

13 mars 2015 | mis à jour le 17 mars 2015 | par Florence Guernaec

L'ouverture des données ne fait presque plus débat

Le président du Comité du débat national sur l'ouverture des données transports, Francis Jutant, a remis, le 12 mars 2015, son rapport à Alain Vidalies. Ses membres préconisent l'open data dans une finalité d'intérêt général et sous certaines conditions de réutilisation notamment. Surtout, le rapport recommande aux parties prenantes de coopérer pour éviter que l'information voyageurs soit captée par de puissants acteurs de l'Internet.



Les recommandations du rapport Jutant devraient inspirer le futur projet de loi sur le numérique programmé à l'automne 2015. © DR

"La mission confiée au Comité n'était pas simple au départ. Il y avait des approches différentes qui allaient de l'enthousiasme à la réticence en passant par la confusion", a admis Alain Vidalies, secrétaire d'État aux Transports, lors de la remise du ["rapport Jutant"](#).

Le Comité du débat national sur l'ouverture des données transports présidé par Francis Jutant était composé d'une trentaine de membres, représentants des pouvoirs publics, des collectivités locales (Gart, l'ADF, l'ARF et le Stif), des opérateurs (UTP) et des entreprises de transport (RATP, SNCF). Le Comité s'est focalisé sur l'information des voyageurs et les services associés.

Au terme de près d'un an de travail, ses membres ont trouvé un accord et formulent, dans le rapport, des recommandations qui doivent servir de base de travail au futur projet de loi sur le numérique programmé à l'automne 2015. Alain Vidalies l'a promis. Le secrétaire d'État a regretté, au passage, que des parlementaires aient introduit des dispositions sur l'ouverture des données dans le projet de loi Macron. Il a rappelé la position sans ambiguïté du gouvernement sur le sujet : "open data clair et net" et "gratuité".

1 - Retenir le critère d'intérêt général

Dans son rapport, le Comité recommande que l'accès aux données publiques soit déterminé en fonction d'"une finalité d'intérêt général (i.e. d'accès aux informations utiles pour le citoyen ou les entreprises, à partir des données produites dans le cadre d'une mission de service public)".

Ainsi, le comité retient trois modes d'ouverture des données :

- données ouvertes libres de réutilisation déterminées par décret ;
- données ouvertes avec condition de réutilisation incluses dans une liste gérée par l'État (la réserve est liée à des cas de gestion de crise, par exemple) ;
- données ouvertes à des fins d'études et de recherche qui relèvent de la décision de l'autorité organisatrice (restrictions en raison de risque d'atteinte à la vie privée, au secret commercial...)

Le critère d'intérêt général semble faire consensus lors de la table ronde qui a suivi la remise du rapport... encore faut-il s'entendre sur la notion. "Le concept est joli, encore faut-il le nourrir..", a commenté Alain Vidalies.

2 - Créer un environnement favorable à l'open data

Le Comité du débat national sur l'ouverture des données transports recommande également de stimuler l'innovation en construisant les conditions d'un environnement favorable à la réutilisation des données ouvertes. Dans cet esprit, il s'agirait de faciliter l'accès au plus grand nombre à ces données sous certaines conditions. "L'utilisation de données donne lieu à :

- une forme de CGU (Conditions générales d'utilisation), incluant les conditions de réutilisation (Licence Ouverte) ;
- les modalités de mise en œuvre éventuelles correspondant aux jeux de données concernées ;
- des conditions éventuelles de tarification de l'accès technique ;
- des modalités d'information sur l'évolution des données et la participation éventuelle à un réseau de réutilisateurs."

"Pour la licence d'utilisation, il est essentiel de garantir un accès libre et *fair* aux données publiques produites par les opérateurs de transport : à cet effet, l'accès aux données publiques de transport se fait en utilisant la Licence Ouverte, qui établit les bonnes pratiques pour l'utilisation des données."

"Nous sommes actuellement dans un far west numérique", a reconnu Hervé Groleas, directeur de l'Innovation

numérique et des Systèmes d'informations du Grand Lyon. Il faut que l'ouverture des données se fasse dans le respect des politiques publiques et garantisse un développement économique pérenne, durable et loyal. Il existe un risque perçu par les fournisseurs de données. Il faut donc sécuriser l'ensemble avec un dispositif de licence pour les rassurer."

Si les opérateurs sont favorables à ouvrir les données théoriques de passage, par exemple, ils sont réticents à diffuser leurs données temps réel. "Si les données dynamiques ne sont pas libérées, alors on parle dans le vent, a prévenu, Jean-Louis Missika, adjoint au Maire de Paris et membre du Stif. Le jour où l'on donnera les données en temps réel et pour tous les modes de transport, on rendra un service considérable aux Franciliens. Les calculateurs d'itinéraire seront alors utilisés quotidiennement."

3 - Anticiper la création de services d'intermédiation

Le Comité recommande de mettre en place une politique offensive de services aux usagers qui s'appuient sur les données publiques et privées. Il s'agit d'anticiper les risques d'intermédiation, c'est-à-dire la création de plateformes comme il en existe déjà pour les hôtels à l'instar de Booking. Soumis à la concurrence et à la dérégulation du marché, les opérateurs des transports qui sont eux-mêmes producteurs de données, seraient alors contraints de payer pour être référencés par ces services d'information voyageurs.

Ainsi, le Comité préconise de créer des espaces de travail et coopératifs pour favoriser les échanges entre les opérateurs de transport, les start-up et les usagers. L'objectif final est de parvenir à mettre en place des services du type calculateurs multimodaux à l'instar du projet Optimod'Lyon (OPTImiser la MObiilité Durable sur le territoire du Grand Lyon).

4 - Intégrer les données dans les évolutions stratégiques des opérateurs

Enfin, le Comité recommande aux opérateurs d'intégrer les données dans leur stratégie d'adaptation et de transformation voire d'évolution de leur modèle économique.

"Ce sont les opérateurs eux-mêmes qui seront les premiers bénéficiaires de l'ouverture des données pour optimiser le réseau", a souligné Jean-Louis Missika qui considère que l'ouverture généralisée des données va permettre de construire la ville intelligente. La connaissance des flux des voyageurs, par exemple, est utile pour moderniser l'action publique, et en particulier accompagner les mutations du territoire, a ajouté Hervé Groleas.

Il reste cependant du chemin à faire avant de parvenir à l'open data. Au préalable, se pose la question de la qualité des données. "Sur 440 autorités organisatrices, 10 diffusent leurs données en open data, aucune ne passe la validation : il manque des liaisons entre deux lignes, les séquences d'arrêt ne sont pas toujours dans l'ordre, les identifiants d'arrêts et d'horaires changent...", a expliqué Michael Thomas, président de Vehicles, start-up qui développe un projet de plateforme de mobilité. L'objectif aujourd'hui est de formaliser les données pour qu'elles soient exploitables."

Florence Guernalec