

## Transdev et l'ouverture des données dans la Loi d'Orientation des Mobilités

La révolution des données et celle de l'intelligence artificielle nous donnent aujourd'hui l'occasion d'optimiser les services de mobilité et de réduire les coûts, mais également d'inventer de nouveaux services et d'adapter l'offre en conséquence. **Cette révolution devra être régulée par des Autorités Organisatrices de la Mobilité, piliers du financement des mobilités du quotidien, qui représentent les seuls tiers de confiance capables de rassembler les données de mobilité sur leur territoire et qui seront demain intronisées en tant que chef de file de la gestion de l'espace public.** Le groupe souhaite réaffirmer le caractère indispensable de l'accès aux données et du développement de services qui conjuguent **intérêt général et services aux citoyens.**

**Article 9 :** Il transpose l'obligation<sup>1</sup> qui incombe à tous les acteurs du transport (Autorités Organisatrices, entreprises, fournisseurs de services, gestionnaires d'infrastructures) de transmettre avant le 1<sup>er</sup> décembre 2021 toutes leurs données statiques, dynamiques et historiques. Cette transmission va s'effectuer sur l'interface numérique nationale appelée Point d'Accès National (PAN)<sup>2</sup>.

Au plan opérationnel ce sont les AOM qui auront entre les mains la responsabilité de la fourniture des données au PAN pour les services de mobilité qu'elles organisent. Transdev pense nécessaire d'intégrer dans les **conditions de réutilisations des données publiques des clauses de respect de l'intérêt général, formalisé dans les politiques publiques des AOM.**

Le respect de l'intérêt général n'est pas antinomique avec l'ouverture des données. À ce titre, d'autres types de licences, notamment celles utilisées par la Métropole de Lyon, qui encadrent la réutilisation de certaines données de mobilité, permettent de **poser des conditions pour des motifs d'intérêt général à cette réutilisation** (tenant notamment au respect de la hiérarchie du réseau routier, au respect de la loi dans les services réutilisant les données publiques). À titre d'exemple, la **licence engagée** a convaincu une cinquantaine d'organismes et entreprises d'en signer les termes et de se soumettre aux impératifs d'intérêt général prévus. C'est grâce à ce dispositif que l'ouverture des données a connu sur ce territoire lyonnais un franc succès, bien avant les obligations légales. Le portail de données ouvertes de cette AOM reste de loin le plus complet de France : trafic routier temps réel, historique, stationnement temps réel, horaires des transports publics en temps réel, vélo libre-service.

*Exemple concret : Tant qu'il ne respecte pas la hiérarchie du réseau routier, un service d'information (de type Waze ou Google) qui intègre une information incitant les usagers à circuler dans des zones qui devraient rester protégées du trafic (zones résidentielles ou zones proches des écoles par exemple), ne devrait pas pouvoir réutiliser les données publiques publiées.*

*Une **procédure de résiliation des engagements**, conclus dans le cadre de ce type de licence, peut intervenir: notamment pour motif d'intérêt général, ou en cas de manquement du licencié à ses obligations (après une mise en demeure). Cette procédure permet à l'AOM de rester maître de la mise à disposition des données et de suspendre l'accès aux utilisateurs contrevenants sans pénaliser les autres réutilisateurs (ce que ne permettent pas les licences ouvertes).*

Cet article précise également **le rôle des Régions et des métropoles dans l'animation de la démarche d'ouverture des données** et l'organisation de la transmission de ces données vers le Point d'Accès National.

Actuellement, le Point d'Accès National contrevient à la **libre administration des collectivités** en ce qu'il impose un seul type de licence. Transdev souhaite que le choix du type de licence soit effectivement laissé aux AOM, notamment des licences autres que la licence ouverte, qui permettront l'authentification des réutilisateurs, le contrôle de la cohérence de l'usage avec les politiques publiques de mobilité, la mise en place d'une compensation financière et, le cas échéant, une interruption de la mise à disposition des données. Aujourd'hui, il n'existe pas de choix de licence sur le PAN ce qui empêche les AO d'exercer une gouvernance effective de la réutilisation des données au nom de l'intérêt général alors que cela est prévu par le Règlement Européen. Le débat sur les licences est essentiel, car la régulation de l'accès et de la réutilisation des données permettra de concilier l'amélioration du service au citoyen et les politiques publiques.

<sup>1</sup> Règlement Européen UE 2017/1926 dit « Règlement MMTIS » - Multimodal Travel Information Services

<sup>2</sup> Le Point d'Accès National (ou PAN) constitue l'interface numérique nationale, prévu par le Règlement Européen UE 2017/1926, qui recensera l'ensemble des données de mobilités.

S'agissant de la **compensation financière** qui pourrait être demandée aux réutilisateurs des données, elle doit simplement respecter l'esprit du règlement européen et être « *raisonnable et proportionnée aux coûts légitimes encourus pour la fourniture et la diffusion des données* ». Il s'agit de se prémunir du phénomène d'utilisateurs qui se cantonneraient à rester sous le seuil défini, via plusieurs requêtes distinctes, afin de ne pas rentrer dans le cadre de la compensation financière prévu par le projet de loi.

**Cet article** confie enfin à l'ARAFER une **compétence de régulation de l'ouverture des données** en référence directe au règlement européen. Cela comprend notamment les missions de contrôle, de règlement de différends et de sanction, en vue d'assurer la bonne mise en œuvre de l'accès et de la réutilisation des données. Il s'agit de s'assurer ici que l'ARAFER sera en mesure d'émettre des sanctions à l'encontre des acteurs qui ne respecteraient pas les dispositions liées à l'ouverture des données.

**Article 11** : Cet article encadre les conditions de la mise en place de services de ventes de titres de transport par l'établissement d'un contrat. Tel que rédigé aujourd'hui<sup>3</sup>, il favorise les services MaaS<sup>4</sup> locaux en donnant la possibilité aux AOM, qui créeraient un service numérique de billettique multimodale, d'accéder sur demande à la distribution des services de transport et de stationnement présents sur leurs territoires.

Si cette version du Sénat va dans le bon sens, Transdev souhaite renforcer cette disposition avec une **ouverture aux seules autorités organisatrices de tous les canaux de vente des acteurs (privés ou publics) en contrat avec les AOM et les collectivités du territoire** sur un bassin de mobilité donné, **pour tous les titres**. En fixant les règles du jeu (articulation des modes, utilisation de l'espace public, gouvernance de la donnée), l'autorité organisatrice garantit que le service MaaS se construise au service de l'intérêt général, évite l'écueil d'un développement anarchique d'offres et de services d'initiatives privées concurrentes et dispose d'une connaissance des usages lui donnant la main sur une amélioration des services de mobilité proposés. Cette disposition doit permettre l'agrégation et la distribution des titres de toutes les solutions de mobilité opérées sur le territoire de l'AOM (notamment les services de transport régulier, de transport à la demande, de stationnement, de mobilité active, de mobilité partagée). **Il convient également de rendre accessible aux AOM et aux Régions l'ensemble de la gamme des titres TER, le prérequis indispensable à l'ouverture à la concurrence du marché ferroviaire régional.**

**En d'autres termes, Transdev recommande d'ouvrir aux seules AOM la possibilité de distribuer tous les titres des solutions de mobilité de son territoire**, libre à elles de déléguer à un tiers la mise en place d'un service numérique de vente de ses titres. Cette disposition, si elle est appliquée aux métropoles et aux Régions, permettra de travailler à l'échelle des bassins de vie en dépassant les frontières administratives qui pénalisent fortement l'organisation des mobilités autour des agglomérations. Elle permettra que ces deux entités travaillent ensemble à des tarifications innovantes et adaptées afin de réconcilier les centres urbains avec leurs agglomérations.

Les contrats viendront définir les conditions techniques et financières de cette ouverture des canaux de vente. **Les AOM, en leur qualité de tiers de confiance du droit à la mobilité, pourront fixer les conditions d'accès au service de vente qu'elles auront décidé de constituer.** Ces conditions devront être équitables et non discriminatoires (format d'API, tarif, partage de données), assurant le respect des règles de la libre concurrence, fixées au nom de l'intérêt général, et **leur respect pourra, le cas échéant, être contrôlé par l'ARAFER** en cas de différend.

*Exemple concret* : Au lendemain de l'adoption du Nouveau Pacte Ferroviaire, ces conditions définies de façon transparente, objective et non discriminatoire, faciliteraient notamment l'accès au rail, avec par exemple des titres TER dématérialisés et intégrés à des applications multimodales de transport (MaaS). Les données TER sont les grandes absentes des plateformes de données des agglomérations ou des Régions. En termes de contrôle, il s'agirait d'inscrire dans la loi l'extension des compétences de régulation et de sanction de l'ARAFER à l'activité de distribution et de commercialisation des titres de transport.

En Septembre 2018, Transdev a contribué au lancement du Compte Mobilité au bénéfice de Mulhouse Alsace Agglomération. L'objectif de ce service est de simplifier l'accès à tous les services de déplacement grâce à une application unique rassemblant les offres de transport en commun locaux, mais aussi les vélos en libre-service, l'auto-partage et les parkings de la ville. Le paiement se fait en fin de mois avec une facture unique correspondant à la consommation réelle de chaque service. À terme, l'objectif est notamment d'intégrer les services TER, les vélos électriques, les cars ou les taxis.

<sup>3</sup> Version adoptée le 2 avril 2019 au Sénat.

<sup>4</sup> Mobility as a Service