv.fr) est désignée comme PAN par le décret n° 2020-183 du 28 février 2020 portant désignation du point d'accès national aux données de l'information sur les déplacements multimodaux. À partir de cette plateforme, les utilisateurs de données, notamment les fournisseurs de services d'information sur les déplacements, peuvent consulter les jeux de données ouverts et les utiliser. La publication et la réutilisation des données de mobilité sont soumises au respect d'exigences définies par les articles 3 à 8 du règlement délégué 2017/1926. Par exemple, les producteurs de données doivent respecter des spécifications

techniques de publication et l'obligation de mise à jour des données, tandis que les utilisateurs sont tenus d'utiliser les données du PAN de manière neutre, sans discrimination ni biais. Afin de garantir le respect de ces obligations, l'article L. 1115-5 du code des transports, issu de la LOM (citant l'article 9 du règlement délégué 2017/1926), prévoit que les différents acteurs transmettent annuellement au ministère chargé des transports une déclaration de conformité à ces exigences. Celle-ci est ensuite transmise à l'Autorité de régulation des transports qui en contrôle l'exactitude.

## Objet et modalités de la consultation publique

Le présent document vise à consulter l'ensemble des acteurs concernés par l'ouverture des données de mobilité afin d'appréhender leur niveau de compréhension des obligations réglementaires, d'évaluer les difficultés de mise en conformité face à ces obligations et leurs connaissances des missions confiées dans ce domaine à l'Autorité. Les personnes intéressées peuvent formuler toutes les observations qu'elles souhaitent sur les problématiques exposées dans cette consultation.

Ce document s'organise en trois parties. Dans un premier temps sont abordés le cadre juridique de l'ouverture des données de mobilité et les exigences qui incombent aux acteurs concernés. La deuxième partie traite des dispositifs d'appui ainsi que des fonctionnalités du PAN pour mener à bien l'application de la réglementation au niveau national. Enfin, une troisième partie est consacrée au contrôle assuré par l'Autorité de régulation des transports. Dans un souci de clarté, la consultation fait l'objet d'un découpage selon le type d'acteurs. En plus des questions communes à tous les répondants, les producteurs de données et les associations les représentant sont concernés par les parties 1.2 et 2.2, les parties 1.3 et 2.3 étant destinées aux utilisateurs de données. Le répondant doit être attentif au fait qu'un producteur de données peut être également un utilisateur de données ; dans ce cas, toutes les parties le concernent. Au total, 55 questions sont destinées aux producteurs de données et 45 questions sont à destination des utilisateurs de données.

Les observations et commentaires sur le présent document, ainsi que toutes contributions qui apparaîtraient opportunes pour éclairer l'Autorité, peuvent être transmises jusqu'au 11 février 2022, par courriel, à l'adresse suivante : [consultation.publique@autorite-transport.fr](mailto:consultation.publique@autorite-transport.fr).

La consultation publique peut aussi être complétée en version numérique sur le lien suivant : <https://observatoirearafer.limequery.com/419962?lang=fr>

Sauf demande contraire expressément formulée, l'Autorité, dans un souci de transparence, publiera l'intégralité des commentaires qui lui auront été transmis, à l'exclusion des parties couvertes par un secret protégé par la loi et sous réserve des passages que les contributeurs souhaiteraient garder confidentiels. À cette fin, les contributeurs sont invités à indiquer précisément les éléments qu'ils considèrent couverts par un secret protégé par la loi ou les passages qu'ils souhaitent garder confidentiels.

## Références

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.

Règlement (UE) 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, modifiant le règlement (UE) 913/2010 et abrogeant les règlements (CE) 680/2007 et (CE) 67/2010.

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.

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

Loi n° 2021-1308 du 8 octobre 2021 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne en matière économique et financière.

### Code des transports

- a) Section 1 du chapitre V du titre 1<sup>er</sup> du livre 1<sup>er</sup> de la première partie de la partie législative (articles L. 1115-1 et suivants)
- b) Section 2 du chapitre V du titre 1<sup>er</sup> du livre 1<sup>er</sup> de la première partie de la partie législative (articles L. 1115-6 et L. 1115-7)
- c) Section 1 du chapitre III du titre VI du livre II de la première partie de la partie législative (article L. 1263-1)
- d) Section 4 du chapitre III du titre VI du livre II de la première partie de la partie législative (article L. 1263-4)
- e) Section 1 du chapitre IV du titre VI du livre II de la première partie de la partie législative (articles L. 1264-1 à L. 1264-6)
- f) Section 2 du chapitre IV du titre VI du livre II de la première partie de la partie législative (articles L. 1264-7 à L. 1264-10)
- g) Section 1 du chapitre V du titre 1<sup>er</sup> du livre 1<sup>er</sup> de la première partie de la partie réglementaire (articles D. 1115-1, R. 1115-3 et R. 1115-4)
- h) Section 2 du chapitre V du titre 1<sup>er</sup> du livre 1<sup>er</sup> de la première partie de la partie réglementaire (articles R. 1115-5 et suivants)

### Décrets

Décret n° 2020-1753 du 28 décembre 2020 relatif à certaines conditions de mise à disposition des données numériques destinées à faciliter les déplacements.

Décret n° 2020-183 du 28 février 2020 portant désignation du point d'accès national aux données de l'information sur les déplacements multimodaux.

## Sommaire

Nombre de questions à destination des producteurs de données : 55.

Nombre de questions à destination des utilisateurs de données : 45.

<b>I. CADRE JURIDIQUE DE L'OUVERTURE DES DONNEES DE MOBILITE .....</b>	<b>6</b>
1. Le cadre législatif et réglementaire de l'ouverture des données de mobilité .....	7
2. Les exigences liées à la publication des données de mobilité sur le Point d'Accès National : www.transport.data.gouv.fr .....	8
3. Les exigences liées à la réutilisation de données de mobilité.....	19
<b>II. AUTOUR DE LA REGLEMENTATION : L'UTILISATION DES DISPOSITIFS CONCOURANT A L'OUVERTURE DES DONNEES DE MOBILITE .....</b>	<b>23</b>
1. Les dispositifs d'accompagnement et les fonctionnalités du Point d'Accès National à destination des producteurs et des utilisateurs .....	24
2. Les fonctionnalités dédiées de la publication de données sur le Point d'Accès National : transport.data.gouv.fr.....	27
3. La pertinence des données du PAN en vue d'une réutilisation .....	29
<b>III. LE CONTROLE DU RESPECT DES EXIGENCES DE LA REGLEMENTATION PAR L'AUTORITE DE REGULATION DES TRANSPORTS.....</b>	<b>32</b>
<b>ANNEXE : LISTE DES DONNEES CONCERNEES PAR LA REGLEMENTATION EUROPEENNE 2017/1926.....</b>	<b>35</b>

## I. CADRE JURIDIQUE DE L'OUVERTURE DES DONNEES DE MOBILITE

Le règlement délégué 2017/1926 encadre l'ouverture des données de mobilité et leur réutilisation. Il s'agit d'un règlement délégué de la directive 2010/40/UE qui qualifie la mise à disposition de services d'informations sur les déplacements multimodaux comme étant prioritaire. En France, la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) précise et complète ce règlement.

Les personnes tenues par les obligations de fourniture de données sur le Point d'Accès National (PAN) prévues par ces textes sont les autorités organisatrices de la mobilité et les collectivités territoriales mentionnées au 1° de l'article L. 1115-1 du code des transports<sup>1</sup>, les opérateurs de transport, les gestionnaires d'infrastructure, les fournisseurs de service à la demande (dont les fournisseurs de services de partage de véhicules, cycles et engins de déplacement personnel). Ces personnes sont dénommées, dans le présent document, les « producteurs de données ».

Les « utilisateurs » sont définis à l'article 2, point 11) du règlement comme étant « *une entité publique ou privée qui utilise le point d'accès national, telle que les autorités chargées des transports, les opérateurs de transport, les fournisseurs de services d'informations sur les déplacements, les producteurs de cartes numériques, les fournisseurs de services de transport à la demande et les gestionnaires d'infrastructure* ». Ces personnes sont dénommées dans le présent document les « utilisateurs de données ».

Pour les producteurs de données, les dispositions du règlement délégué 2017/1926 imposent notamment l'obligation de fournir des données sur le PAN (<https://transport.data.gouv.fr/>), de respecter des spécifications techniques, de mettre à jour les jeux de données et de ne pas intégrer dans les accords de licence des conditions d'utilisation limitant inutilement les possibilités de réutilisation ou restreignant la concurrence. Les utilisateurs de données, quant à eux, se voient imposer des contraintes liées notamment à l'obligation d'indiquer les sources des données qu'ils mobilisent. Outre les exigences spécifiées par le règlement, l'article 25 de la LOM ajoute certaines modalités, comme l'obligation d'ouvrir les données dynamiques ou l'accélération du calendrier d'ouverture des données. La LOM étend également la liste des données de mobilité à ouvrir, telles les données d'accessibilité (article 27 de la LOM), les données issues des fournisseurs de services de partage de véhicules, cycles et engins de déplacement personnel, les données relatives aux points de recharge publics pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables, etc.

Dans cette première partie, l'Autorité cherche à mesurer le degré de connaissance des textes législatifs et réglementaires par les acteurs concernés (1) et à connaître leur point de vue sur les exigences prévues par ces textes (2 et 3). La première série de questions est commune à tous les répondants, la deuxième est spécifique à la production de données et la troisième partie ne concerne que la réutilisation des données de mobilité issue du PAN.

---

<sup>1</sup> Les collectivités territoriales mentionnées à l'article L. 1115-1 du code des transports sont l'État, les régions, les départements, les communes, les établissements publics de coopération intercommunale, les syndicats mixtes, Ile-de-France Mobilités, les autorités désignées à l'article L. 1811-2 et la métropole de Lyon.

1. Le cadre juridique de l'ouverture des données de mobilité

**Question n° 1**

- a) **Connaissez-vous le règlement délégué (UE) 2017/1926 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 ?**

- Oui et j'en connais les grandes lignes voire plus
- Oui et je n'en connais pas le contenu
- Non

- b) **Connaissez-vous les articles L. 1115-1 à L. 1115-5 du code des transports, issus de l'article 25 de la loi d'orientation des mobilités, relatifs à la mise à disposition des données nécessaires à l'information du voyageur ?**

- Oui et j'en connais les grandes lignes voire plus
- Oui et je n'en connais pas le contenu
- Non

- c) **Connaissez-vous les articles L.1115-6 à L. 1115-7 du code des transports relatifs à la collecte et à la mise à disposition des données sur les déplacements des personnes handicapées ou à mobilité réduite ?**

- Oui et j'en connais les grandes lignes voire plus
- Oui et je n'en connais pas le contenu
- Non

- d) **Connaissez-vous le décret n° 2020-1753 du 28 décembre 2020 relatif à certaines conditions de mise à disposition des données numériques destinées à faciliter les déplacements ?**

- Oui et j'en connais les grandes lignes voire plus
- Oui et je n'en connais pas le contenu
- Non

2. Les exigences liées à la publication des données de mobilité sur le Point d'Accès National : [www.transport.data.gouv.fr](http://www.transport.data.gouv.fr)

### **Partie réservée aux producteurs de données**

Les questions qui suivent sont destinées à mesurer la compréhension qu'ont les producteurs de données des obligations qui leurs incombent en matière de publication de données de mobilité sur le PAN : <https://transport.data.gouv.fr/>.

#### **Question n° 2**

La réglementation européenne oblige les autorités chargées des transports (soit les autorités organisatrices de la mobilité et les collectivités territoriales mentionnées au 1° de l'article L. 1115-1 du code des transports), les opérateurs de transport, les gestionnaires d'infrastructure et les fournisseurs de services de transport à la demande à publier leurs données sur le PAN ([transport.data.gouv.fr](http://transport.data.gouv.fr)). Les autorités chargées des transports sont à la fois responsables et en charge de la fourniture des données. Toutefois les entités mentionnées, tout en restant responsables de la fourniture des données, peuvent en confier la charge aux acteurs suivants :

- L'opérateur de transport qui réalise le service de transport pour leur compte.
- Le prestataire chargé de l'exécution d'un service de partage de véhicules, cycles et engins personnels qui réalise le service de transport pour leur compte.
- Le prestataire de la gestion du stationnement en ouvrage ou sur voirie qui réalise le service de transport pour leur compte.

***Si vous en avez le droit, déléguez-vous ou envisagez-vous de déléguer la charge de la publication des données ? Pour quelles raisons ?***

Oui  Non Saisissez ici un complément de réponse.

#### **Question n° 3**

Le règlement délégué 2017/1926 et le 2° de l'article L. 1115-1 du code des transports obligent les producteurs de données à ouvrir deux catégories principales de données : données statiques et données dynamiques. À cela s'ajoutent les données historiques concernant la circulation. L'article 2 du règlement définit ces catégories de données comme suit :

- « données dynamiques sur les déplacements et la circulation » : les données relatives aux différents modes de transport, qui changent souvent ou régulièrement ;



- « données statiques sur les déplacements et la circulation » : les données relatives aux différents modes de transport, qui ne changent pas du tout ou pas souvent, ou qui changent régulièrement ;
- « données historiques concernant la circulation » : les caractéristiques de la circulation en fonction de l'heure, du jour, de la saison, fondées sur des mesures antérieures, comprenant le taux de congestion, les vitesses moyennes, les temps de trajet moyens.

***La distinction entre ces catégories de données vous paraît-elle claire ? Dans le cas contraire, quel(s) point(s) ou définition(s) pourrai(en)t, selon vous, prêter à interprétations ou à confusion ?***

Oui  Non Saisissez ici un complément de réponse.

#### **Question n° 4**

L'annexe du règlement délégué 2017/1926 liste les données statiques et dynamiques à ouvrir sur le PAN ([transport.data.gouv.fr](http://transport.data.gouv.fr) ; voir [annexe de la consultation](#)). En plus des données citées dans l'annexe, les articles L. 1115-1, L. 1115-6 et L. 1115-7 du code des transports étendent la liste des données concernées par la réglementation, soit :

- les données statiques, historiques et dynamiques sur les déplacements de services de partage de véhicules, cycles et engins de déplacement personnel, dont les données relatives à la localisation des véhicules, cycles et engins de déplacement personnel ;
- les données relatives aux points de recharge publics pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables dont leur localisation, leur puissance, leur tarification, leurs modalités de paiement, leur accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, leur disponibilité et les éventuelles restrictions d'accès liées au gabarit du véhicule ;
- les données sur l'accessibilité des services réguliers de transport public aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ;
- l'identifiant unique et la localisation des dispositifs diffusant à proximité des informations par radiofréquence installés sur les infrastructures gérées par les personnes mentionnées au 1° de l'article L. 1115-1 du code des transports, les opérateurs de transport et les gestionnaires d'infrastructure ;
- les données relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite des principaux itinéraires pédestres situés dans un rayon de deux cents mètres autour des points d'arrêt prioritaires au sens de l'article L. 1112-1 du code des transports.

L'article 25 de la LOM impose également une ouverture des données de covoiturage selon des dispositions particulières (7° de l'article L. 1115-1 du code des transport). En effet, à la demande des AOM, les services de mise en relation facilitant la pratique du covoiturage mettent à disposition de ces autorités un accès à leur service permettant des recherches sur un déplacement en covoiturage. Les réponses aux requêtes des usagers fournissent, 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.

**Les données énumérées en annexe de la consultation et celles énoncées ci-dessus vous semblent-elles toutes intelligibles ? Dans la négative, quel(s) exemple(s) pouvant prêter à confusion ou à interprétation pouvez-vous citer ?**

Oui  Non Saisissez ici un complément de réponse.

#### **Question n° 5**

L'article 4 du règlement délégué 2017/1926 impose aux producteurs d'ouvrir leurs données statiques en utilisant :

- Dans le cas du transport routier, la norme DATEX II ;
- Pour les autres modes de transport, la norme NeTEx CEN/TS 16614 et ses versions ultérieures, les documents techniques définis dans le règlement (UE) n° 454/2011 (TAP/TSI) et leurs versions ultérieures, les documents techniques élaborés par l'IATA ou tout format lisible en machine pleinement compatible et interopérable avec ces normes et spécifications techniques.

De même, l'ouverture des données dynamiques - optionnelle dans le règlement (article 5) - est rendue obligatoire par l'article L. 1115-1 du code des transports. Cela implique que les producteurs utilisent les spécifications techniques SIRI ou tout format lisible en machine pleinement compatible et interopérable avec cette spécification. Pour les données routières dynamiques, le format DATEX II est exigé.

#### **a) Avez-vous connaissance des normes et spécifications techniques NeTEx, SIRI ou DATEX II ?**

**NeTEx :**

- Oui et j'en connais les grandes lignes voire plus  
 Oui et je n'en connais pas le contenu  
 Non

**SIRI :**

- Oui et j'en connais les grandes lignes voire plus  
 Oui et je ne connais pas le contenu  
 Non

**DATEX II :**

- Oui et j'en connais les grandes lignes voire plus
- Oui et je ne connais pas le contenu
- Non

**b) Quel(s) format(s) ou spécification(s) technique(s) utilisez-vous ou envisagez-vous d'utiliser pour publier vos données statiques et/ou dynamiques ? Pour quelles raisons privilégiez-vous ce(s) format(s) ou spécification(s) technique(s) ?**

**Données statiques :**

- NeTEx  DATEX II  TAF/TAP TSI
  - IATA  GTFS  GBFS
  - Autres : précisez.
- Saisissez ici un complément de réponse.

**Données dynamiques :**

- SIRI  DATEX II  GTFS-RT  GBFS
  - Autres : précisez.
- Saisissez ici un complément de réponse.

**c) Identifiez-vous des problèmes pour la mise au(x) format(s) ou le respect des spécification(s) technique(s) que vous utilisez ou envisagez d'utiliser pour publier vos données ? Si oui, quels sont-ils ?**

- Oui  Non
- Saisissez ici un complément de réponse.

Chaque Etat membre définit un profil national, c'est-à-dire qu'à partir du format d'échange général NeTEx, DATEX II et SIRI, il définit la façon dont les fichiers sont échangés, leur structure et leur contenu. Les données publiées en utilisant les spécifications NeTEx, SIRI et le format DATEX II sont représentées au minimum par le profil national.

**d) Avez-vous connaissance des profils nationaux français associés à NeTeX, SIRI ou DATEX II ?**

**Profil national NeTeX :**

- Oui et j'en connais les grandes lignes voire plus
- Oui et je n'en connais pas le contenu
- Non

**Profil national SIRI :**

- Oui et j'en connais les grandes lignes voire plus
- Oui et je ne connais pas le contenu
- Non

**Profil national DATEX II :**

- Oui et j'en connais les grandes lignes voire plus
- Oui et je ne connais pas le contenu
- Non

**e) Si vous connaissez les profils nationaux français associés à NeTeX, SIRI ou DATEX II, pensez-vous que leur mise en œuvre soit de nature à faciliter l'utilisation des normes et spécifications techniques précitées ?**

- Oui  Non Saisissez ici un complément de réponse.

### Question n° 6

L'article 4 du règlement délégué 2017/1926 impose des échéances pour l'ouverture des données statiques sur le PAN ([transport.data.gouv.fr](http://transport.data.gouv.fr)). Ces échéances dépendent notamment de l'appartenance du réseau de transport concerné au réseau RTE-T global (au sens du règlement (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, modifiant le règlement (UE) n° 913/2010 et abrogeant les règlements (CE) n° 680/2007 et (CE) n° 67/2010). La LOM a eu pour effet de modifier certaines de ces échéances. Par ailleurs, la LOM a prévu un calendrier pour l'ouverture des données dynamiques, qu'elle a imposée. En conséquence, la fourniture des données, intervient selon le calendrier suivant :

- Pour les données statiques du niveau de service 1 concernant le réseau RTE-T global décrites à l'annexe au règlement délégué 2017/1926, le 1<sup>er</sup> décembre 2019 au plus tard ;
- Pour les données concernant le réseau RTE-T global décrites à l'annexe au règlement délégué 2017/1926 et aux 5° à 7° de l'article L. 1115-1 du code des transports :
  - Le 1<sup>er</sup> décembre 2020 au plus tard, pour ce qui concerne les données statiques du niveau de service 2, les données dynamiques des niveaux de service 1 et 2 ainsi que les données mentionnées aux mêmes 5° à 7° ;
  - Le 1<sup>er</sup> décembre 2021 au plus tard, pour ce qui concerne les données statiques et dynamiques du niveau de service 3 ;
- Pour les données concernant les autres parties du réseau de transport décrites à l'annexe du règlement délégué 2017/1926 et aux 5° à 7° de l'article L. 1115-1 du code des transports, le 1<sup>er</sup> décembre 2021 au plus tard.

***Avez-vous été en mesure de respecter les délais échus imposés par le règlement 2017/1926 et la LOM et pensez-vous être en mesure de respecter l'échéance du 1<sup>er</sup> décembre 2021 ? Dans le cas contraire, pour quelles raisons ?***

Oui  Non

Saisissez ici un complément de réponse.

### Question n° 7

L'article 6 du règlement délégué 2017/1926 exige que les producteurs mettent à jour, « en temps utile », les données qu'ils publient sur le PAN ([transport.data.gouv.fr](http://transport.data.gouv.fr)) lorsque des changements surviennent (changement d'horaires d'une ligne, nouvelle fermeture programmée, etc.) et corrigent « en temps utile » toute inexactitude qu'ils détecteraient ou qui leur aurait été signalée par des utilisateurs finaux ou usagers finaux.

- a) ***Lorsque vous envisagez de publier un jeu de données décrivant l'exploitation d'un service, en moyenne, combien de temps avant le début de ce service mettez-vous à disposition le jeu de données ?***

Saisissez ici votre réponse.

- b) Lorsque vous envisagez de modifier l'exploitation de votre service de transport (ex : nouveaux horaires, ajout d'une ligne, etc.), en moyenne, combien de temps avant le début du nouveau service prévoyez-vous de mettre à jour vos données statiques ?**

Saisissez ici votre réponse.

- c) Si vous publiez des données dynamiques, en combien de temps votre système d'information met-il à jour le jeu de données lorsqu'une modification survient ?**

Saisissez ici votre réponse.

- d) Lorsqu'une erreur de contenu est signalée (ex : une erreur de localisation d'un arrêt ou d'une station, d'horaire, de tarif, etc.), en moyenne, en combien de temps estimez-vous pouvoir la corriger ?**

Saisissez ici votre réponse.

- e) Identifiez-vous des contraintes relatives à la mise à jour ou à la correction des données ? Si oui, quelles sont-elles ?**

Oui  Non Saisissez ici un complément de réponse.

#### **Question n° 8**

L'article 8 du règlement délégué 2017/1926 prévoit que les données concernant les déplacements et la circulation, incluant des informations sur la qualité de ces données, sont accessibles aux fins d'échange et de réutilisation. Il est également prévu que ces données et ces informations soient « exactes » et « à jour ».

- a) Au-delà de l'exactitude de la mise à jour de vos données, sur quels critères ou indicateurs vous basez-vous pour assurer leur qualité ?**

Saisissez ici votre réponse.

- b) Identifiez-vous des contraintes pour réaliser le travail de mise en qualité des données ? Si oui, lesquelles ?**

Oui  Non Saisissez ici un complément de réponse.

### Question n° 9

Les producteurs de données peuvent mettre en place un accord de licence pour définir des modalités d'utilisation de leurs données (4° de l'article du 8 du règlement délégué 2017/1926). En outre, les conditions de l'accord de licence ne limitent pas inutilement les possibilités de réutilisation et ne sont pas utilisées pour restreindre la concurrence.

a) *Avez-vous mis en place ou envisagez-vous de mettre en place un accord de licence pour l'utilisation de vos données ? Pourquoi ?*

Oui  Non Saisissez ici un complément de réponse.

b) *Si vous avez mis en place ou envisagez de mettre en place une licence d'utilisation, quelle(s) licence(s) utilisez-vous ou envisagez-vous d'utiliser ? Pourquoi ?*

Licence ouverte Saisissez ici un complément de réponse.  
 Licence « ODBL »  
 Licence « Mobilité »  
 Autre : précisez

c) *Si vous avez mis en place ou envisagez de mettre en place une licence autre que les licences ouverte et ODBL, sur quel(s) critère(s) vous basez-vous pour que les conditions de la licence ne limitent pas inutilement les possibilités de réutilisation des données par d'autres acteurs ?*

Saisissez ici votre réponse.

Le décret n° 2020-1753 du 28 décembre 2020 relatif à certaines conditions de mise à disposition des données numériques destinées à faciliter les déplacements précise les cas dans lesquels une compensation financière peut être exigée par le producteur de données ainsi que les règles de fixation de son montant. D'une part, une compensation financière peut être demandée lorsque la

fréquence des requêtes d'un utilisateur est supérieure à certains seuils définis selon les catégories de données dynamiques suivantes :

Catégorie de service	Nombre de requêtes par jour	Nombre de requêtes par heure
Véhicules, cycles et engins de déplacement personnel en libre-service	1 500	600
Véhicules, cycles et engins de déplacement personnel devant être restitués au point d'origine	100	10
Service de mise en relation facilitant la pratique du covoiturage	500	60
Stationnement en ouvrage ou sur voirie	720	30
Points de recharge publics pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables	100	10
Service régulier de transport aérien	100	10
Autres services réguliers de transport	720	30

D'autre part, le produit total de la compensation financière ne peut excéder le montant des coûts d'investissement et de fonctionnement résultant directement de la mise en œuvre des obligations de publication de données. En outre, le montant de cette compensation financière est fixé selon des critères objectifs, transparents, vérifiables et non discriminatoires.

- d) Si vous avez mis en place ou envisagez de mettre en place une compensation financière dans vos accords de licence, quels moyens envisagez-vous de mettre en œuvre pour respecter la réglementation, notamment les articles R. 1115-3 et R. 1115-4 du code des transports (coûts pris en compte, méthode de calcul pour que cette compensation soit raisonnable et proportionnée, etc.) ?**

Saisissez ici votre réponse.



### Question n° 10

En plus des différentes exigences abordées dans cette partie, nous nous intéressons à l'organisation et au mode de fonctionnement des producteurs de données, notamment aux moyens dont ils disposent pour assurer la publication des données de mobilité sur le PAN ([transport.data.gouv.fr](http://transport.data.gouv.fr)) tout en respectant ces exigences.

- a) **Faites-vous appel à un prestataire technique externe ou à un service différent de celui en charge de l'exploitation du transport ou de l'infrastructure pour constituer vos jeux de données ? Pourquoi ?**

Oui  Non Saisissez ici un complément de réponse.

- b) **Si vous avez la charge de la publication des données, comment - brièvement - procédez-vous pour créer vos jeux de données et les publier conformément à la réglementation ? (Remplir le tableau ci-dessous)**

Missions	Méthodologie/organisation du travail/moyens techniques et humains	Nombre d'ETP annuels estimés
<b>Création des jeux de données</b> , incluant la mise aux normes des jeux selon un format ou une spécification technique et la mise en qualité des données.	<i>Ex : 1 agent indique la topologie du réseau dans le fichier GTFS en entrant les coordonnées et les vérifiant sur le terrain. 1 agent formé sur les spécifications techniques utilise un outil pour vérifier qu'il ne manque pas de données, etc.</i>	
<b>Publication des données sur le Point d'Accès National</b> , incluant la mise à jour et la correction des données.	<i>Ex : 1 agent reçoit une notification d'une erreur signalée sur le Point d'Accès National. Une fois l'erreur prise en compte il vérifie sur le terrain avant de transmettre l'information au technicien qui corrige la valeur dans le jeu de données.</i>	

**Question n° 11**

- a) ***Y a-t-il des points du règlement délégué 2017/1926 et des articles L. 1115-1 à L. 1115-7 du code des transports (articles 25 et 27 de la LOM) qui ne vous paraissent pas clairs ?***

Oui  Non Saisissez ici un complément de réponse.

- b) ***Quels sont les opportunités et les risques que présentent, selon vous, la mise en œuvre des dispositions du règlement délégué 2017/1926 et des articles L. 1115-1 à L. 1115-7 du code des transports (articles 25 et 27 de la LOM) ?***

**Opportunités :** saisissez ici votre réponse.

**Risques :** saisissez ici votre réponse.

- c) ***De manière générale, identifiez-vous des difficultés à vous conformer à certaines exigences du règlement délégué 2017/1926 et des articles L. 1115-1 à L. 1115-7 (articles 25 et 27 de la LOM) ? Si oui, lesquelles et sur quels types de données ?***

Oui  Non Saisissez ici un complément de réponse.

### 3. Les exigences liées à la réutilisation de données de mobilité

**Partie réservée aux utilisateurs de données. Attention, un producteur de données peut être également un utilisateur.**

Les articles 7 et 8 du règlement délégué 2017/1926 imposent certaines exigences dans le cadre de la réutilisation des données issues du PAN, [www.transport.data.gouv.fr](http://www.transport.data.gouv.fr), et des échanges entre fournisseurs de services d'informations sur les déplacements. Nous abordons ces exigences dans les questions suivantes.

#### Question n° 12

L'article 8, paragraphe 2 du règlement délégué 2017/1926 prévoit que les données doivent être réutilisées « de manière neutre, sans discrimination ni biais ». Par ailleurs, lorsque les données statiques et dynamiques sur les déplacements et la circulation sont réutilisées, la source de ces données doit être indiquée ainsi que la date et l'heure de la dernière mise à jour des données statiques (article 8, paragraphe 3).

- a) Sur quels critères vous basez-vous pour garantir une réutilisation neutre, sans discrimination ni biais des données ?**

Saisissez ici votre réponse.

Les critères utilisés pour le classement des options de voyage des différents modes de transport ou de leur combinaison, ou les deux, sont transparents et ne se fondent sur aucun facteur directement ou indirectement lié à l'identité de l'utilisateur ou, le cas échéant, à une considération commerciale liée à la réutilisation des données, et sont appliqués sans discrimination à tous les utilisateurs participants. La première présentation d'itinéraire de voyage n'induit pas l'utilisateur final en erreur.

- b) Quels critères utilisez-vous pour le classement des options de voyage des différents modes de transport ou de leur combinaison, ou les deux ? Parmi ces critères, lequel est utilisé par défaut ?**

Critères utilisés : Saisissez ici votre réponse.

Critère utilisé par défaut : Saisissez ici votre réponse.

- c) Comment procédez-vous ou envisagez-vous de procéder pour que les critères utilisés pour le classement des options de voyage des différents modes de transport ou de leur combinaison, ou les deux, soient transparents ?**

Saisissez ici votre réponse.

d) **Identifiez-vous des contraintes techniques pour réutiliser les données issues du Point d'Accès National ([transport.data.gouv.fr](http://transport.data.gouv.fr)) ? Si oui, lesquelles ?**

Oui  Non Saisissez ici un complément de réponse.

#### Question n° 13

**Quel(s) format(s) ou spécification(s) technique(s) de données statiques et/ou dynamiques utilisez-vous ou envisagez-vous d'utiliser ? Pour quelles raisons privilégiez-vous ce(s) format(s) ou spécification(s) technique(s) ?**

**Données statiques :**

NeTEx  DATEX II  TAF/TAP TSI Saisissez ici un complément de réponse.  
 IATA  GTFS  GBFS  
 Autres : précisez.

**Données dynamiques :**

SIRI  DATEX II  GTFS-RT  GBFS Saisissez ici un complément de réponse.  
 Autres : précisez.

#### Question n° 14

L'article 7 du règlement délégué 2017/1926 encadre les échanges de données entre services d'informations sur les déplacements, c'est-à-dire des services comprenant des cartes numériques, qui fournissent aux utilisateurs et aux usagers finaux des informations sur les déplacements et la circulation pour au moins un mode de transport.

a) **Avez-vous mis en place ou envisagez-vous de mettre en place un échange de données avec un ou plusieurs autre(s) service(s) d'informations sur les déplacements ? Pourquoi ?**

Oui  Non Saisissez ici un complément de réponse.

En particulier, sur demande, les fournisseurs de services d'informations sur les déplacements doivent fournir à d'autres fournisseurs des mêmes services des résultats de recherche d'itinéraire fondés sur des informations statiques et, si possible, dynamiques. Les résultats de recherche d'itinéraire sont fondés sur :

- les points de départ et d'arrivée des demandeurs, ainsi que l'heure et la date de départ ou d'arrivée, ou les deux ;
- les options de voyage disponibles ainsi que l'heure et la date de départ ou d'arrivée, ou les deux, y compris les éventuelles correspondances possibles ;
- le point de transfert entre services d'informations sur les déplacements ;
- en cas de perturbations, les autres options de voyage disponibles ainsi que l'heure et la date de départ ou d'arrivée, ou les deux, y compris les éventuelles correspondances, le cas échéant.

**b) Si vous échangez des données avec un ou plusieurs service(s) d'informations sur les déplacements, identifiez-vous des contraintes techniques pour assurer la liaison avec ce(s) service(s) ? Si oui, quelles sont-elles ?**

Oui  Non Saisissez ici un complément de réponse.

L'article 8 du règlement délégué 2017/1926 prévoit que les modalités de liaisons de services d'informations sur les déplacements sont définies dans des accords contractuels entre les fournisseurs de services d'informations sur les déplacements. Toute compensation financière des dépenses encourues aux fins de la liaison de services d'informations sur les déplacements est raisonnable et proportionnée.

**c) Si vous échangez des données avec un ou plusieurs service(s) d'informations sur les déplacements, que ce soit du point de vue du fournisseur ou du requêteur, sur quels critères vous baseriez-vous pour définir une compensation financière raisonnable et proportionnée ?**

Saisissez ici votre réponse.

**Question n° 15**

- a) ***Y a-t-il des points du règlement délégué 2017/1926 et des articles L. 1115-1 à L. 1115-7 du code des transports (articles 25 et 27 de la LOM) qui ne vous paraissent pas clairs ?***

Oui  Non Saisissez ici un complément de réponse.

- b) ***Quels sont les opportunités et les risques que présentent, selon vous, la mise en œuvre des dispositions du règlement délégué 2017/1926 et des articles L. 1115-1 à L. 1115-7 du code des transports (articles 25 et 27 de la LOM) ?***

**Opportunités :** saisissez ici votre réponse.

**Risques :** saisissez ici votre réponse.

- c) ***De manière générale, identifiez-vous des difficultés à vous conformer à certaines exigences du règlement délégué 2017/1926 et des articles L. 1115-1 à L. 1115-7 du code des transports (articles 25 et 27 de la LOM) ? Si oui, lesquelles et sur quel type de données ?***

Oui  Non Saisissez ici un complément de réponse.

## II. AUTOUR DE LA REGLEMENTATION : L'UTILISATION DES DISPOSITIFS CONCOURANT A L'OUVERTURE DES DONNEES DE MOBILITE

Pour accompagner les acteurs dans leur démarche de mise en conformité avec le règlement délégué 2017/1926, plusieurs dispositifs sont mis en place. Tout d'abord, l'article L. 1115-2 du code des transports prévoit que les métropoles, la métropole de Lyon, les régions et - sur le territoire de la région d'Île-de-France - l'établissement public « Ile-de-France Mobilités », s'occupent de l'animation concernant l'ouverture des données. Ensuite, les producteurs et utilisateurs peuvent participer aux groupes de travail de la Commission de Normalisation (CN 03) dédiée aux spécifications techniques et bénéficier d'un appui technique comme le programme Data4PT de la Commission européenne. Enfin, des acteurs institutionnels (par exemple, Etalab, le ministère chargé des transports, etc.) proposent un accompagnement plus technique en mettant en place des formations, des sessions d'information (Datalab, Openlab, etc.) et des outils d'aide destinés aux producteurs et aux utilisateurs.

Par ailleurs, la réussite de l'ouverture des données et de leur réutilisation dépend en partie des modalités d'utilisation du Point d'Accès National (PAN, <https://transport.data.gouv.fr/>). Par exemple, le règlement délégué 2017/1926 prévoit que pour faciliter la recherche et la réutilisation des jeux de données, la plateforme doit proposer des métadonnées les décrivant et indiquant leur qualité et mettre en place des interfaces de programmation (API) à disposition des acteurs. Par ailleurs, la plateforme a développé des fonctionnalités supplémentaires telles que la mise à disposition d'outils techniques ainsi qu'une documentation à destination des utilisateurs et producteurs de données pour les guider dans leur démarche.

Dans cette partie, l'Autorité de régulation des transports cherche à savoir si, d'une part, les producteurs et les utilisateurs de données ont bénéficié d'un accompagnement ou ont eu recours à des dispositifs alternatifs pour se conformer aux exigences de la réglementation. D'autre part, se pose la question de l'adéquation de ces dispositifs aux besoins et aux difficultés rencontrées par ces acteurs. La première sous-partie est commune à tous les répondants, la deuxième sous-partie s'intéresse spécifiquement à la production de données et la troisième partie est, quant à elle, centrée sur la réutilisation des données.

## 1. Les dispositifs d'accompagnement et les fonctionnalités du Point d'Accès National à destination des producteurs et des utilisateurs

Les producteurs de données comme les utilisateurs peuvent avoir accès à des sources d'informations les guidant dans leur démarche de mise en conformité aux exigences du règlement délégué 2017/1926. De surcroît, le PAN propose une documentation dédiée aux utilisateurs et producteurs de données et de multiples outils à cet effet. Les questions suivantes ont pour objet d'évaluer l'impact des actions d'animation souhaitées par la loi d'orientation des mobilités (LOM) et des dispositifs d'accompagnement mis en place par une multitude d'acteurs institutionnels. Ensuite, cette partie se focalise sur la plateforme <https://transport.data.gouv.fr/>, notamment en tant qu'outil d'aide à la mise en conformité vis-à-vis de la réglementation.

### Question n° 16

L'ouverture des données de mobilité et la mise en conformité avec les exigences du règlement délégué 2017/1926 et des articles L. 1115-1 à L. 1115-7 du code des transports font l'objet de plusieurs dispositifs d'accompagnement. Mis en place par des acteurs variés, ces dispositifs prennent la forme de sessions d'information voire de formations à destination des producteurs de données et des utilisateurs.

a) *Avez-vous participé à un Openlab ou un Datalab organisé par Etalab ou par le ministère en charge des transports (MINT) ?*

Oui  Non

b) *Avez-vous participé à d'autres dispositifs dédiés à l'accompagnement des producteurs ou utilisateurs de données ? Si oui, lesquels ?*

Oui : précisez  Non

c) *Si vous avez participé à un dispositif d'accompagnement, quels en ont été les apports et les limites par rapport à vos besoins ?*

**Les apports :** saisissez ici votre réponse.

**Les limites :** saisissez ici votre réponse.



### Question n° 17

L'article L. 1115-2 du code des transports impose une mission « d'animation de l'ouverture des données ». Cette mission est attribuée aux métropoles, à la métropole de Lyon, aux régions et, sur le territoire de la région d'Île-de-France, à l'établissement public « Île-de-France Mobilités ».

- a) *Avez-vous participé à une animation ou session d'information sur l'ouverture des données dispensée par la métropole ou la région à laquelle vous appartenez (ou par Île-de-France Mobilité pour l'Île-de-France) ?*

- Oui, par la région à laquelle mon entité appartient
- Oui, par la métropole à laquelle mon entité appartient
- Oui, par Île-de-France Mobilité
- Non

- b) *Si vous avez participé à une animation ou session d'information sur l'ouverture des données dispensée par la métropole ou la région à laquelle vous appartenez (ou par Île-de-France Mobilités pour l'Île-de-France), quels en ont été les apports et les limites par rapport à vos besoins ?*

**Les apports :** saisissez votre réponse.

**Les limites :** saisissez votre réponse.

### Question n° 18

La problématique des formats et des spécifications techniques est centrale à l'interopérabilité et à la compatibilité des systèmes d'informations. Elle fait l'objet de dispositifs particuliers, dont des groupes de travail auxquels producteurs et utilisateurs sont invités à participer.

- a) *Participez-vous à un ou plusieurs groupes de travail de la Commission de Normalisation CN 03 ? Si oui, le(s)quel(s) ?*

- Oui  Non Saisissez ici un complément de réponse.

- b) *Si vous participez à un ou plusieurs groupes de travail de la Commission de Normalisation CN 03, quels en sont les apports et les limites par rapport à vos besoins ?*

Les apports : saisissez ici votre réponse.

Les limites : saisissez ici votre réponse.

- c) *Pensez-vous que la documentation technique sur les formats et les spécifications techniques soit facile à appréhender ? Si non, quelles améliorations pourraient être apportées ?*

Oui  Non Amélioration(s) à apporter : Saisissez ici un complément de réponse.

- d) *Avez-vous bénéficié d'actions d'appui technique (formations, webinaires, documentation) pour publier vos données (par exemple, le programme européen data4PT) ? Si oui, lesquelles ?*

Oui  Non Saisissez ici un complément de réponse.

#### Question n° 19

Le PAN ([transport.data.gouv.fr](https://transport.data.gouv.fr)) se matérialise concrètement en une plateforme dont la fonction première consiste à proposer un catalogue de données de mobilité ouvertes. Depuis sa création, la plateforme ouvre au fur et à mesure la publication des données selon leur catégorie.

- a) *Pensez-vous que la recherche des jeux de données sur le Point d'Accès National « [transport.data.gouv.fr](https://transport.data.gouv.fr) » soit :*

Facile  plutôt facile  sans opinion  plutôt difficile  difficile

Saisissez ici un complément de réponse.

- b) *Pensez-vous que les informations décrivant les jeux de données sur le Point d'Accès National « [transport.data.gouv.fr](https://transport.data.gouv.fr) », notamment leur qualité, soient adaptées à vos besoins ? Faudrait-il ajouter des informations ?*

Oui  Non Information(s) à ajouter : Saisissez ici un complément de réponse.

c) **Pensez-vous que l'ouverture progressive des données par catégorie sur le Point d'Accès National soit adaptée à vos besoins ?**

Oui  Non Saisissez ici un complément de réponse.

2. Les fonctionnalités dédiées de la publication de données sur le Point d'Accès National : [transport.data.gouv.fr](https://transport.data.gouv.fr)

**Partie réservée aux producteurs de données.**

Les producteurs de données sont tenus de publier leurs données sur le PAN en fournissant les métadonnées adéquates et en respectant des contraintes liées au format du jeu de données ou aux spécifications techniques. Afin que l'ouverture des données se fasse dans des conditions favorables, les questions suivantes visent à interroger les producteurs de données sur l'adéquation des fonctionnalités du PAN ([transport.data.gouv.fr](https://transport.data.gouv.fr)).

**Question n° 20**

En plus de sa fonction de catalogue de données, la plateforme « [transport.data.gouv.fr](https://transport.data.gouv.fr) » propose une multitude d'outils ainsi qu'une documentation pour aider les producteurs de données dans leur démarche de publication.

a) **Avez-vous déjà consulté la documentation sur le Point d'Accès National à destination des producteurs (<https://doc.transport.data.gouv.fr/>) ?**

Oui  Non

b) **Avez-vous déjà utilisé l'outil mis à disposition sur le Point d'Accès National pour analyser la qualité des jeux de données (<https://transport.data.gouv.fr/validation>) ?**

Oui  Non

c) **Avez-vous utilisé d'autres fonctionnalités du Point d'Accès National ? Si oui, lesquelles ?**

Oui. Précisez les fonctionnalités.  Non

**Question n° 21**

- a) **Combien de jeux de données statiques et dynamiques publiez-vous sur le Point d'Accès National ([transport.data.gouv.fr](https://transport.data.gouv.fr)) ? (Indiquez le nombre de jeux de données par catégorie)**

<input type="checkbox"/> <b>données statiques</b> : indiquez le nombre	<input type="checkbox"/> <b>données dynamiques</b> : indiquez le nombre
--	---

- b) **Si vous publiez ou envisagez de publier des données sur le Point d'Accès National, lesquelles vous semblent-elles simples à publier ? A l'inverse, lesquelles vous semblent-elles plus complexes à publier ? Pourquoi ?**

**Données faciles à publier** : saisissez ici votre réponse.

**Données difficiles à publier** : saisissez ici votre réponse.

- c) **Publiez-vous ou envisagez-vous de publier vos données sur d'autres plateformes (open-data de votre collectivité, de votre entreprise, etc.) ? Si oui, lesquelles et pour quelles raisons ?**

**Oui**  **Non**    Saisissez ici un complément de réponse.

### 3. La pertinence des données du PAN en vue d'une réutilisation

#### **Partie réservée uniquement aux utilisateurs de données.**

Le PAN ([transport.data.gouv.fr](https://transport.data.gouv.fr)) simplifie les démarches de recherche des données de mobilité en recensant les jeux des producteurs de données et offre des fonctionnalités pour faciliter la réutilisation des données. Afin que l'ouverture des données se fasse dans les conditions les plus propices, les questions suivantes visent à interroger les utilisateurs de données sur l'adéquation des fonctionnalités du PAN ([transport.data.gouv.fr](https://transport.data.gouv.fr)).

#### Question n° 22

a) **Avez-vous déjà consulté la documentation sur le Point d'Accès National à destination des utilisateurs (<https://doc.transport.data.gouv.fr/>) ?**

Oui  Non

b) **Avez-vous déjà utilisé les interfaces de programmation (API) sur le Point d'Accès National (<https://doc.transport.data.gouv.fr/reutilisateurs/apis/>) ?**

Oui  Non

c) **Avez-vous utilisé d'autres fonctionnalités du Point d'Accès National ? Si oui, lesquelles ?**

Oui : Précisez les fonctionnalités.  Non

d) **Pensez-vous qu'il faudrait ajouter des fonctionnalités à la plateforme ou en améliorer certaines pour accroître la réutilisation des données ? Si oui, lesquelles ?**

Oui, il faudrait ajouter des fonctionnalités : précisez

Oui, il faudrait améliorer des fonctionnalités : précisez

Non

Question n° 23

a) En tant qu'utilisateur de données de mobilité, le PAN ([transport.data.gouv.fr](https://transport.data.gouv.fr)) constitue-t-il votre source de données :

<input type="checkbox"/> exclusive ?	Saisissez ici un complément de réponse.
<input type="checkbox"/> principale ? Indiquez le pourcentage approximatif.	
<input type="checkbox"/> occasionnelle ?	

b) Combien de jeux de données statiques et dynamiques du Point d'Accès National utilisez-vous ? Indiquez le nombre de jeux de données par catégorie.

<input type="checkbox"/> données statiques : indiquez le nombre	<input type="checkbox"/> données dynamiques : indiquez le nombre
---	--

c) Combien de jeux de données par catégorie du Point d'Accès National utilisez-vous ? Indiquez le nombre de jeux de données par catégorie.

<input type="checkbox"/> Horaires transports en commun : indiquez le nombre	<input type="checkbox"/> Données aériennes : indiquez le nombre
<input type="checkbox"/> Temps réel transports en commun : indiquez le nombre	<input type="checkbox"/> Données ferroviaires : indiquez le nombre
<input type="checkbox"/> Autocars longue distance : indiquez le nombre	<input type="checkbox"/> Réseaux routiers : indiquez le nombre
<input type="checkbox"/> Vélos et trottinettes en libre-service : indiquez le nombre	<input type="checkbox"/> Transport maritime et fluvial : indiquez le nombre
<input type="checkbox"/> Voitures et scooters en libre-service : indiquez le nombre	<input type="checkbox"/> Adresses : indiquez le nombre
<input type="checkbox"/> Lieux de covoiturage : indiquez le nombre	<input type="checkbox"/> Autres informations : indiquez le nombre
<input type="checkbox"/> Stations de réapprovisionnement de véhicules : indiquez le nombre	<input type="checkbox"/> Stationnement hors voirie : indiquez le nombre
	<input type="checkbox"/> Aménagements cyclables : indiquez le nombre

**d) Y a-t-il des données actuellement non publiées sur le PAN ([transport.data.gouv.fr](https://transport.data.gouv.fr)) que vous souhaiteriez voir ouvertes ? Si oui, lesquelles ?**

Oui  Non Saisissez ici un complément de réponse.

**e) Si la totalité de vos jeux de données ne proviennent pas du PAN ([transport.data.gouv.fr](https://transport.data.gouv.fr)), identifiez-vous des freins qui vous empêcheraient d'utiliser les données disponibles sur cette plateforme ? Si oui, lesquels ?**

Oui  Non Saisissez ici un complément de réponse.

**f) Mobilisez-vous d'autres sources de données de mobilité ? Si oui, lesquelles et pourquoi ?**

Oui  Non Saisissez ici un complément de réponse.

### III. LE CONTROLE DU RESPECT DES EXIGENCES DE LA REGLEMENTATION PAR L'AUTORITE DE REGULATION DES TRANSPORTS

L'article 9 du règlement délégué 2017/1926 prévoit que les Etats membres contrôlent le respect des exigences relatives à la publication des données sur le Point d'Accès National (PAN, [transport.data.gouv.fr](http://transport.data.gouv.fr)) et à leur réutilisation. L'article L. 1115-5 du code des transports élargit ce contrôle aux exigences définies dans les articles L. 1115-1, L. 1115-3, L. 1115-6 et L. 1115-7 de ce code. A cette fin, les producteurs et utilisateurs sont tenus de transmettre annuellement une déclaration de conformité<sup>2</sup> au ministre chargé des transports. Cette déclaration est ensuite mise à disposition de l'Autorité de régulation des transports, laquelle est chargée de vérifier l'exactitude des éléments déclarés (article L. 1115-5 du code des transports). Pour cela, elle peut réaliser des contrôles aléatoires, d'office ou à la demande des autorités organisatrices ou des associations de consommateurs agréées au titre de l'article L. 811-1 du code de la consommation. L'Autorité peut demander toutes informations et tous documents utiles à la réalisation de ces contrôles.

L'Autorité de régulation des transports peut enfin être saisie par les personnes concernées par cette réglementation d'un différend portant sur la mise en œuvre des exigences prévues par les articles précités du règlement délégué 2017/1926 et du code des transports (article L. 1263-4 du code des transports), et engager une procédure de sanction en cas de manquement à ces exigences (article L. 1264-7 et suivants du code des transports).

Dans cette dernière partie de la consultation, l'Autorité souhaite connaître l'opinion des producteurs et utilisateurs vis-à-vis des contrôles dont ils pourront faire l'objet.

#### **Question n° 24**

**a) Selon vous, quels seraient les apports et les limites du contrôle des déclarations de conformité de la fourniture de données sur le Point d'Accès National ([transport.data.gouv.fr](http://transport.data.gouv.fr)) ?**

**Les apports :** saisissez ici votre réponse.

**Les limites :** saisissez ici votre réponse.

**b) Selon vous, quels seraient les apports et les limites du contrôle des déclarations de conformité de la réutilisation des données sur le Point d'Accès National ([transport.data.gouv.fr](http://transport.data.gouv.fr)) ?**

**Les apports :** saisissez ici votre réponse.

**Les limites :** saisissez ici votre réponse.

---

<sup>2</sup> La déclaration de conformité est en cours de rédaction.



### Question n° 25

Au vu du nombre de jeux de données publiés sur le PAN ([transport.data.gouv.fr](https://transport.data.gouv.fr)) et des moyens techniques dont elle dispose, l'Autorité prévoit de s'appuyer sur des outils informatiques de traitement de données (par exemple : valideurs de formats, requêtage d'API de calculateur d'itinéraire). Un intérêt particulier sera notamment porté sur la mise à jour des données, la disponibilité des métadonnées, le respect des spécifications techniques ou encore la cohérence des données.

***Selon vous, quels seraient les apports et les limites de l'utilisation des outils informatiques de traitement de données pour réaliser les contrôles ?***

**Les apports :** saisissez ici votre réponse.

**Les limites :** saisissez ici votre réponse.

### Question n° 26

Le pouvoir de contrôle de l'Autorité de régulation des transports s'accompagne de pouvoirs de sanction et de règlement de différend. D'un côté, en cas de manquement aux obligations relatives aux articles 3 à 8 du règlement délégué 2017/1926 et aux articles L. 1115-1, L. 1115-3, L. 1115-6 et L. 1115-7 du code des transports relevé lors d'un contrôle, l'Autorité de régulation des transports peut recourir à des sanctions (article L. 1264-7 du code des transports). Les personnes mentionnées au 1° de l'article L. 1115-1 du code des transports, les opérateurs de transport, les gestionnaires d'infrastructure, les fournisseurs de services de transport à la demande et les fournisseurs de services d'informations peuvent saisir l'Autorité d'un différend relatif à la mise en œuvre des mêmes articles (article L. 1263-4 du code des transports). La décision de l'Autorité, qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique et financier de règlement du différend dans le délai qu'elle accorde. Lorsque ceci est nécessaire, elle fixe, de manière objective, transparente, non discriminatoire et proportionnée, les modalités de fourniture, d'échange, de réutilisation, de mise à jour et de correction des données et, le cas échéant, la compensation financière de la mise à disposition de ces mêmes données. En cas d'atteinte grave et immédiate aux exigences, l'Autorité peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas échéant sous astreinte, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent consister en la suspension des pratiques portant atteinte à ces exigences.

**a) Etiez-vous informé du risque de sanctions en cas de non-respect des exigences issues des articles 3 à 8 du règlement délégué 2017/1926 et des articles L. 1115-1, L. 1115-3, L. 1115-6 et L. 1115-7 du code des transports ?**

Oui  Non

**b) Etiez-vous informé du pouvoir de l'Autorité en matière de règlement des différends portant sur la mise en œuvre des articles 3 à 8 du règlement délégué 2017/1926 et des articles L. 1115-1, L. 1115-3, L. 1115-6 et L. 1115-7 du code des transports ?**

Oui  Non

#### **Question n° 27**

L'Autorité doit rédiger un rapport faisant l'état des lieux de l'ouverture des données publiées sur le PAN ([transport.data.gouv.fr](https://transport.data.gouv.fr)) et de leur réutilisation sur la base des contrôles effectués. Ce rapport comprendra notamment une série d'indicateurs comme le nombre de jeux publiés par catégorie de données et le pourcentage de jeux de données à jour.

**a) Quels autres sujets vous paraîtrait-il opportun de faire figurer dans le rapport ?**

Saisissez ici un complément de réponse.

**b) Quel(s) indicateur(s) souhaiteriez-vous voir figurer dans le rapport ?**

Saisissez ici un complément de réponse.

#### **Question n° 28**

**Avez-vous des remarques globales à formuler sur les contrôles de l'Autorité de régulation des transports ?**

Saisissez ici votre réponse

[Cliquez ici pour revenir à la partie I.2](#)

## **ANNEXE : LISTE DES DONNEES CONCERNEES PAR LA REGLEMENTATION EUROPEENNE 2017/1926**

### **CATÉGORIES DE DONNÉES**

(comme visées aux articles 3, 4, 5, 6, 8 et 10)

Séparation des modes de transport par type, tels que :

#### **Services réguliers**

Transport aérien, ferroviaire y compris ferroviaire à grande vitesse, ferroviaire conventionnel et ferroviaire léger, autocars longue distance, transport maritime y compris les ferries, métros, trams, bus, trolleybus.

#### **Services à la demande**

Bus, ferries, taxi, autopartage, covoiturage, location de voiture, vélopartage, location de vélos.

#### **Modes personnels**

Voiture, moto, vélo.

### **1. Les types de données statiques concernant les déplacements**

#### **1.1. Niveau de service 1**

a) Recherche de lieu (origine/destination) :

- i) identifiants d'adresse (numéro de bâtiment, rue, code postal) ;
- ii) lieux topographiques (ville, localité, village, banlieue, unité administrative) ;
- iii) lieux intéressants (en relation avec les informations sur les transports), points de destination possibles de voyageurs.

b) Itinéraires : calendrier opérationnel, reliant des types de journées à des dates.

c) Recherche de lieux (points d'arrêt) :

- i) nœuds d'accès identifiés (tous modes en lignes régulières) ;
- ii) géométrie/structure de la carte des nœuds d'accès (tous modes en lignes régulières).

d) Calcul de l'itinéraire – services réguliers :

- i) possibilités de correspondances, temps de correspondance par défaut entre modes aux points d'échange ;

- ii) topologie du réseau et itinéraires/lignes (topologie) ;
- iii) opérateurs de transport ;
- iv) horaires ;
- v) correspondances planifiées entre services réguliers garantis ;
- vi) horaires de fonctionnement ;
- vii) services aux nœuds d'accès (informations sur le quai, guichets d'assistance/d'information, billetterie, ascenseurs/escaliers, entrées et sorties) ;
- viii) véhicules (surbaissés ; accessibles aux fauteuils roulants) ;
- ix) accessibilité des points d'arrêt et voies de circulation au sein d'un point d'échange (ascenseurs, escaliers roulants) ;
- x) existence de services d'assistance (notamment d'assistance sur place).

e) Calcul d'itinéraire – transport routier (pour les modes personnels) :

- i) réseau routier ;
- ii) réseau cyclable (voies réservées, voies partagées avec d'autres véhicules, voies partagées avec les piétons) ;
- iii) réseau piétonnier et services facilitant l'accessibilité.

## 1.2. Niveau de service 2

a) Recherche de lieux (modes à la demande) :

- i) parcs relais ;
- ii) stations de vélos partagés ;
- iii) stations de voitures partagées ;
- iv) stations publiquement accessibles de réapprovisionnement en essence, diesel, GNC/GNL et pour véhicules fonctionnant à l'hydrogène ou à l'électricité ;
- v) stationnement sécurisé pour vélos (tels que garages fermés).

b) Services d'information : lieux et modalités d'achat de billets pour les services réguliers, les modes à la demande et le stationnement (tous modes en lignes régulières et à la demande, y compris les canaux de détail, les méthodes d'exécution et les méthodes de paiement).

c) Itinéraires, informations auxiliaires, contrôle de disponibilité :

- i) tarifs de base communs standard (tous modes en lignes régulières) :
  - données tarifaires du réseau (zones tarifaires et arrêts, niveaux tarifaires),
  - structures tarifaires standard (point à point, y compris tarifs journaliers et hebdomadaires, tarifs zonaux, tarifs forfaitaires) ;
- ii) Caractéristiques des véhicules, telles que les différentes classes et le wifi à bord.

## 1.3. Niveau de service 3

a) Demande de prix de billet détaillé commun standard et spécial (tous modes en lignes régulières) :

- i) catégories de voyageurs (catégories d'utilisateurs, telles qu'adulte, enfant, étudiant, senior, handicapé, conditions applicables et classes de voyage telles que première et seconde) ;
- ii) caractéristiques communes des billets (droits d'accès, tels que zone/point à point, y compris les billets journaliers et hebdomadaires, aller simple/aller-retour, admissibilité, conditions d'utilisation de base telles que période de validité/opérateur/durée du voyage/correspondance, tarifs standard point à point pour différentes liaisons point à point, y compris les tarifs journaliers et hebdomadaires, les tarifs par zones et les tarifs forfaitaires) ;
- iii) billets spéciaux : offres comportant des conditions spéciales supplémentaires telles que des tarifs promotionnels, des tarifs de groupe, des abonnements, des offres combinées groupant différents produits tels que du stationnement, un voyage, une durée minimale de séjour, etc. ;
- iv) conditions commerciales de base telles que le remboursement, le remplacement, l'échange, le transfert et les conditions de réservation de base telles que la période d'achat, les périodes de validité, les tarifs limités à certains itinéraires et zones, une durée minimale de séjour.

b) Service d'information (tous modes) :

- i) modalités de paiement des péages (notamment les circuits de distribution, les méthodes d'exécution, les méthodes de paiement) ;
- ii) les modalités de réservation d'une voiture partagée, de taxis, de location de vélos, etc. (notamment les circuits de distribution, les méthodes d'exécution, les méthodes de paiement) ;
- iii) les modalités de paiement du stationnement, des postes publics de recharge de véhicule électrique, des postes de réapprovisionnement en GNC/GNL, en hydrogène, en essence et carburant diesel (notamment les circuits de distribution, les méthodes d'exécution, les méthodes de paiement).

c) Itinéraires :

- i) les caractéristiques des réseaux cyclables (qualité du revêtement, possibilité de rouler à deux de front, voie partagée, sur route ou hors route, route pittoresque, passage uniquement pédestre, restrictions d'accès ou de changement de direction (par exemple à contresens)) ;
- ii) paramètres nécessaires pour calculer un facteur environnemental, tels que le carbone par type de véhicule ou voyageur-kilomètre ou en fonction de la distance parcourue à pied ;
- iii) paramètres tels que la consommation de carburant nécessaire pour le calcul du coût.

d) Calcul du plan de trajet : le temps de trajet estimatifs par type de journée et zone horaire par mode de transport ou combinaison de modes de transport.

## 2. Types de données dynamiques concernant les déplacements et la circulation

### 2.1. Niveau de service 1

Heures de passage, itinéraires et informations auxiliaires :

- i) perturbations (tous modes) ;
- ii) informations sur la situation en temps réel : retards, annulations, surveillance des correspondances garanties (tous modes) ;

iii) situation aux nœuds d'accès (notamment informations dynamiques sur les plateformes, ascenseurs et escaliers roulants en service, emplacement des entrées et sorties fermées – tous modes en lignes régulières).

## 2.2. Niveau de service 2

a) Heures de passage, plans de trajet et informations auxiliaires (tous modes) :

- i) heures de départ et d'arrivée estimatives ;
- ii) temps de trajet actuels sur les liaisons routières ;
- iii) fermetures et déviations sur le réseau cyclable.

b) Services d'information : disponibilité de stations de recharge accessible au public pour les véhicules électriques et les stations de réapprovisionnement en GNC/GNL, hydrogène, essence et carburant diesel.

c) Contrôle de disponibilité :

- i) disponibilité de voitures et de vélos partagés ;
- ii) espaces de stationnement disponibles (en et hors rue), tarifs du stationnement, montant des péages routiers.

## 2.3. Niveau de service 3

Plans de trajet :

Temps de trajet prévisionnels sur les liaisons routières