



➤ **Comité Open Data 2021**

**Livret participant  
Ateliers**

---

Eté 2021

# SOMMAIRE

<b>➤ SOMMAIRE</b> .....	<b>2</b>
<b>ATELIER « LICENCE MOBILITE »</b> .....	<b>3</b>
CADRAGE DE L'ATELIER .....	3
POURQUOI UNE NOUVELLE LICENCE ? .....	3
QU'INCLUT LA LICENCE MOBILITE ? .....	4
L'OBLIGATION DE REPARTAGER LA DONNEE .....	4
LA POSSIBILITE DE DEMANDER LA CONNEXION DU RE-UTILISATEUR POUR ACCEDER AUX DONNEES .....	4
LE RESPECT DES POLITIQUES PUBLIQUES DE MOBILITE DU TERRITOIRE .....	4
À QUELLES DONNEES VA-T-ELLE S'APPLIQUER ? .....	5
<b>ATELIER « AMELIORATION CONTINUE DE L'OPEN DATA D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES »</b> .....	<b>6</b>
CADRAGE DE L'ATELIER .....	6
NOS OBLIGATIONS LEGALES .....	6
LES PROGRES REALISES DEPUIS UN AN .....	7
LES ATTENTES DE NOS RE-UTILISATEURS .....	8

# ATELIER « LICENCE MOBILITE »

## CADRAGE DE L'ATELIER

Le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités a adopté en **avril 2021** l'utilisation d'une nouvelle licence de partage des données, la **Licence Mobilité**, nouvellement créée par un groupe de travail réunissant autorités organisatrices des mobilités, opérateurs de transports et ré-utilisateurs des données Open Data. Dans les prochaines semaines, cette licence va s'appliquer à certains jeux de données sur la plateforme Open Data d'IDFM . Toutefois, la compréhension d'un tel texte peut représenter des difficultés pour les ré-utilisateurs, principalement pour les développeurs indépendants ou les petites structures. Cette licence a suscité un certain nombre d'incompréhensions au niveau national et c'est pourquoi cet atelier nous semble important.

L'objet de l'atelier est donc de **recueillir les inquiétudes ou les doutes des ré-utilisateurs** des données d'Île-de-France Mobilités afin de produire un document qui vulgarisera cette nouvelle licence et de la rendre compréhensible pour tous. Ce document sera disponible sur la plateforme Open Data d'Île-de-France Mobilités. Le but est de construire à un document autoporteur, présentant **les droits et les devoirs des ré-utilisateurs** de la licence en les illustrant si possible par des exemples, et les incitant à contacter le service Open Data d'Île-de-France Mobilités en cas de doute.

Le texte de la licence est disponible ici : <https://cloud.fabmob.io/s/rpyfQEBgcSBeXf5> et la suite de ce document expose un certain nombre de précisions issue des débats qui ont eu lieu sur la licence au niveau national.

## POURQUOI UNE NOUVELLE LICENCE ?

Les données en lien avec la mobilité sont de **loin les données ouvertes les plus réutilisées** dans le cadre de l'Open Data. Ces données ont par ailleurs un impact incontestable et le plus souvent positif sur la vie quotidienne des citoyens. Toutefois, les données de mobilités peuvent parfois être utilisées au détriment de l'intérêt général du territoire. Au niveau du transport routier par exemple, certains reports de trafic, des embouteillages ou encore une partie de l'usure prématurée des routes peut être imputée aux services numériques.

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) permet aux autorités organisatrices des mobilités, et donc à Île-de-France Mobilités, d'utiliser **une nouvelle licence pour partager ses données**, dès lors que cette licence ne limite pas inutilement l'accès ou l'utilisation des données disponibles. Un groupe d'autorités organisatrices s'est donc réuni, entouré à la fois d'opérateurs de transport et de ré-utilisateurs de données Open Data, pour faire évoluer le cadre de l'Open Data. Leur but était de s'assurer que les données récoltées et mises à disposition (ce qui n'est pas sans représenter un coût important pour les producteurs publics) **ne soient pas utilisées au détriment de l'intérêt du territoire et de ses citoyens**.

## QU'INCLUT LA LICENCE MOBILITE ?

La Licence Mobilité s'inspire en grande partie de la licence ODbL mais modifie trois aspects de cette licence.

### L'OBLIGATION DE REPARTAGER LA DONNEE

Sur la question du repartage des données, la licence **ODbL** prévoit qu'en cas de modifications ou d'enrichissements des données, la **base qui en résulte soit repartagée** sous cette même licence. Pour la Licence Mobilité, il a été fait le choix de ne limiter cette **obligation de rediffusion qu'aux corrections d'erreurs** présentes dans nos données. Ce choix de limiter le repartage aux simples corrections s'explique par la difficulté que peuvent avoir les petites structures à mettre en place un système de rediffusion des données dès-lors qu'elles modifieraient les données que nous fournissons (en pratique, aujourd'hui, elles ne rediffusent pas la donnée). De même, les entreprises peuvent rencontrer des difficultés à utiliser différentes sources de données sous différentes licences quand la licence ODbL impose que toutes les données incluent dans une base contenant des données ODbL soient rediffusées sous la licence ODbL. Cette modification de la clause de repartage des données n'est pas une nouveauté puisque d'autres plateformes Open Data, notamment transport.data.gouv, ont également modifiées la clause ODbL.

### LA POSSIBILITE DE DEMANDER LA CONNEXION DU RE-UTILISATEUR POUR ACCEDER AUX DONNEES

Une des grosses difficultés à laquelle fait face Île-de-France Mobilités dans sa démarche Open Data c'est **l'absence de retours de la part de ses ré-utilisateurs**. Nous savons que nos données ne sont pas encore exhaustives et totalement fiables, mais seules les grandes entreprises réutilisant nos données nous font remonter leurs problématiques sur celles-ci. Cet état de fait implique un biais important dans la manière dont nos efforts sont alloués sur les données et nous en avons conscience. L'idée d'**imposer une connexion** pour accéder aux données placées sous cette nouvelle licence permet d'établir les bases d'une communication entre Île-de-France Mobilités et l'ensemble des ré-utilisateurs de manière à diversifier les retours qui nous parviennent.

### LE RESPECT DES POLITIQUES PUBLIQUES DE MOBILITE DU TERRITOIRE

Ce sujet est sans doute le plus complexe à appréhender et nécessite un vrai accompagnement des ré-utilisateurs. La licence demande que l'utilisation des données sous la Licence Mobilité soit **compatible avec le Plan de Déplacement Urbain (PDU) et le Schéma Régional Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)**.

Les ré-utilisateurs pourront librement accéder aux données, sans aucune déclaration d'intention préalable mais Île-de-France Mobilités se réserve le droit de les **contacter** si la réutilisation publique qui est faite des données **va à l'encontre des principes portés par ces documents**. Dans le détail il s'agit de :

- la sécurité pour l'ensemble des déplacements
- la diminution du trafic routier et de l'encombrement de la voie publique
- le développement du transport collectif et des modes de déplacement actifs
- la protection de l'environnement et la diminution des émissions de gaz à effet de serre.

Ainsi, une utilisation des données qui mettrait en danger le voyageur ou les personnes l'entourant serait contraire à cette licence. Un exemple caricatural : la mise à disposition des horaires de passage des trains en temps réel ne doit pas permettre aux ré-utilisateurs d'inciter les voyageurs à traverser sur les voies du métro ou du train car aucun train ne va passer dans les 3 prochaines minutes...

De même, des réutilisations qui auraient un impact négatif sur l'environnement ou provoqueraient la congestion des voies de bus posent des problèmes.

Toutefois, il va sans dire qu'aucun utilisateur de données ne souhaite contrevenir à ces principes, et cette licence ne doit en **aucun cas limiter le développement de nouveaux services**. Cette clause n'est présente que pour donner un cadre d'action à Île-de-France Mobilités au cas où un effet de bord apparaîtrait dans l'utilisation des données.

#### À QUELLES DONNÉES VA-T-ELLE S'APPLIQUER ?

Nous avons fait le choix de n'accoler cette licence qu'aux **données d'offre** car il apparaît que ce sont ces données qui portent le plus de risque de mésusages. Cela concerne :

- les données exposant des **horaires de transports en commun** (à la fois théorique avec le GTFS et temps réel au travers de nos API)
- les **services utilisant ces horaires** (le calculateur d'itinéraire)
- les données sur les **anomalies du service**.

Nous ne souhaitons pas pénaliser les plateformes d'agrégation et de repartage de données Open Data. Nous continuerons à proposer nos **données géographiques sous licence ouverte** pour celles que nous créons et sous licence ODbL pour celles que nos prestataires poussent directement sur OpenStreetMap (telles que les données vélos).

De même, les **données de référentiels** (liste et identification unique) des **arrêts**, des **lignes**, des **parkings relais**, resteront sous licence ouverte pour conserver leur interopérabilité avec les données sous licence ODbL.

# ATELIER « AMELIORATION CONTINUE DE L'OPEN DATA D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES »

## CADRAGE DE L'ATELIER

Les données en lien avec la mobilité sont de loin les données ouvertes les plus réutilisées dans le cadre de l'Open Data. Ces données ont par ailleurs un impact incontestable sur la vie quotidienne des citoyens. Aussi, Île-de-France Mobilités investit énormément **dans l'amélioration de son offre de données ouvertes**, tant en termes de qualité des données que de couverture de nouveaux périmètres. Nous accordons également énormément de temps à l'évolution de nos systèmes, d'une part pour répondre à nos obligations légales en matière d'ouverture des données, mais également pour nous permettre de toujours mieux centraliser et contextualiser la donnée. Enfin, nous participons financièrement à plusieurs projets de recensement des équipements en lien avec la mobilité sur le terrain, notamment les aménagements cyclables, et nous nous assurons que ces données collectées soient rendues accessibles à tous, par exemple en demandant le reversement des bases ainsi constituées sur OpenStreetMap.

Toutefois, la course après la donnée est sans fin et de nombreux chantiers restent encore à réaliser. Au-delà des obligations de publications fixées par la loi, et de la temporalité qui leur est associée, nous souhaiterons **mieux connaître les besoins de nos ré-utilisateurs**. Ces besoins peuvent être de plusieurs ordres : publication de nouvelles données, adoption de formats spécifiques dans le partage de la donnée, problématique autour de la qualité des données ou de leur documentation... Ainsi, nous souhaitons vous proposer de vous exprimer lors de cet atelier sur **vos besoins spécifiques**, afin que nous puissions en prendre connaissance, **estimer si ce besoin est largement partagé, et intégrer ces besoins à notre Roadmap**.

## NOS OBLIGATIONS LEGALES

La Loi d'Orientation des Mobilités de décembre 2019 dispose que l'Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM), et en l'occurrence Île-de-France Mobilités doit mettre à disposition un grand nombre de données en lien avec la mobilité sur son territoire, à la fois statiques et en temps réel. Pour l'heure et encore pour quelques mois, **l'ensemble de nos efforts sont donc consacrés à répondre à cet objectif ambitieux** porté par le législateur (l'ensemble des données visées est listé dans les annexes du règlement délégué (UE) 2017/1926 que nous vous encourageons à consulter, le texte et notamment ses annexes étant très clair).

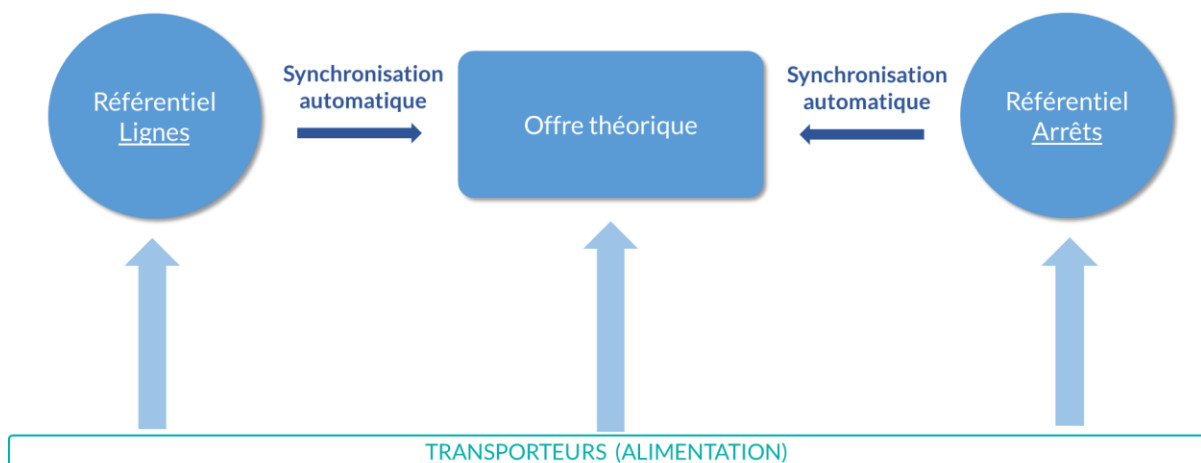
De plus, une grande partie de ces données doivent être publiées au **format netex**, qui bien que permettant une grande exhaustivité quant à la représentation des éléments (notamment au sujet de l'accessibilité). Ce format est très verbeux et ne correspond pas nécessairement à tous les usages de nos ré-utilisateurs. Ainsi, si la cible est la **publication de l'ensemble des données au format netex**, un grand nombre de **données resteront également disponibles dans d'autres formats** (GTFS notamment). Un des objectifs de cet atelier est donc également de vous permettre d'exprimer vos besoins à ce sujet.

## LES PROGRES REALISES DEPUIS UN AN

Nos systèmes ont beaucoup évolué ces dernières années afin de mieux centraliser les données d'informations voyageurs et cette année a connu une forte accélération dans l'aboutissement de ces projets.

En guise de présentation succincte, nous avons deux bases qui servent de référentiels : le **référentiel des lignes** et le **référentiel des arrêts** (permettant d'identifier de manière unique et homogène chaque accès, chaque quai, chaque arrêt – monomodal comme multimodal – ainsi que chaque zone de correspondance). Les extractions de ces deux bases sont disponibles en Open Data à la fois au **format NeTEX et en fichier csv**.

À partir de ces deux bases, nous récupérons les données envoyées par les transporteurs pour constituer l'offre théorique des trois prochaines semaines. C'est de cette action que provient le **GTFS**, et bientôt son **équivalent NeTEX**. Au moment de cet atelier, une évolution du système permettra – enfin – que les **route\_id** et **stop\_id** du GTFS correspondent aux **identifiants des arrêts et des lignes** présents dans nos référentiels, permettant une interopérabilité entre les données d'offre théoriques et les données des référentiels d'Île-de-France Mobilités.



Un autre système a la charge du temps réel. C'est lui qui récupère les données d'offre temps réel ainsi que les éléments liés à l'exploitation envoyés par les opérateurs de transports afin de fournir une estimation du temps d'attente avant un prochain passage, ou de donner les informations sur les perturbations des lignes. Cette année, l'accent a été mis sur la **supervision** de ce système afin de détecter, le plus tôt possible, les incidents pour qualifier leur cause et les corriger. Ce système expose différentes API sur notre plateforme de données en temps réel et utilise les identifiants issus des référentiels d'arrêts et de lignes pour en faciliter l'usage. Comme le dispose la réglementation, ces API fournissent leurs données au format **SIRI**.

Enfin, nous devrions prochainement proposer une nouvelle plateforme pour exposer nos données Open Data. Cette nouvelle plateforme réunira en un **même lieu les données statiques et les API**, pour plus de lisibilité, mais permettra également aux autres services de mobilité, qui ne sont pas sous contrats avec Île-de-France Mobilités, de **venir exposer leur donnée**. En effet, la LOM vise également les opérateurs privés de mobilités (VTC, Free-floating, etc.) au sujet de l'Open Data.

Ces grandes évolutions, qui vont nous permettre à court terme de **proposer une offre de données d'information voyageurs théorique cohérente** avec nos référentiels et de disposer **d'un socle solide pour continuer à construire notre démarche Open Data**. C'est désormais pour se pencher sur la suite que nous souhaitons avoir vos retours.

## LES ATTENTES DE NOS RE-UTILISATEURS

Malgré l'ensemble des évolutions que nous menons pour proposer toujours plus de données et de meilleure qualité, nous sommes confrontés à une limite dans notre démarche : **nos interactions avec vous, nos ré-utilisateurs, manquent de fluidité pour évaluer notre démarche et l'adapter le cas échéant.**

En effet, si certains cas d'usage des données de mobilité sont évidents, comme le calcul d'itinéraires ou le guidage du voyageur dans ces trajets du quotidien, d'autres usages des données sont sans doute possibles, et seraient facilités par la mise à disposition de nouvelles données ou tout simplement par une interopérabilité des données plus importantes. C'est pour cela **que nous avons besoin que vous exprimiez vos retours d'expérience et vos attentes sur nos données.** En effet, l'innovation, qui est au cœur de notre politique MaaS, ne peut se faire sans une bonne adéquation entre offre et besoin en données.