



Les Rencontres de la MOBILITÉ INTELLIGENTE

PARIS • BEFFROI DE MONTROUGE • 26-27 JANV. 2016

L'ouverture des données transports en France

NOS PARTENAIRES :



Partie 1 : un nouveau cadre juridique

- En France : l'ouverture des données nécessaires à l'information du voyageur article 4 de la loi Macron
- En Europe : le projet de règlement délégué relatif à l'information multimodale action prioritaire « a) » de la directive ITS 2010

Partie 2 : réussir l'ouverture des données : quelle stratégie, dans quel timing?

- Les bases de données disponibles pour une ouverture immédiate
- L'amélioration de la qualité des données

Partie 1 : Cadre fixé par l'article 4 de la loi Macron

- Ouverture des données nécessaires à l'information du voyageur :
 - arrêts, horaires planifiés et en temps réel, tarifs publics...
- Principes :
 - diffusion et réutilisation libres, immédiates et gratuites
- Services concernés :
 - services réguliers de transport public de personnes
 - services de mobilité
 - services de calculateurs d'itinéraires des AOT
- Personnes assujetties :
 - les exploitants des services et, le cas échéant, les autorités organisatrices
- Deux modalités de mise en œuvre :
 - appliquer les dispositions du décret d'application
 - adhérer à un « protocole » définissant les conditions de diffusion : possibilité de bénéficier d'assouplissements aux principes posés par la loi

Partie 1 : Les protocoles définissant les conditions de diffusion

- assouplissement du principe d'ouverture immédiate :
 - possibilité de définir un calendrier d'ouverture des données
- dérogation au principe de gratuité :
 - si les coûts de diffusion sont significatifs, possibilité de mise en place d'une redevance à l'égard des utilisateurs de masse
 - la contribution des réutilisateurs ne doit pas excéder les coûts de diffusion
- assouplissement du principe de libre réutilisation :
 - possibilité de définir les conditions assurant le « caractère complet et neutre » de la réutilisation des données
 - ces conditions peuvent être techniques ou juridiques

Partie 1 : Le projet de décret

- L'art. 4 de la loi Macron est entré en vigueur le 7 novembre dernier
- Un décret précise les conditions d'application de la loi pour les personnes n'adoptant pas de protocole :
 - concertation avec les collectivités et entreprises concernées
 - publication prévue pour courant avril 2016
- Ex. de précisions apportées par le projet de décret :
 - concernant les services de mobilité :
 - VLS
 - autopartage en libre service
 - concernant les données et le contenu des classes de données :
 - existantes et disponibles sous un format électronique
 - « accessibilité » limitée aux arrêts
 - « disponibilité » entendue comme une « disponibilité en temps réel »...

Partie 1 : Règlement délégué de l'action « a) » - Premières orientations

- Directive ITS de 2010 :
 - l'action prioritaire « a) » porte sur la fourniture de service d'information multimodale à l'échelle européenne
 - les données doivent être accessibles aux développeurs et aisément réutilisables
- Quels modes et services ?
 - la route
 - les services réguliers : transports publics (locaux), air, fer, maritime, fluvial
 - le transport à la demande (incluant le taxi) et les services de mobilité (incluant le stationnement)
 - avitaillement : stations-services, bornes de recharge électrique
- Le règlement devrait définir les normes à utiliser :
 - NeTEx pour les données de l'offre planifiée de transport public
 - SIRI pour les données en temps réel
 - Conséquence pour le projet de décret : éviter de préciser les formats et en rester au « standard ouvert » figurant dans la loi

Partie 1 : Règlement délégué de l'action « a) » - Premières orientations

- La mise en place d'un point d'accès national unique
 - Entrepôt de données
 - Et/ou répertoire de données
- L'ouverture des données existantes, en trois étapes :
 - 2018 : ouverture des données statiques et dynamiques « de base »
 - 2019 : ouverture de données additionnelles
 - 2020 : ouverture de données « nice-to-have »
- Des conditions de réutilisation minimales
- Une exigence de transparence :
 - les services d'information devront expliciter leurs critères de classement

Partie 2 : réussir l'ouverture des données : quelle stratégie, dans quel timing ?

1/ les bases de données disponibles pour une ouverture immédiate :

- Les bases de données des services d'information multimodales

2/ la recherche d'une mise en qualité des données: propositions d'action pour des données interopérables et de qualité:

- a/ Les référentiels d'arrêts
- b/ L'information en temps réel
- c/ L'interopérabilité des calculateurs d'itinéraires

Pour rappel :

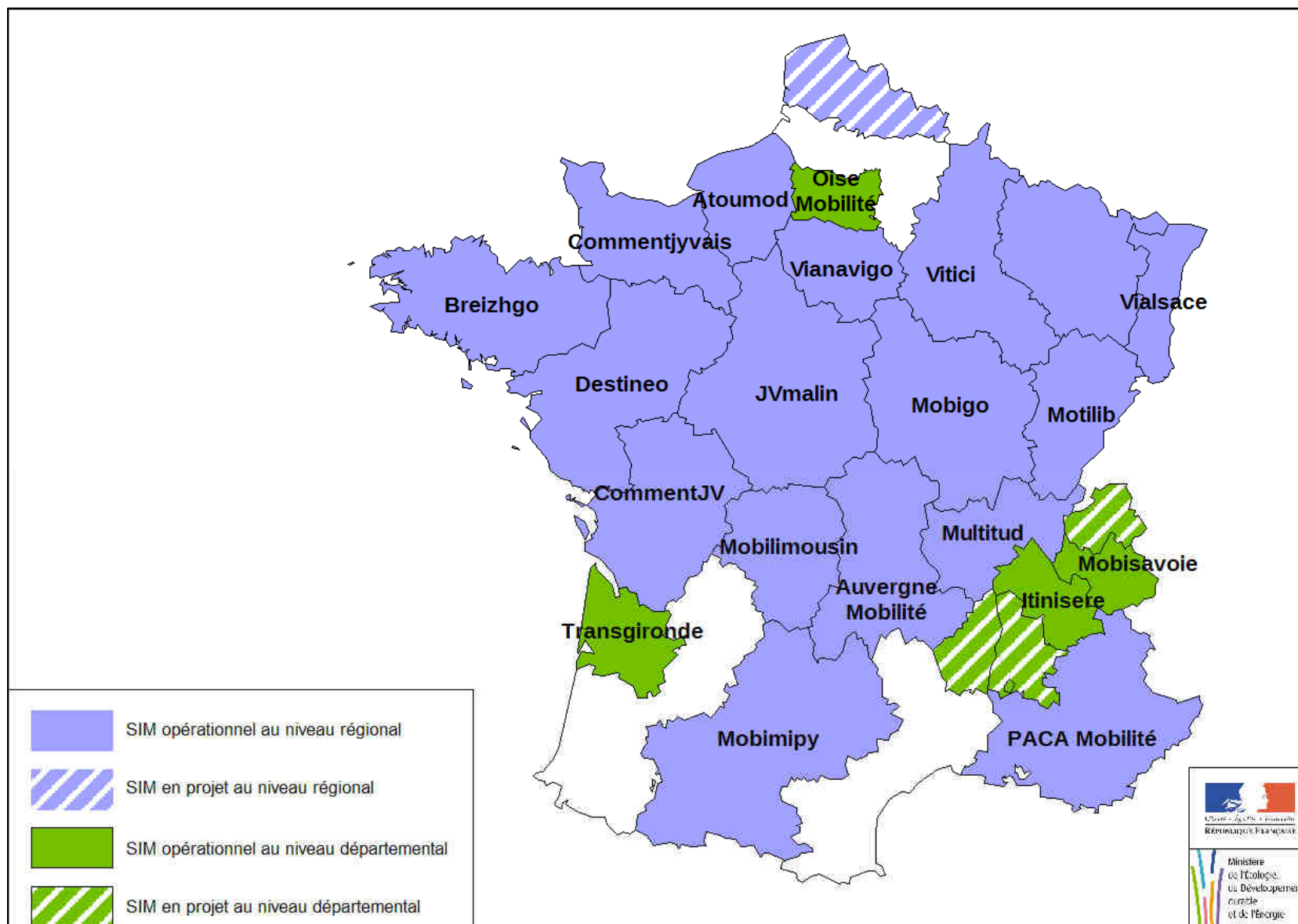
- Des normes concernant
 - les formats d'échanges de données : NeTEx, SIRI, Neptune, GTFS...

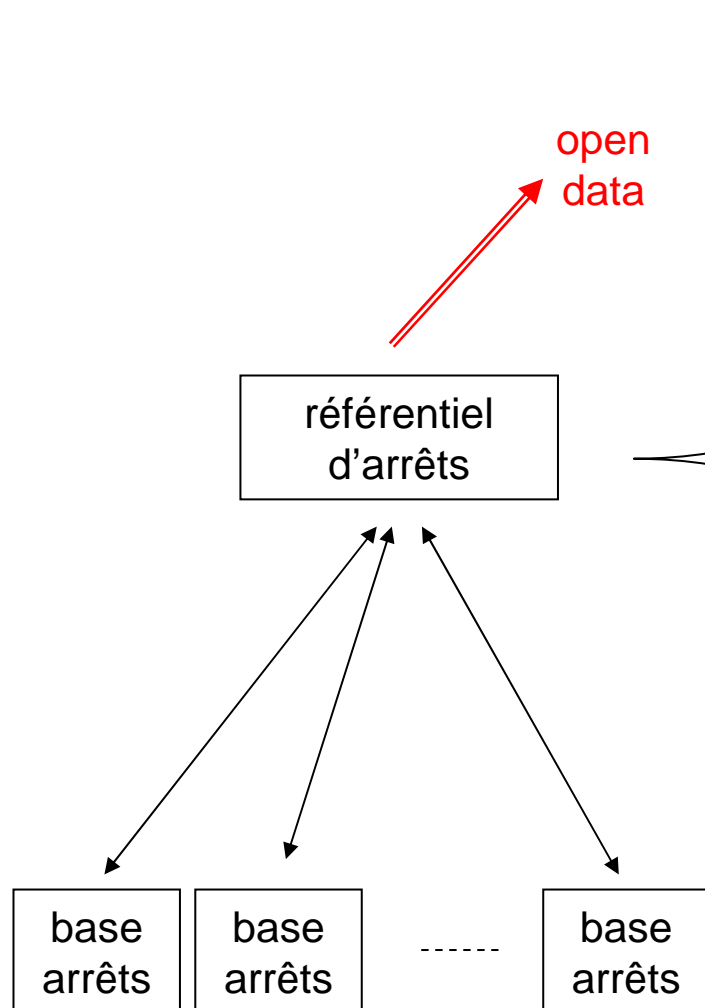
www.normes-donnees-tc.org/

- Des logiciels open source, tels que CHOUETTE et IRYS, pour
 - convertir les données d'un format à un autre
 - vérifier la conformité à la norme

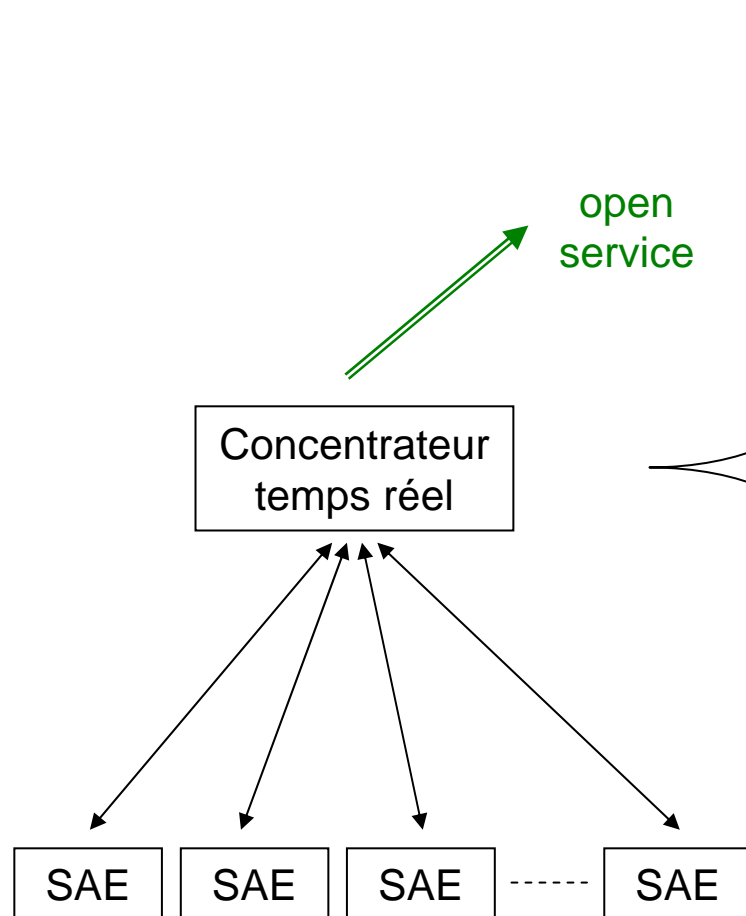
<http://www.chouette.mobi/>

Partie 2 : Ouvrir les bases de données des services d'information multimodale



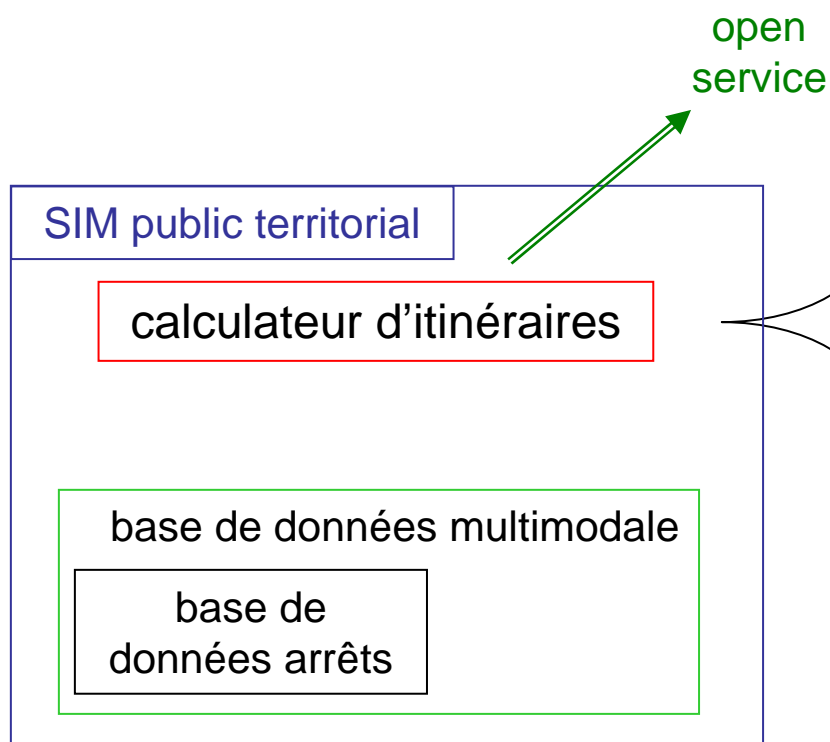
Proposition d'action :

- Elaborer des référentiels d'arrêt interopérables et de qualité :
 - modèle + profil **normalisés**
 - **outil de test**, de création des lieux d'arrêt, de gestion d'un « référentiel » de données
 - méthode et gouvernance pour une codification pour des **ID uniques et pérennes**
 - articulation avec les obligations de la directive INSPIRE

Proposition d'action :

- Elaborer un concentrateur temps réel à l'échelle territoriale
 - connexion des SAE existants
 - modèle et profil **normalisés** (services SIRI)
 - **outil de test**
 - s'appuie sur les ID uniques et pérennes des référentiels d'arrêt (cf. action précédente)

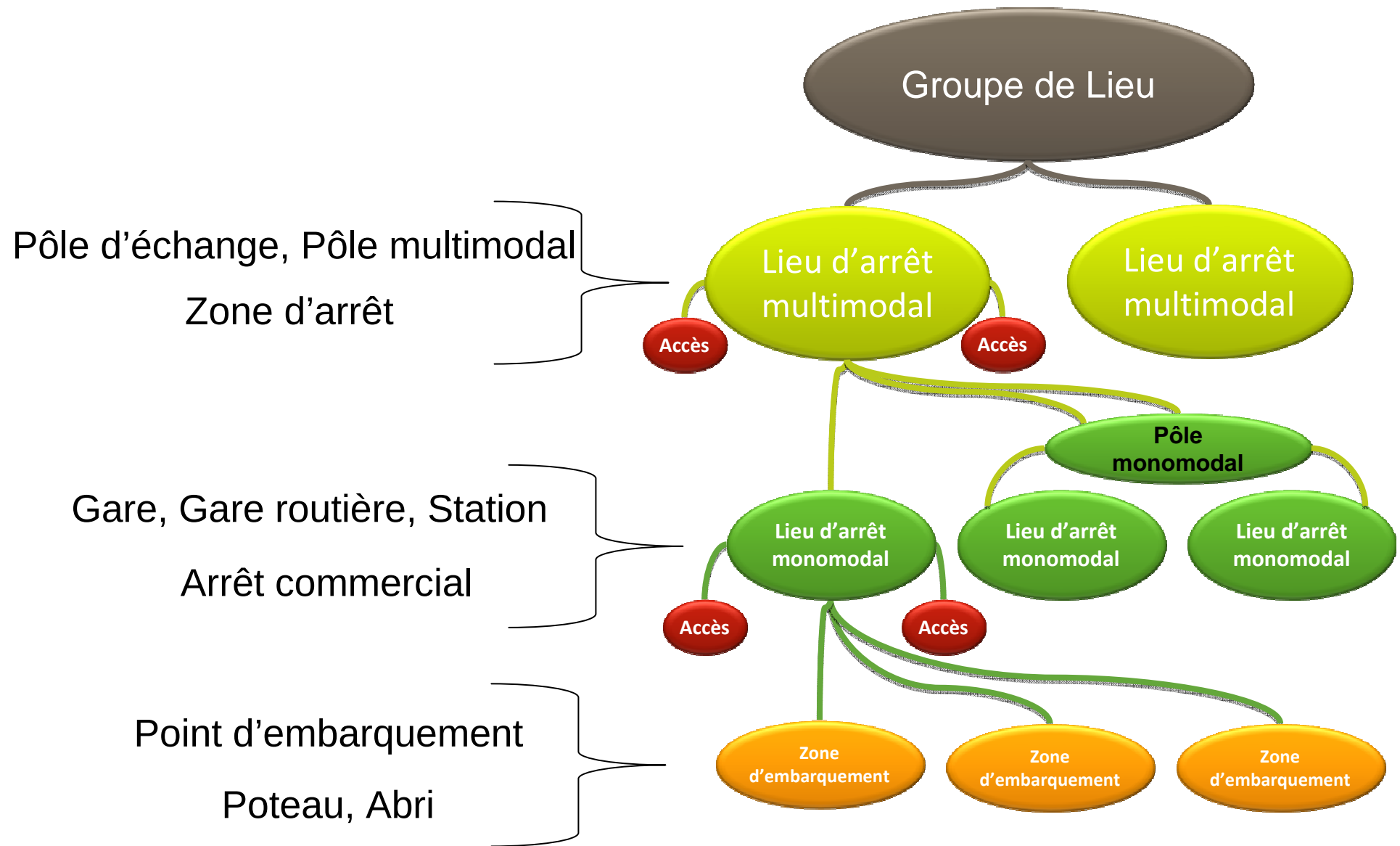
Proposition d'action :



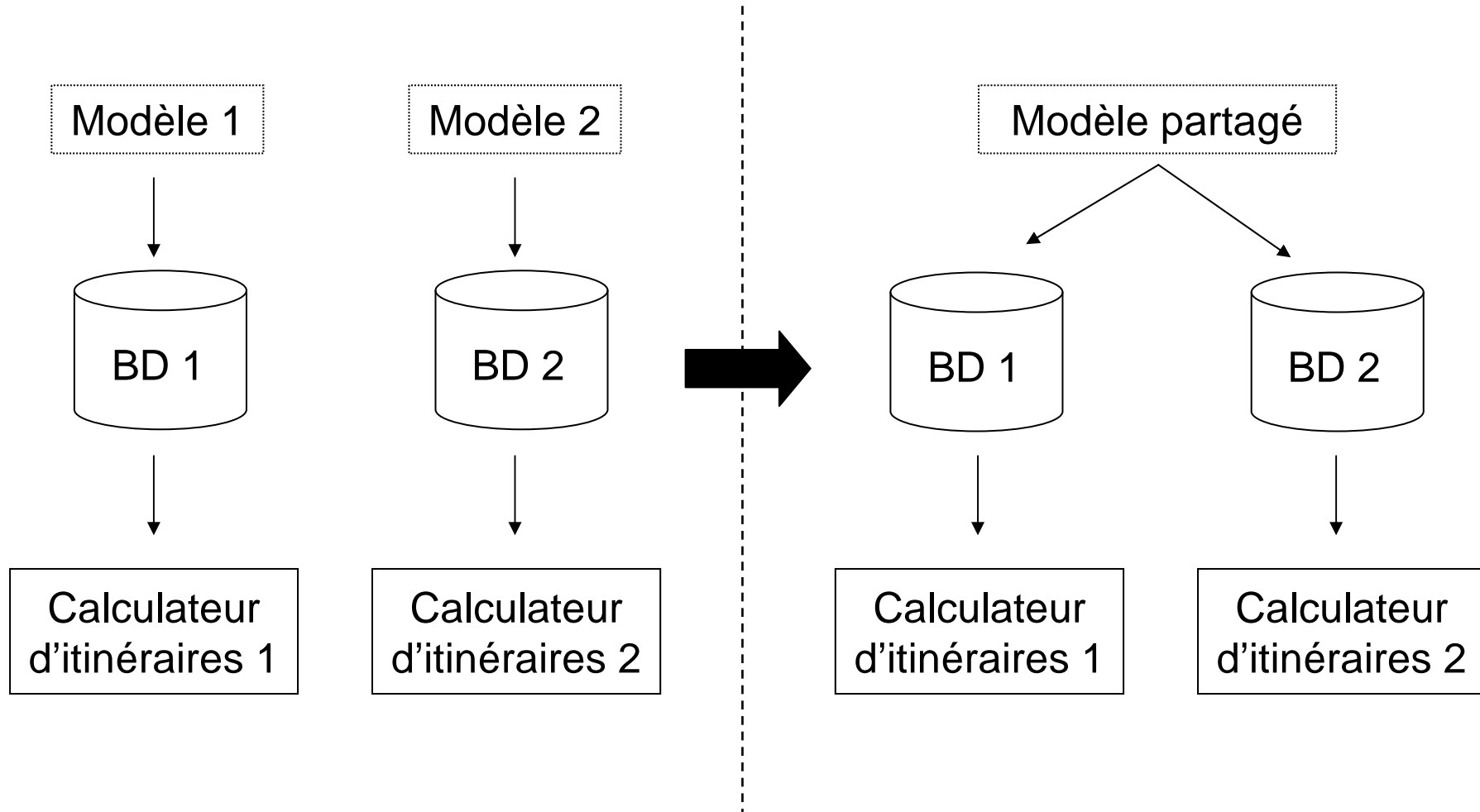
- Implémenter des **spécifications d'interface** pour l'API de recherche d'itinéraires : OJP du SG8
- Respecter des **exigences de performances** harmonisées à l'échelle nationale pour l'ouverture de l'API de recherche d'itinéraires :
 - délais de réponse
 - niveau de disponibilité
 - infrastructure d'hébergement...

Merci de votre attention !

Structuration du modèle d'arrêt partagé élaboré par l'AFIMB



Mutualiser les modèles de données



Mutualiser les données : vers des référentiels de données

