

La RATP ouvre la guerre de l'open data

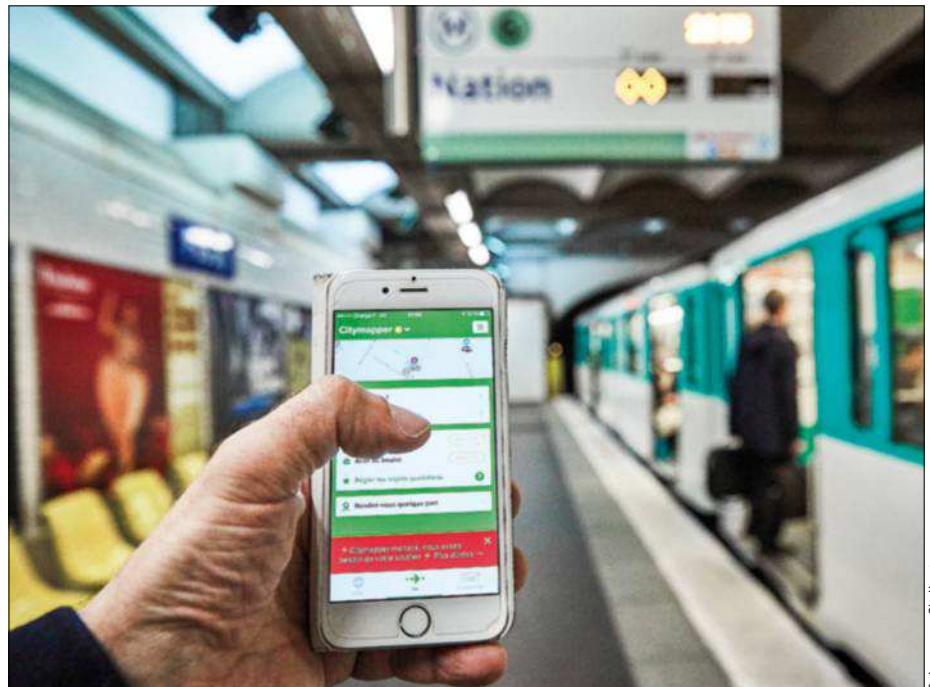
En bloquant l'accès de ses serveurs à l'appli Citymapper, la régie entend valoriser elle-même ses données en temps réel. Un enjeu économique important, que la future loi sur la République numérique doit arbitrer.

« **C**itymapper est menacé, nous avons besoin de votre soutien. » Le message alarmiste est apparu il y a quelques jours sur la page d'accueil de cette application mobile qui permet à ses utilisateurs d'organiser leur trajet en ville, grâce aux informations en temps réel sur l'état du trafic sur route et sur rail. Lancée en 2011, la start-up britannique est déployée dans treize pays et une trentaine de villes.

La clé de son succès : l'open data, ces montagnes de données fournies gratuitement par les administrations, les sociétés de transport, les villes... La loi Macron contraint notamment les acteurs du transport à transmettre gratuitement leurs données en temps réel. Mais depuis quelque temps, le torchon brûle entre la start-up et la RATP. « Nous n'avons pas l'autorisation officielle d'accéder aux données en temps réel à Paris. C'est la seule ville qui nous pose problème », affirme Jean-Baptiste Casaux, chargé du développement de Citymapper, qui a trouvé le moyen de se procurer ces précieuses données par une autre source. Provisoirement...

L'or d'aujourd'hui

Côté RATP, l'explication diverge : « Il y a quinze jours, nous avons eu un nombre très important de requêtes sur nos serveurs, ce qui nous a mis dans une situation très critique », affirme Dominique de Ternay, directeur marketing de la RATP. La régie, qui possède sa propre application concurrente, a ouvert en open data ses premières données en 2013, qui permettent à des start-up de proposer des applis de recherche d'itinéraires. Les données en temps réel seront ouvertes



B. Levy pour Challenges

L'interface de Citymapper dans le métro parisien. L'appli permet à ses utilisateurs d'optimiser leurs déplacements, en particulier en transports en commun. Elle fonctionne pour le moment sans autorisation officielle de la RATP.

« d'ici à la fin 2016 », promet-elle. Le temps de s'adapter techniquement aux pics d'affluence. Pour Citymapper, pas question d'attendre. « L'or de demain, ou plutôt d'aujourd'hui, ce sont les données », affirme Thierry Breton, PDG d'Atos. Le business généré par ces open data « pourrait représenter 1,5 point de PIB », explique Laure Lucchesi, directrice adjointe de la mission Etalab qui pilote l'ouverture des informations publiques. Dans l'Union européenne, leur réutilisation aurait un impact de 140 milliards d'euros par an, selon la Commission. Et dans le monde, celui-ci est évalué entre... 3000 et 5000 milliards de dollars par le McKinsey Global Institute. Longtemps classée parmi les meilleurs élèves de la classe, la France

est désormais dixième dans le Global Open Data Index. « La dynamique mondiale s'accélère, observe Laure Lucchesi. La France a beaucoup progressé mais d'autres pays ont progressé encore plus vite. » Un retard que la loi sur la République numérique d'Axelle Lemaire (lire ci-contre) entend combler alors que la France prend cette année la présidence du Partenariat pour le gouvernement ouvert (OGP). Dans l'Hexagone, les données électorales, les informations géographiques et postales ont également été mises à disposition. La base Sirene de l'Insee sera ouverte au 1^{er} janvier 2017. Au-delà des start-up, cette ouverture permet d'améliorer aussi l'efficacité des entreprises et des administrations elles-mêmes. Par exemple, des données « anony-

« Ma loi favorisera la réutilisation des données »

Challenges. La France est-elle en retard dans l'ouverture des données publiques ?

Axelle Lemaire. Nous sommes bien placés parmi les pays européens. A l'échelle mondiale, les classements sont fluctuants, mais je suis persuadée que les mesures du gouvernement lorsque ma loi sur la République numérique sera promulguée vont nous propulser sur le podium.

N'est-ce pas trop optimiste ?

Les chercheurs britanniques auxquels j'ai présenté le projet français étaient très impressionnés, notamment

par la notion de service public de la donnée. Il s'agit d'assurer la publication des données de référence afin d'en faciliter la réutilisation. Pour qu'elles soient utilisables, il faut un standard de qualité et assurer une interopérabilité avec un système ouvert. Enfin, nous ouvrons la publication des algorithmes quand ils sont responsables d'une décision administrative. Par exemple, pour les admissions post-bac, il y a chaque année des bacheliers déçus qui ne comprennent pas pourquoi ils n'ont pas été admis.

La publication de l'algorithme rendra la décision plus transparente.

L'ouverture des données va-t-elle vraiment changer les choses ?

C'est une révolution tranquille. Quand les chercheurs travaillent sur les hauts et bas revenus, ils ont une très grande difficulté à avoir accès à des données qui intègrent plusieurs critères comme l'éducation, la géographie, les allocations sociales... Avec ces données, ils pourront fournir des travaux fondés sur des faits. Cela permettra aux politiques



P. Sittler/Rea

Axelle Lemaire, secrétaire d'Etat chargée du Numérique.

d'objectiver leurs décisions en s'appuyant sur des faits et non sur de l'idéologie.

Propos recueillis par Paul Loubière

misées » du ministère de l'Intérieur sont désormais accessibles, permettant aux chercheurs de disposer de bases sérieuses pour étudier les phénomènes liés à la délinquance.

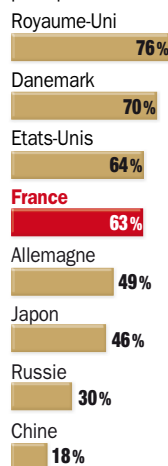
Modèle à trouver

Si les administrations s'ouvrent, la situation reste plus délicate du côté des entreprises, privées ou publiques, comme le démontre l'affaire Citymapper. « Les données en temps réel d'acteurs comme la RATP appartiennent à la communauté : c'est à elle d'imaginer les modèles économiques, pas à la RATP, ce n'est pas son métier », plaide François Bancelon, vieux routier de l'open data, fondateur de Data Publica. Citymapper cherche encore le sien, excluant la publicité. Pour l'instant, elle tire ses revenus de partenariats avec les taxis G7 et Uber, à Paris. De son côté, la RATP semble vouloir gagner du temps pour peaufiner son application. « Nous allons y intégrer tous les modes de transports, Vélib', Autolib', ainsi que la marche », annonce Dominique de Ternay. Une multimodalité qui rappelle celle de Citymapper...

La question se pose également à la SNCF. Celle-ci a ouvert ses données aux développeurs, mais depuis juin 2015, le service indépendant Raildar, qui proposait un suivi des trains en temps réel, ne fonctionne plus. L'entreprise publique admet du bout des lèvres que ces données ne sont plus accessibles à des tiers depuis des modifications apportées à sa plateforme.

SUR LA VOIE DE LA TRANSPARENCE

Degré d'ouverture des données publiques



SOURCE : OPEN KNOWLEDGE

En France, les données électorales, les informations géographiques et postales ont été mises à disposition. La situation est plus compliquée pour les entreprises.

A l'évidence, les entreprises productrices de *datas* sont elles aussi à la recherche d'un modèle. La loi Macron prévoit que les utilisateurs « de masse » – donc gourmands en *datas* – devront compenser le coût supporté en payant une redevance. Cela fera l'objet d'un décret d'application ces prochaines semaines. « Pour ces utilisateurs, comme

Google ou Facebook, nous voulons un modèle où ils participent financièrement aux coûts d'extraction de la donnée : l'open data peut être gratuite pour les petits utilisateurs et payante pour les gros », estime Yves Tyrode, directeur digital de la SNCF. Un beau choc de titans en perspective.

Capucine Cousin et Paul Loubière