

# Synthèse de la consultation publique et des auditions concernant l'ouverture et la réutilisation des données de mobilité sur le Point d'Accès National

## SYNTHESE

*L'ouverture des données de mobilité vise à favoriser le développement des services numériques dans le domaine des transports et ainsi la fourniture d'informations de qualité aux voyageurs sur les déplacements et les différents modes de transport disponibles.*

*Cette ouverture des données, prévue dès 2010 par la directive européenne sur le déploiement des systèmes de transport intelligents<sup>1</sup> (STI), est encadrée par le règlement délégué 2017/1926<sup>2</sup> de la Commission européenne et par la loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019. L'ensemble du dispositif réglementaire spécifie à la fois :*

- *les modalités de fourniture des données, notamment l'obligation de dépôt des données sur un Point d'Accès National (PAN)<sup>3</sup> pour assurer un accès effectif aux données,*
- *et les conditions de réutilisation des données afin que les informations produites à partir de ces données et destinées aux voyageurs, clients des services numériques de mobilité soient de qualité.*

*Pour assurer la conformité des acteurs aux exigences réglementaires, la LOM a désigné l'Autorité de Régulation des Transports (ART) pour effectuer les contrôles de l'ouverture et de la réutilisation des données de mobilité.*

*Le présent rapport s'appuie sur les résultats de la consultation publique<sup>4</sup> ouverte par l'Autorité du 10 novembre 2021 au 11 février 2022 et qui a recueilli 35 réponses<sup>5</sup>, ainsi que sur les six auditions conduites avec les principaux acteurs du secteur entre décembre 2021 et février 2022. La consultation et les auditions menées par l'Autorité visaient en premier lieu à mesurer le degré d'appropriation par les acteurs concernés du cadre juridique relatif à l'ouverture des données de mobilité, des dispositifs mis en place pour appuyer leur mise en conformité, ainsi que des missions de contrôle de l'Autorité. Elles visaient en second lieu à connaître leur point de vue sur le dispositif d'ouverture et d'utilisation des données de mobilité.*

*Il ressort, tout d'abord, des réponses que l'ensemble du dispositif réglementaire est connu (80 % des réponses) mais son contenu n'est pas pleinement maîtrisé. Il existe ainsi une*

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux (dénommé règlement délégué 2017/1926 ci-après).

<sup>3</sup> <https://transport.data.gouv.fr/>

<sup>4</sup> Lien vers la consultation publique : <https://www.autorite-transport.fr/consultations/consultation-publique-sur-louverture-et-la-reutilisation-des-donnees-de-mobilite-sur-le-point-dacces-national/?context=decisions>.

<sup>5</sup> Il s'agit des questionnaires exploitables. Ne sont pas comptabilisés les questionnaires qui ont été ouverts mais n'ont pas été remplis.

*confusion concernant le périmètre d'application du dispositif. Les exigences de publication selon certains formats apparaissent en outre complexes à mettre en œuvre selon les producteurs de données en raison de difficultés à s'approprier le cadre normatif. Cela explique que 47 % des répondants déclarent ne pouvoir respecter totalement les délais de publication imposés par la réglementation. Pour autant, le dispositif réglementaire est considéré comme constituant une véritable avancée pour les producteurs de données car il promeut l'innovation et l'équité entre les producteurs de données publics et privés.*

*Les utilisateurs de données précisent que les données ouvertes ne sont pas toutes disponibles, accessibles et peuvent être de qualité insuffisante. Certains utilisateurs signalent aussi la difficulté à utiliser des jeux de données disposant de conditions d'utilisation différentes. Le PAN n'est, pour les utilisateurs ayant répondu, ni une source unique de données ni même nécessairement la source privilégiée par les utilisateurs. À l'inverse des producteurs, les utilisateurs estiment que le dispositif réglementaire pourrait être plus ambitieux et plus précis. Concernant leurs obligations de transparence vis-à-vis des usagers, ils jugent que celle-ci est garantie par la liberté laissée à l'utilisateur de choisir les critères de classement ou proposent d'imposer par défaut le critère de temps de trajet le plus court.*

*Le PAN est considéré comme un élément central du dispositif. Il est tout d'abord une plateforme permettant un accès aisé et unique aux données, même si les réponses indiquent qu'il est peu utilisé à cette fin mais plutôt au travers de ses autres fonctionnalités telles que l'accès à la documentation encadrant le dispositif d'ouverture des données. Les réponses soulignent également le rôle majeur des équipes en charge du PAN dans l'animation et l'accompagnement du dispositif. À l'inverse, les instances de normalisation sont peu connues et les répondants se mobilisent peu pour y participer. Le rôle de l'Autorité apparaît comme relativement connu par les acteurs qui jugent son action nécessaire mais des inquiétudes existent quant à la surcharge administrative que pourraient induire les contrôles qu'elle conduira. Les acteurs émettent le souhait d'une approche progressive et adaptée des contrôles de l'Autorité, tout en veillant à instaurer une équité entre tous les acteurs.*

## Table des matières

SYNTHESE .....	1
1. L'AUTORITE A CONSULTE LES DIFFERENTS ACTEURS DE L'OUVERTURE ET DE LA REUTILISATION DES DONNEES DE MOBILITE AFIN DE CONNAITRE LEUR DEGRE D'APPROPRIATION ET LEUR POINT VUE SUR LA MISE EN ŒUVRE DU DISPOSITIF .....	4
2. LE DISPOSITIF REGLEMENTAIRE D'OUVERTURE ET DE REUTILISATION DES DONNEES DE MOBILITE EST CONNU MAIS PAS TOUJOURS MAITRISE.....	5
3. L'APPROPRIATION DE LA REGLEMENTATION PAR LES PRODUCTEURS DE DONNEES CONSTITUE UN FREIN POUR LA PUBLICATION DES DONNEES.....	6
4. LES UTILISATEURS DE DONNEES INDIQUENT DES LIMITES DANS LA PUBLICATION DES DONNEES EXPLIQUANT UN USAGE RELATIVEMENT REDUIT DES DONNEES PUBLIEES SUR LE PAN .....	8
5. LE PAN (ET L'EQUIPE QUI LUI EST ASSOCIEE) EST CONSIDERE COMME UN ELEMENT CRUCIAL DU DISPOSITIF D'OUVERTURE DES DONNEES .....	9
6. LE CONTROLE DU DISPOSITIF PAR L'AUTORITE EST VU COMME NECESSAIRE PAR LES REpondANTS QUI EXPRIMENT LE SOUHAIT D'UNE APPROCHE PROGRESSIVE ET ADAPTEE AUX CAPACITES DES ACTEURS.....	10

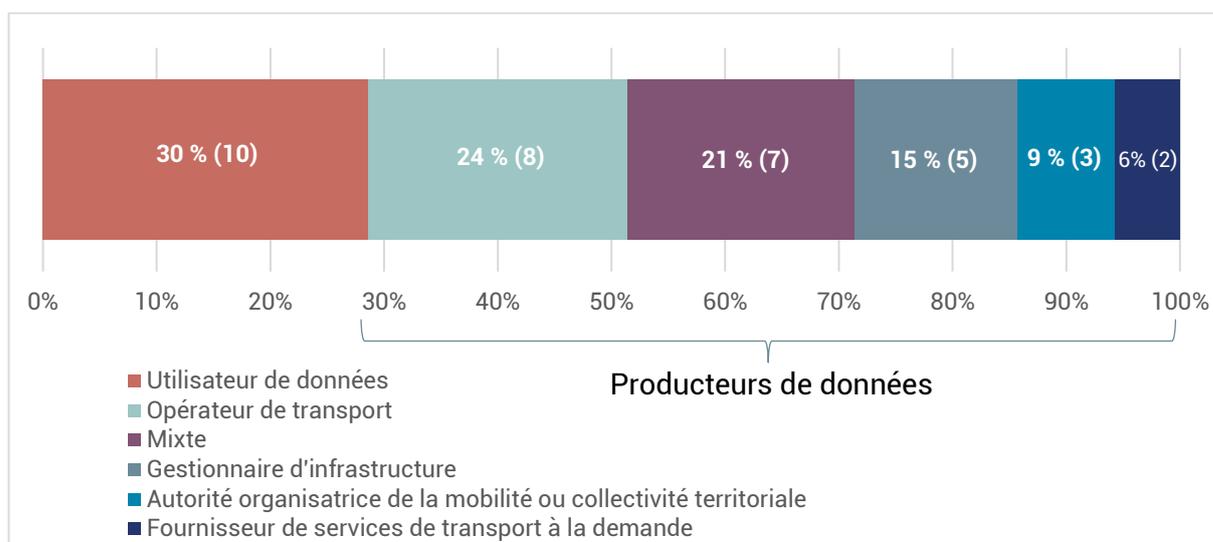
## 1. L'AUTORITE A CONSULTE LES DIFFERENTS ACTEURS DE L'OUVERTURE ET DE LA REUTILISATION DES DONNEES DE MOBILITE AFIN DE CONNAITRE LEUR DEGRE D'APPROPRIATION ET LEUR POINT VUE SUR LA MISE EN ŒUVRE DU DISPOSITIF

Dans une volonté de dialogue continu avec les acteurs, l'Autorité a lancé une consultation publique<sup>6</sup> le 10 novembre 2021, destinée à la fois aux producteurs de données de mobilité (autorités organisatrices de la mobilité et collectivités territoriales concernées<sup>7</sup>, opérateurs de transport, gestionnaires d'infrastructures, fournisseurs de service à la demande dont les fournisseurs de services de partage de véhicules, cycles et engins de déplacement personnel) et aux utilisateurs de ce type de données.

Cette consultation visait, d'une part, à mesurer le degré d'appropriation par les acteurs concernés du cadre juridique relatif à l'ouverture des données de mobilité, des dispositifs mis en place pour appuyer leur mise en conformité, ainsi que des missions de contrôle de l'Autorité et d'autre part, à connaître leur point de vue sur la mise en œuvre du dispositif réglementaire.

La consultation s'est appuyée d'une part sur un questionnaire sous forme d'un sondage en ligne (du fait du grand nombre d'acteurs concernés) ouvert du 10 novembre 2021 au 11 février 2022, et d'autre part sur des auditions conduites par le Collège de l'Autorité entre octobre 2021 et janvier 2022, avec la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM), le Groupement des autorités responsables de transports (GART), l'Union des transports publics (UTP), Régions de France, ainsi que deux importants fournisseurs de services d'informations pour les voyageurs (Google France et Mappy). Le questionnaire a permis d'obtenir 35 réponses exploitables qui sont la source des statistiques descriptives de cette synthèse dont les analyses sont aussi alimentées par le verbatim des questions ouvertes et les auditions menées par le Collège de l'Autorité. La synthèse reflète le point de vue des producteurs de données constituant la majorité des répondants (Figure 1), des utilisateurs ainsi que celui des acteurs auditionnés.

Figure 1 – Profils des répondants de la consultation publique (nombre de répondants entre parenthèses)



Source : ART.

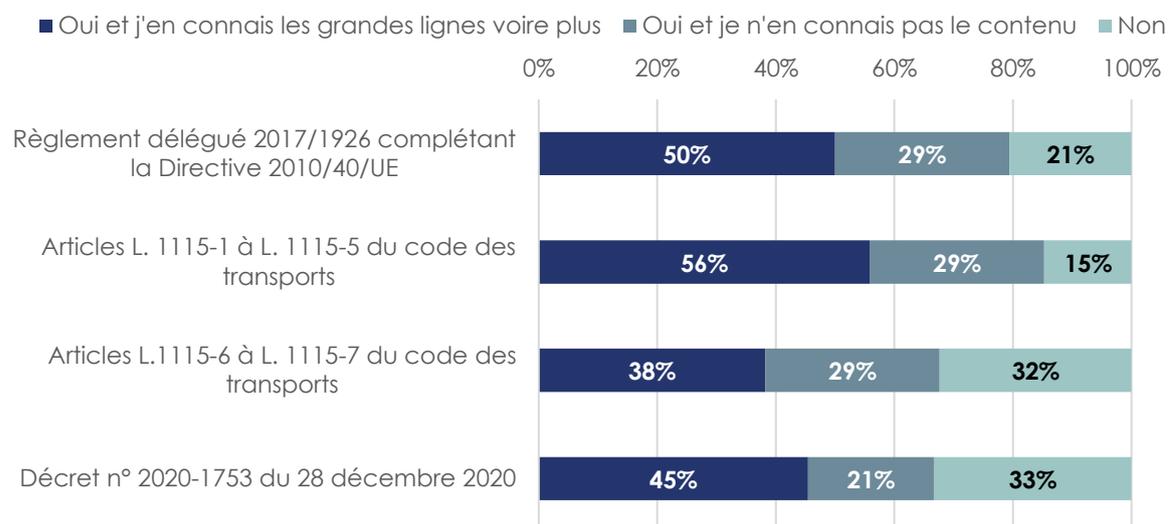
<sup>6</sup> Lien vers la consultation publique : <https://www.autorite-transport.fr/consultations/consultation-publique-sur-louverture-et-la-reutilisation-des-donnees-de-mobilite-sur-le-point-dacces-national/?context=decisions>.

<sup>7</sup> Mentionnées au L.1115-1 du code des transports.

## 2. LE DISPOSITIF REGLEMENTAIRE D'OUVERTURE ET DE REUTILISATION DES DONNEES DE MOBILITE EST CONNU MAIS PAS TOUJOURS MAITRISE

Les réponses à la première question de la consultation publique indiquent que **l'existence du dispositif réglementaire est connue mais son contenu n'est pas pleinement maîtrisé**. Seule la moitié des répondants indiquent connaître le contenu des articles L. 1115-1 à L. 1115-5 du code des transports issus de l'article 25 de la LOM et du règlement délégué 2017/1926 auquel ces articles renvoient (Figure 2). Les articles L.1115-6 et L. 1115-7 relatifs aux données sur l'accessibilité des services réguliers de transport public aux personnes handicapées ou à mobilité réduite (issus de l'article 27 de la LOM) et le décret 2020-1753<sup>8</sup>, précisant notamment les seuils de gratuité des données dynamiques, sont moins connus. Les réponses montrent aussi que le dispositif d'ouverture des données est mieux connu au travers de l'article 25 de la LOM que du règlement délégué 2017/1926, sur lequel il repose et qui est d'application directe aux différents acteurs.

**Figure 2 – Degré de connaissance des textes réglementaires composant le dispositif d'ouverture des données**



Source : ART.

Certaines réponses font également référence à d'autres dispositifs relatifs à l'ouverture de données. Si ceux-ci ont généralement des objectifs proches du dispositif d'ouverture des données de mobilité, comme l'ouverture de l'ensemble des données publiques (prévus notamment par la loi pour une République numérique<sup>9</sup>, ou l'ouverture de la billettique multimodale instaurée par l'article 28 de la LOM), ceux-ci s'avèrent différents du dispositif relatif à l'ouverture des données de mobilité couvert par la consultation publique et ne sont en conséquence pas nécessairement applicables aux données visées par ce dernier.

<sup>8</sup> Décret n° 2020-1753 du 28 décembre 2020 relatif à certaines conditions de mise à disposition des données numériques destinées à faciliter les déplacements.

<sup>9</sup> LOI n° 2016-1321 du 7 octobre 2016 pour une République numérique.

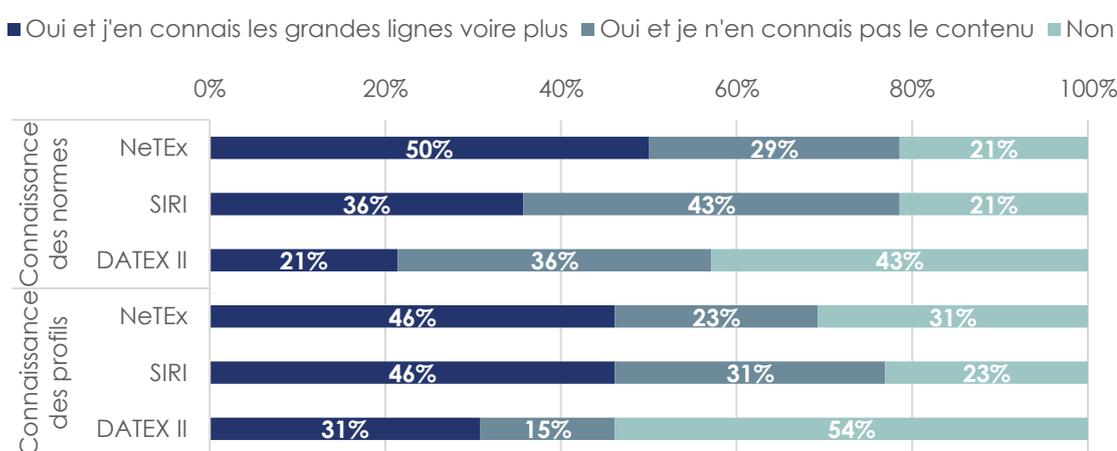
### 3. L'APPROPRIATION DE LA REGLEMENTATION PAR LES PRODUCTEURS DE DONNEES CONSTITUE UN FREIN POUR LA PUBLICATION DES DONNEES

#### Questions 2 à 11 de la consultation publique

Plus de la moitié (57 %) des producteurs indiquent ne pas comprendre entièrement la catégorisation des données à publier (statiques, dynamiques et historiques) et des modes de transport concernés. Par exemple, les définitions des données historiques et des données de « *perturbation* » (incidents et accidents pouvant survenir sur un réseau ou un service de transports) sont mentionnées comme peu claires.

**Les exigences de publication selon certains formats, prévus explicitement par la réglementation, demeurent complexes à mettre en œuvre selon les producteurs de données.** Bien que la moitié des producteurs connaissent le contenu des normes européennes (NeTEx<sup>10</sup>, SIRI<sup>11</sup>, DATEX II<sup>12</sup>) et des profils nationaux<sup>13</sup> de la norme NeTEx (Figure 3), la complexité des normes, en particulier NeTEx, est mentionnée comme un facteur limitant de leur application. En revanche, parmi les producteurs ayant indiqué connaître les formats de publication NeTEx et SIRI, la très grande majorité indique connaître les profils nationaux liés à ces formats : ceux qui connaissent les formats semblent donc disposer d'un degré d'appropriation élevé et mentionnent les profils comme un outil permettant aux producteurs de comprendre plus aisément les formats à compléter.

**Figure 3 – Degré de connaissance des normes et de leur profil national**



Source : ART.

**Les producteurs indiquent des difficultés à se mettre en conformité du fait de la complexité technique liée à la normalisation.** 69 % d'entre eux déclarent des difficultés pour respecter les formats et spécifications techniques, qui évoluent fréquemment, tandis que pour 58 % des producteurs, la mise en qualité des données reste difficile à réaliser (Figure 4). Certaines réponses précisent que ces difficultés engendrent parfois un compromis entre la qualité des données et leur publication à temps et dans des coûts raisonnables. Toutefois, une large

<sup>10</sup> La norme NeTEx (« Network Timetable Exchange ») est une norme définie au niveau européen (CEN/TS 16614) en concertation avec les principaux producteurs et utilisateurs de données, en vue de faciliter l'interopérabilité des services.

<sup>11</sup> La norme européenne SIRI (« Service Interface for Real time Information ») définit le protocole d'échange de l'information Temps Réel pour les transports collectifs.

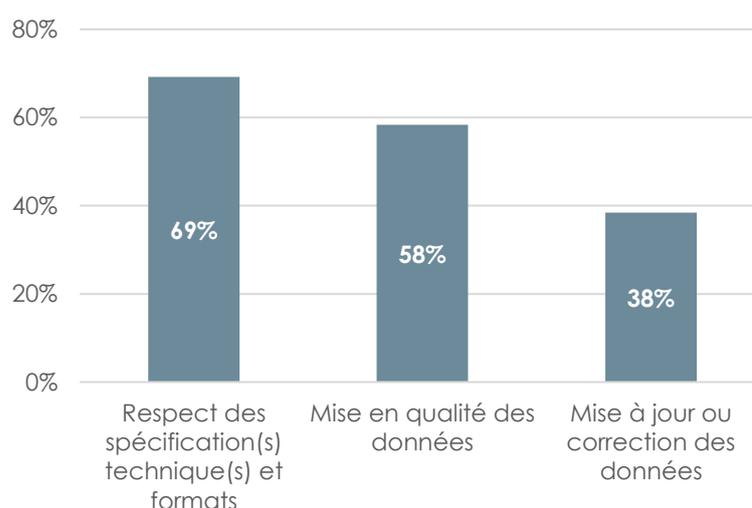
<sup>12</sup> Datex II est une norme définie au niveau européen (CEN/TS 16157) pour les échanges de données des réseaux et du trafic routiers (conditions de circulations, événements) <https://datex2.eu/>

<sup>13</sup> Le profil national d'une norme est la déclinaison nationale minimale des formats requis par cette norme pour certaines données, par exemple les profils liés aux données d'arrêts, de lignes, d'horaires, de tarification, ou pour les personnes à mobilité réduite.

majorité des producteurs indiquent s'engager dans l'amélioration de la qualité des données<sup>14</sup>, engagement qui demande un investissement supplémentaire en moyens humains et techniques, ainsi qu'un temps d'apprentissage des normes et profils nationaux. Le format GTFS<sup>15</sup>, qui ne figure pas explicitement dans la réglementation, est mentionné comme d'accès plus simple que le format NeTEx et demeure largement utilisé par les producteurs ayant répondu ; il reste aussi un format privilégié selon les réponses des utilisateurs.

Enfin, certains producteurs auraient souhaité une mention explicite de l'ensemble des formats de données pouvant être utilisés, le règlement délégué 2017/1926 laissant la possibilité aux producteurs de publier leurs données sous « *tout format lisible en machine et pleinement compatible et interopérable avec [l]es normes et spécifications techniques [mentionnées par le règlement délégué 2017/1926]* »<sup>16</sup>. Les répondants indiquent avoir mis en place des licences différentes en fonction du type de données et pour certains vouloir demander une compensation financière. Ils signalent toutefois ne pas être nécessairement au fait de ce qu'impliquent des accords de licence qui « *ne limitent pas inutilement la réutilisation des données* »<sup>17</sup> ou le montant de la compensation financière « *raisonnable et proportionné* »<sup>18</sup>.

**Figure 4 – Pourcentage de producteurs rencontrant des difficultés selon la catégorie de difficulté**



Source : ART.

**Le dispositif dans son ensemble est jugé complexe en raison de sa technicité. Une part importante des producteurs ayant répondu au questionnaire de la consultation (47 %) déclarent ne pouvoir respecter totalement les délais de publication.** Certains producteurs signalent également des difficultés à fournir les données tarifaires en raison des exigences d'exhaustivité du règlement délégué 2017/1926 qui sont, selon eux, peu adaptées à la tarification spécifique de chaque AOM (chaque AOM définit une matrice tarifaire complexe pouvant afficher plusieurs dizaines de tarifs différents pouvant combiner des réductions liés aux conditions sociales ou d'âge, aux types de transports utilisés, aux périodes et heures de

<sup>14</sup> Les producteurs précisent qu'ils mettent en place un processus d'amélioration de la qualité soit en interne, soit en externe en confiant cette tâche à des sociétés prestataires de systèmes d'informations (pour 63 % des producteurs) ou en partageant leurs codes informatiques et bonnes pratiques.

<sup>15</sup> GTFS (General Transit Feed Specification) définit un format de fichier commun pour les données de transports en commun et les informations géographiques associées <https://developers.google.com/transit/gtfs?hl=fr>

<sup>16</sup> 1° de l'article 4 du règlement délégué 2017/1926.

<sup>17</sup> 4° de l'article 8 du règlement délégué 2017/1926.

<sup>18</sup> 5° de l'article 8 du règlement délégué 2017/1926.

déplacements, aux cartes de réductions et d'abonnements, ce qui rend la publication de la matrice tarifaire relativement complexe).

Même s'il apparaît comme étant en cours d'appropriation par les acteurs du secteur, **le dispositif réglementaire est considéré comme une véritable avancée pour les producteurs de données qui ont répondu** car il promeut l'innovation, l'équité entre les acteurs publics et privés, et la prise en compte des coûts liés à l'ouverture des données à travers l'option de compensations financières.

#### 4. LES UTILISATEURS DE DONNEES INDIQUENT DES LIMITES DANS LA PUBLICATION DES DONNEES EXPLIQUANT UN USAGE RELATIVEMENT REDUIT DES DONNEES PUBLIEES SUR LE PAN

##### Questions 12 à 15 de la consultation publique

**Il ressort des réponses fournies que les données qui doivent être ouvertes ne sont pas toutes disponibles, accessibles et peuvent être de qualité insuffisante.** Les utilisateurs déplorent que les principaux réseaux de transport en commun n'aient pas ouvert leurs données dynamiques, essentielles dans leurs applications. En outre, ils signalent que les données dynamiques sont difficilement accessibles en raison du manque d'homogénéisation des interfaces disponibles, obligeant les utilisateurs à faire des développements informatiques spécifiques pour chaque jeu de données. Des incohérences entre les jeux de données dynamiques et les jeux de données statiques correspondants sont aussi signalées. Plus généralement, les réponses montrent que la qualité variable des jeux de données notamment concernant les données statiques (incomplétude, absence de mise à jour...) reste un facteur limitant de leur utilisation malgré les efforts consentis par certains utilisateurs pour améliorer la qualité des données publiées.

Alors que les producteurs indiquent l'utilisation de plusieurs licences différentes (ouvertes, open database license (ODBL)<sup>19</sup> ou la licence « mobilité »<sup>2021</sup>), **les réponses de certains utilisateurs signalent la difficulté à utiliser des jeux de données disposant de conditions d'utilisation différentes.** Un utilisateur précise même que la multiplicité de conditions d'utilisation et de formats semble contraire à l'esprit même de l'ouverture des données en vue d'une utilisation généralisée et simplifiée.

Il ressort tant des réponses que des auditions que malgré la facilité d'utilisation rapportée par les utilisateurs, **le PAN n'est ni une source unique de données ni même nécessairement privilégié par les utilisateurs pour collecter les données dont ils ont besoin.** Ces derniers (qu'ils soient des entités publiques ou privés, y compris les producteurs de données réutilisant des données) obtiennent leurs données plutôt directement auprès de chaque producteur (entre AOM ou dans le cadre de partenariat AOM-SIM) ou en utilisant directement les open-data des AOM<sup>22</sup> et des opérateurs de transports.

<sup>19</sup>[www.etalab.gov.fr/licence-ouverte-open-licence/](http://www.etalab.gov.fr/licence-ouverte-open-licence/)) et une licence ODBL avec clause de partage (<https://doc.transport.data.gouv.fr/presentation-et-mode-demploi-du-pan/conditions-dutilisation-des-donnees/licence-odbl>)

<sup>20</sup> Notamment, le cadre réglementaire a permis la mise en place de la licence « mobilité » basé sur la licence ODBL permettant aux producteurs de veiller à la bonne réutilisation des données <https://www.gart.org/actualite/la-licence-mobilites-pour-des-services-numeriques-de-mobilite-respectueux-de-linteret-general/>

<sup>21</sup> Bien que seulement 64 % des producteurs ont mis en place ou souhaitent mettre en place une licence, certains producteurs utilisent des degrés de restriction selon la nature des données publiées. Par exemple, les données géographiques font l'objet d'une publication sous licence ouverte ou ODBL, tandis que les données statiques et surtout dynamiques sont publiées sous licence « mobilité ».

<sup>22</sup> Certains producteurs et la plupart des AOM publient leurs données sur leurs propres plateformes pour mieux maîtriser la réutilisation qui en est faite.

Selon les utilisateurs ayant répondu, **le dispositif réglementaire gagnerait à être plus ambitieux et plus précis**, et n'a à ce stade pas eu l'effet moteur escompté sur le marché des données. Tout d'abord, certains déclarent que le dispositif n'a pas ouvert assez de données (données des taxis et VTC<sup>23</sup>) et que l'ouverture des catégories de données est trop lente (données dynamiques, zones routières...).

Par ailleurs, les utilisateurs se définissant comme des fournisseurs de services d'informations sur les déplacements multimodaux (SIM) doivent assurer la transparence du classement des itinéraires. Sur ce point, les réponses obtenues indiquent que **la transparence est garantie par la liberté qu'ils laissent à l'utilisateur de choisir les critères de classement ou d'imposer par défaut le critère de temps de trajet le plus court** pour la plupart des SIM. Les critères de coût et d'impact carbone des trajets sont souvent mentionnés en second lieu.

## 5. LE PAN (ET L'EQUIPE QUI LUI EST ASSOCIEE) EST CONSIDERE COMME UN ELEMENT CRUCIAL DU DISPOSITIF D'OUVERTURE DES DONNEES

### Questions 16 à 23 de la consultation publique

**Le PAN est considéré comme une plateforme permettant un accès facile aux données, même si les réponses indiquent également qu'il est peu utilisé à cette fin mais plutôt pour ses autres fonctionnalités, en particulier la documentation qui est consultée** par 90 % des producteurs de données interrogés. Certains souhaiteraient l'inclusion de certaines fonctionnalités telles que la mise en place d'un service numérique (proxy) pour les aider à diffuser les données temps réel, d'un registre national des points d'arrêts<sup>24</sup>, de notifications dès qu'un nouveau jeu de données apparaît ou une mise à jour s'effectue.

D'autre part, **les actions d'animations du dispositif menées par l'équipe en charge du PAN**, au côté du ministère en charge des transports, **constitue le principal moyen d'accompagnement indiqué dans les réponses** et fournit un appui dans la publication et la mise en qualité des données, auprès notamment des petites et moyennes AOM. Peu d'acteurs indiquent avoir participé à des actions d'animations des AOM régionales et des métropoles dans le cadre de l'article L. 1115-2 du code des transports (seules deux mentions d'animations régionales figurent ainsi dans les réponses).

Outre les actions d'accompagnement, **des instances de normalisation existent pour prendre en compte l'avis des acteurs concernés mais peu des répondants y participent**. Seules les entités connaissant déjà le dispositif s'investissent dans les travaux de la Commission de Normalisation (CN03) et du Bureau de Normalisation du Transport, des Routes et de leurs Aménagements (BNTRA)<sup>25</sup> et contribuent aux projets européens tels que Data4PT<sup>26</sup>. Quelques acteurs intègrent les groupes de travail des associations et organisations professionnelles mais la plupart des répondants indiquent ne pas participer à ces groupes ou commissions.

---

<sup>23</sup> Voiture de transport avec chauffeur.

<sup>24</sup> A l'image du National Public Transport Access Nodes (NaPTAN) au Royaume-Uni qui recense l'ensemble des arrêts du système de transport public du Royaume-Uni: <https://beta-naptan.dft.gov.uk/>.

<sup>25</sup> Un des bureaux de normalisation sectoriels du Système Français de Normalisation.

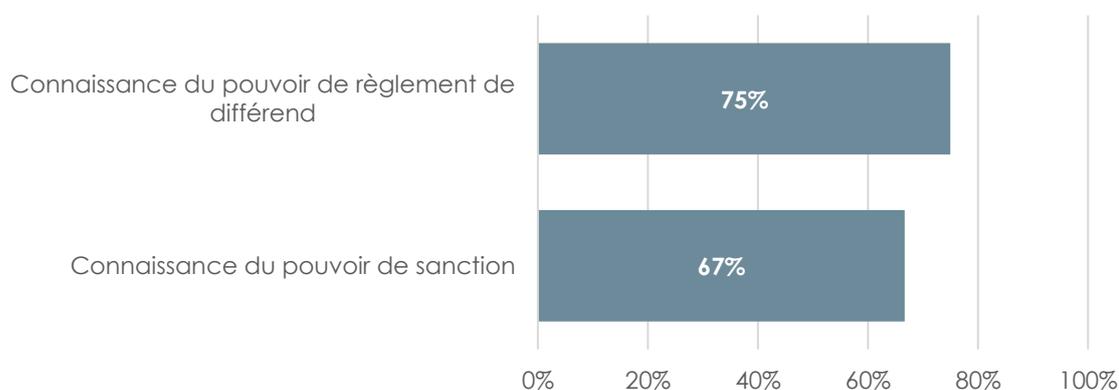
<sup>26</sup> Projet européen qui vise à améliorer les pratiques relatives au partage des données dans le domaine des transports publics : <https://data4pt-project.eu/>.

## 6. LE CONTROLE DU DISPOSITIF PAR L'AUTORITE EST VU COMME NECESSAIRE PAR LES REpondANTS QUI EXPRIMENT LE SOUHAIT D'UNE APPROCHE PROGRESSIVE ET ADAPTEE AUX CAPACITES DES ACTEURS

### Questions 24 à 28 de la consultation publique

Afin de compléter le dispositif réglementaire, les textes juridiques attribuent à l'Autorité des pouvoirs de règlement de différend, de sanction et une mission de contrôle du respect des exigences. **Le rôle de l'Autorité semble plutôt connu par les acteurs** (Figure 5). Hormis quelques interrogations sur la faisabilité du contrôle, **ce dernier paraît nécessaire pour l'ensemble des acteurs**, voire bénéfique selon quelques utilisateurs puisqu'il permettrait de favoriser la fourniture des données des producteurs récalcitrants. **Toutefois, des inquiétudes ont été émises quant à la surcharge administrative que pourraient induire ces contrôles** et sur la manière dont la déclaration de conformité doit être remplie.

Figure 5 – Degré de connaissance des acteurs des pouvoirs de l'Autorité



Source : ART.

Arguant du besoin de précisions, de la technicité et de l'évolution de la réglementation et de sa mise en œuvre, **les réponses indiquent le souhait d'une approche progressive du contrôle de l'Autorité**. Certaines entités proposent ainsi une phase de pédagogie avant une autre de sanctions. D'autres suggèrent d'adapter les exigences de contrôle à la taille des réseaux de transports (notamment, pour les plus petits réseaux aux moyens techniques limités par exemple) ou à la complexité des différents formats. Enfin, les répondants insistent sur l'importance de l'équité du contrôle vis-à-vis des producteurs privés et publics d'une part, des producteurs et utilisateurs d'autres part.