

Position

Ouverture des données publiques et enjeux
pour la profession du transport public

adoptée le 10 décembre 2015

La transformation numérique de la société est actuellement en première ligne sur l'agenda politique, tant national qu'europpéen. En effet, l'UTP constate une multiplicité et une diversité de lois¹ ou de projets de loi² sur les questions de numérisation de l'économie et d'ouverture des données publiques. Face à cette actualité, l'UTP souhaite exprimer sa vision de l'ouverture des données dans les transports publics avec des spécificités qui doivent être prises en compte par le législateur et rappeler ses engagements en la matière.

Pour l'UTP, la notion d'Open Data – comprise comme l'ouverture à des fins de réutilisation de toutes les données publiques – doit être explicitée et proportionnée pour éviter des effets préjudiciables aux entreprises de transport public. Des entreprises qui innovent, recrutent et, pour certaines d'entre elles, exportent dans le monde un savoir-faire que certains concurrents étrangers envient depuis des années, notamment la gestion des données dans les réseaux.

Préserver le savoir-faire et les capacités d'innovation

Les opérateurs de transport public se sont engagés dans des démarches d'Open Data dès 2010³. Ils ont clairement identifié les atouts que cette stratégie d'ouverture volontaire pouvait apporter, aussi bien au niveau des relations qu'ils entretiennent avec leurs clients-voyageurs que vis-à-vis des développeurs de service numérique. C'est ainsi que tous les opérateurs investissent actuellement dans

le digital pour fournir des services numériques qualitatifs et susceptibles d'améliorer l'attractivité du transport public. Et dans un contexte international très concurrentiel, cet axe figure clairement parmi les facteurs de distinction des trois grands groupes de transport français, qui comptent parmi les cinq premiers opérateurs mondiaux.

Pour les opérateurs, ces capacités d'innovation au service de la mobilité, **ces savoir-faire industriels en matière d'exploitation mais aussi sur les champs novateurs de l'intermodalité et de la multimodalité sont essentiels** et ne peuvent être mis sur la place publique au nom d'un principe de modernité.

✓ Pour l'UTP, il convient, au contraire, de **soutenir les opérateurs de transport dans leurs initiatives** pour leur permettre de grandir et de faire ainsi face aux géants américains ou chinois. Et contrairement à certaines idées reçues, le partage des travaux de recherche et autres savoir-faire pourrait être source de frein à l'innovation.

Conserver les relations avec les clients-voyageurs

L'information aux voyageurs est l'une des missions principales des opérateurs de transport. Le développement des technologies de l'information a fortement fait évoluer les exigences des clients et, en conséquence, les pratiques de la profession.

Désormais, l'information concerne l'avant, le pendant et l'après voyage. Il s'agit de faciliter les parcours, les expériences et d'accompagner les clients sur l'ensemble de la chaîne de déplacement. Le souci d'amélioration continue des opérateurs de transport les conduit à des partenariats avec des entreprises spécialistes de ces nouvelles technologies pour offrir les solutions les plus innovantes.

✓ Pour l'UTP, il est impératif de ne pas casser cette dynamique, mais plutôt d'accompagner et

1. La loi Macron (article 4) et la loi NOTRe (article 106) comprennent des dispositions sur l'ouverture des données.

2. Comme le projet de loi Valter, la transposition de la directive Concessions, le projet de loi Lemaire ou le projet de loi sur les nouvelles opportunités de l'économie (NOE).

3. Cf. la position de l'UTP sur les enjeux de l'ouverture des données Transports pour le secteur du transport public, adoptée le 3 juillet 2014 et disponible sur le site Internet www.utp.fr

d'encourager les actions des opérateurs de transport dans ces nouvelles stratégies collaboratives.

✓ Pour l'UTP, il convient de **limiter le risque d'intermédiation d'autres professionnels hors secteur** et de préserver cette relation spécifique des opérateurs de transport avec les voyageurs actuels et potentiels. Comme le prône très bien Transport for London, l'autorité organisatrice de Londres, «don't do our job!»⁴.

Limiter les surcoûts de l'ouverture des données et permettre sa prise en charge par les futurs utilisateurs

La mise en œuvre de l'ouverture des données génère des coûts de mise au format (la majorité des informations ne sont pas numérisées), de stockage, de sécurité et de mise à disposition qu'il ne faut pas mésestimer⁵. C'est ainsi que certaines agglomérations tentent des effets volume en créant des plateformes regroupant plusieurs services (transport, stationnement, autopartage...).

Néanmoins, le double impact de la demande (de plus en plus de récupérateurs, qui ne sont pas forcément des réutilisateurs) et de l'offre (de plus en plus de données ouvertes) peut aboutir à une très nette augmentation des moyens alloués. En ces temps de budgets locaux de plus en plus contraints, ce seront toujours autant de financements qui ne seront pas affectés au développement de l'offre de services, alors que la demande de mobilité reste toujours croissante...

✓ Pour l'UTP, **il est important de tirer parti de la dérogation au principe de gratuité**, adoptée dans le cadre de la loi Macron du 6 août⁶. Cette acceptation à tarifier le coût marginal de l'ouverture des données doit être partagée par le plus grand nombre pour permettre aux opérateurs de transport de s'engager plus avant dans ces démarches.

Respecter les règles de propriété industrielle et intellectuelle, tout comme celles de l'Open Data

Les différents textes de loi en projet posent le principe de l'ouverture des données et bases de données par défaut, dès lors qu'un financement public

ou qu'une logique de service public est à l'œuvre. Si la question de ce qu'est précisément une donnée reste entière, le risque est bien réel d'aboutir à un très large périmètre des données à ouvrir.

Or, de nombreuses informations utilisées dans les réseaux de transport relèvent du secret des affaires, de la pure exploitation industrielle ou du savoir-faire et de l'ingénierie propre à chaque opérateur de transport et ont peu de lien direct avec la mission d'intérêt public. D'autres sont l'œuvre de tiers, comme certaines bases de données notamment⁷. Dans ces différents cas, ces données sont soumises à des règles strictes de propriété industrielle et intellectuelle et/ou de confidentialité.

✓ Pour l'UTP, il convient, au préalable, de **définir les données qui seront qualifiées de données publiques** à même d'être ouvertes largement et sans restriction de réutilisation. Le rapport annuel du délégataire⁸ pourrait servir de base pour la constitution de cette «liste blanche».

✓ Pour l'UTP, il ne peut être dérogé au **respect des réglementations en vigueur en matière de protection des droits de propriété industrielle et intellectuelle**, sous prétexte d'exercice d'une mission de service public.

✓ Pour l'UTP, il est nécessaire de **conserver les fondamentaux de l'Open Data**, basés sur des notions de propriété commune ou de partage complet («share-alike»), afin de favoriser des coopérations entre fournisseurs et développeurs profitables au plus grand nombre.

4. « Ne faites pas notre travail! »

5. Pour un réseau de transport urbain d'une grande agglomération, ceci équivaut à un budget d'investissement de l'ordre de 85 à 120 000 € et, en fonctionnement, de 38 à 70 000 €/an, hors frais de personnel.

6. Et réaffirmée dans le projet de loi Valter.

7. Il existe un risque réel de déroger au droit « sui generis » des bases de données dans le projet de loi Lemaire (article 7).

8. Résultant des obligations fixées à l'article L. 1411-3 du Code Général des Collectivités Territoriales, et fixant le contenu réglementaire des informations à produire dans le cadre de l'exécution des contrats de délégation de service public.

UTP

Union
des Transports Publics
et ferroviaires

Avancer par étapes et s'engager résolument dans l'application des dispositions issues de la loi Macron

Les opérateurs de transport ont activement contribué au Comité du débat national sur l'ouverture des données transports. Le rapport Jutand, issu de ces échanges, a permis de nombreuses avancées, partagées par les nombreux acteurs en présence.

L'article 4 de la loi Macron du 6 août 2015 contient des dispositions très précises sur l'ouverture des données pour le secteur des transports publics, que ce soient des services soumis à des obligations de service public ou des services commerciaux. Cette nouvelle loi vient poser un cadre précis pour limiter les dérives face aux géants de l'Internet: une liste de données à ouvrir, des modalités d'ouverture, des règles de réutilisation, des finalités de réutilisation au service des clients-voyageurs, des engagements formalisés entre les opérateurs de transport et les Ministères concernés.

✓ Pour l'UTP, il est indispensable d'**accompagner l'application des dispositions prévues par la loi Macron**, sur l'ensemble du territoire, dans les réseaux des grandes métropoles comme dans ceux qui desservent les petites agglomérations.

Contacts

Claude Faucher - Délégué général de l'UTP
cfaucher@utp.fr Tél. : +33 (0)1 48 74 73 67

Anne Meyer - Département Affaires économiques et techniques
ameyer@utp.fr Tél. : +33 (0)1 48 74 73 28

Valérie Beaudouin - Département Législation et Affaires Européennes
vbeaudouin@utp.fr Tél. : +33 (0)1 48 74 73 49

Dominique Fèvre - Département Valorisation et Communication
dfevre@utp.fr Tél. : +33 (0)1 48 74 73 46

L'UTP

L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) est **l'organisation professionnelle regroupant des entreprises de transport public, ferroviaires (fret et voyageurs) et des gestionnaires d'infrastructure en France.**

Elle représente la profession et défend les intérêts collectifs de ses adhérents auprès des institutions françaises et européennes.

L'UTP représente plus de 170 entreprises de transport urbain réparties sur le territoire français.

Certaines sont liées à des groupes de transport comme CarPostal France, Keolis, Groupe RATP,

SNCF Mobilités, Transdev, Vectalia France. D'autres sont indépendantes et peuvent, à ce titre, adhérer à l'association AGIR.

Depuis 2006, l'UTP fédère les entreprises ferroviaires et les accompagne vers l'ouverture du marché du transport de voyageurs. Il s'agit notamment d'Agenia, Euro Cargo Rail, Europorte, Eurostar, Groupe RATP, Keolis, Objectif OFF, RRT PACA, SNCF, SNCF Mobilités, Thalys, Thello, Transdev, VFLI.

Depuis janvier 2013, l'UTP accueille également des gestionnaires d'infrastructure (Eurotunnel, LISEA, SNCF Réseau) et incarne l'unité de la branche ferroviaire.

UTP
17, rue d'Anjou – 75008 Paris

Tél. : +33 (0)1 48 74 63 51
Fax : +33 (0)1 40 16 11 72

www.utp.fr

