

THNS 2013 - Caroline MAURAND, Urba 2000

Présentation Urba 2000

Urba 2000 travaille sur les ITS depuis plus de 20 ans, avec le Ministère des transports et avec la Commission Européenne et nous participons depuis 6 ans à l'organisation du forum THNS en Chine. Urba 2000 travaille également sur un deuxième axe de développement qui est la coopération avec la Chine sur le développement urbain durable ; nos travaux ont débuté suite à la signature de l'accord de coopération en 2007 et nous avons contribué au renouvellement de cet accord en 2013 lors de la visite du Président français. Nous coopérons principalement sur le territoire du Grand Wuhan.

Plan de la présentation

La présentation porte sur l'Open data et les conséquences de cette politique sur la gestion des systèmes d'information transports et mobilité aux usagers. Elle se construit en deux parties :

- une première partie sur les données : le cadre réglementaire et les initiatives open data et la place des données personnelles et collaboratives
- une deuxième partie sur les conséquences pour les systèmes de gestion et d'information transports

Le mouvement d'Open data, ouverture des données publiques

Derrière le terme open data, les données visées sont des données brutes ou améliorées, des données publiques de tout type (données techniques, juridiques, économiques, etc.).

Au niveau réglementaire, c'est la Directive européenne de 2003 puis sa transposition en droit français en 2005 et 2006 qui fixe le cadre et l'objectif : faciliter l'accès aux données publiques et à leur réutilisation.

En France, ce cadre réglementaire s'est traduit par la création en 2011 d'Etalab, service rattaché au Premier Ministre et chargé de l'ouverture des données publiques.

Les quatre missions d'Etalab sont :

1. Concevoir le portail unique interministériel www.data.gouv.fr ; chaque pays doit mettre en place un portail d'accès aux données.
2. Ouvrir des jeux de données stratégiques et de qualité.
3. Définir les formats / licences et les conditions de partage de valeur
4. Coordonner l'action des administrations de l'Etat en matière d'ouverture des données publiques.

Les données mises à disposition doivent être stratégiques au sens où elles doivent permettre aux développeurs et sociétés de service qui s'en saisissent de faire « effet de levier » et créer des services aux entreprises et usagers. Elles doivent également être de qualité pour garantir une base fiable pour les services qui les développent.

Le portail www.data.gouv.fr est opérationnel depuis 2011 et regroupe déjà 350 000 jeux de données, tout secteur confondu (santé, éducation, justice, transports, etc.). L'accès aux données peut se faire par thème, fournisseur de données, etc.

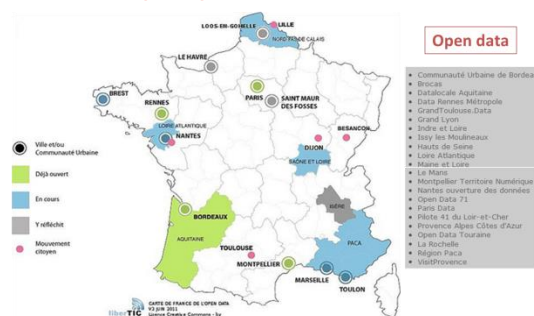
Etalab a également mis en place une licence ouverte et gratuite qui autorise la reproduction, la redistribution, l'adaptation et l'exploitation commerciale des données. Cette licence est compatible avec les standards internationaux existants. Ces licences peuvent être également utilisées par les collectivités locales, les opérateurs publics, directement ou après compléments spécifiques. Ces licences propres et celle d'Etalab se construisent de manière à assurer une interopérabilité.

Etalab est le service de l'Etat en charge de la politique de l'open data pour les données de l'Etat. Parallèlement et de façon complémentaire, les collectivités locales s'engagent également dans une démarche d'open data.

Le mouvement d'Open data et les collectivités locales

On dénombre une vingtaine de collectivités engagées dans ces démarches open data, régions, agglomérations ou villes.

Les données publiques et les collectivités locales françaises



Pour illustrer la nécessité que les collectivités engagées s'inscrivent dans une démarche, nous présentons le cas de Rennes Métropole, une des collectivités précurseur, qui s'est engagée dès 2010.

L'open data est une démarche car, au-delà des aspects techniques, la collectivité doit s'engager dans un échange avec les développeurs d'applications et les sociétés de service pour bien définir les données stratégiques à mettre à disposition. Ces échanges peuvent par exemple s'organiser dans le cadre de concours.

La collectivité doit également accompagner les développeurs dans la mise en valeur des applications ; Rennes Métropole a ainsi créé un espace internet pour assurer la promotion des applications.

La collectivité qui s'engage dans une démarche d'open data, s'engage ainsi dans une démarche interne (coordination des services sollicités), externe de promotion et de valorisation. Le catalogue de données de Rennes métropole compte aujourd'hui 150 jeux de données dont des données en temps réel depuis 2012.

Les jeux de données concernent tout secteur (culture, tourisme, transport,...) et sont récupérables sous plusieurs formats. Exemples de données disponibles dans le secteur des transports : tracés des lignes de bus, localisation des stations de vélos en libre service, ...

Aujourd'hui un réseau d'acteurs s'est constitué, avec les collectivités engagées, les professionnels, les associations, etc. Ce réseau organise des rencontres, débats et mène des réflexions sur l'interopérabilité.

L'open data en Europe et à l'international

En Europe, les pays membres s'engagent dans les démarches open data à des rythmes différents : le Royaume Uni a mis en place son portail (www.data.gov.uk) en 2009 et l'agence nationale a été créée en 2011. L'Allemagne définit les stratégies à adopter et l'Italie a décidé la création du portail de données en 2010, il est en cours de création.

Au niveau international, on compte une trentaine de pays engagés dans des démarches open data. Le mouvement a été initié aux USA en 2004, à Portland.

La ville de Portland est alors sollicitée par Google pour la fourniture de leurs données afin de mettre en place un service d'information sur la mobilité. La ville accepte de coopérer et des premiers standards sont définis. Parallèlement et tirant bénéfice de cette coopération, la ville décide de s'engager dans la construction d'un service open source d'informations transport et de calcul d'itinéraire.

Les enseignements et apports de cette expérimentation à Portland : sur le plan de la gouvernance des acteurs, l'expérimentation a permis de mieux définir le rôle et le positionnement de chaque acteur (la ville, l'autorité organisatrice de transport (AOT) et l'industriel) et sur le plan technique, un travail sur la qualité des données a été conduit ainsi qu'une standardisation des formats pour faciliter les échanges (les standards développés sont ceux utilisés aujourd'hui).

Le positionnement de l'opérateur de transport se pose souvent avec l'arrivée de nouveaux acteurs, les villes, les développeurs et industriels. Il se construit progressivement. Prenons l'exemple de la RATP et du code couleur des lignes du réseau parisien. Dans un premier temps, la RATP interdisait la reproduction de ce code couleur dans les applications développées puis progressivement, une stratégie et une démarche open data s'est mis en place. Aujourd'hui, le code couleur est disponible et reproductible, la condition associée est l'absence de mention de la RATP dans l'application développée. Ainsi, la RATP facilite l'interopérabilité des services mais ne labellise pas les services déployés. De nombreuses bases de données sont aujourd'hui disponibles et la RATP organise des concours de développement d'applications pour identifier les besoins des sociétés de service.

La mise à disposition des données publiques permet de construire des systèmes d'informations aux usagers. Ce mouvement d'open data doit également se coupler avec la capacité croissante des usagers à faire remonter les données et leurs besoins. En effet, les données publiques représentent aujourd'hui 30% des données disponibles mais elles constituent la base des développements

possibles, en fournissant des informations stratégiques et de qualité. Elles sont fondamentales pour bien structurer les services à partir desquelles les données personnelles pourront se déployer.

Les données personnelles et collaboratives

Les données personnelles regroupent l'ensemble des données produites par les utilisateurs, de manière directe (email, blogs, photos) ou indirecte par les traces laissées ou « footprint ». Ces données représentent aujourd'hui une part importante des données produites et cette part est en forte croissance. Les Etats-Unis sont d'importants producteurs (on compte 3500 petabytes soit 10^{15} bytes de données) mais la Chine est en plein développement sur ces sujets (400 petabytes).

Ce déploiement massif des données personnelles est souvent nommé BIG DATA et il se qualifie par trois termes, selon l'institut américain Mc Kinsey : le VOLUME des données, la VARIETE des sources disponibles et la VITESSE exponentielle.

Face à l'open data et à la croissance des données personnelles, les enjeux sont le traitement, le stockage, l'analyse et le management de ces données. De nouveaux modèles sont en cours de construction, à partir de l'émergence de l'économie numérique et du Big Data. Les politiques et outils traditionnels doivent se réadapter pour accompagner et se positionner dans ces grandes mutations.

En particulier dans le secteur des transports et de la mobilité, les mutations sont en cours dans un environnement où il est nécessaire de favoriser un report modal durable, individualiser les transports collectifs et mieux partager les transports individuels et l'espace public.

Les mobilités du futur et les systèmes d'informations et de gestion de l'information voyageurs

La mobilité du futur est une mobilité multimodale. Pour favoriser durablement le report vers cette mobilité multimodale, assurant un bon rapport coût – efficacité (largement développé dans les interventions du Forum), l'information aux usagers est essentielle !

Pour favoriser cette mobilité multimodale intelligente, 5 objectifs sont retenus :

1. Diminuer le coût d'accès aux données publiques de mobilité (accès technique, financier, ...)
2. Décloisonner l'information liée aux différents modes de déplacement
3. Simplifier la mise en oeuvre de nouveaux services
4. Expérimenter des multimodalités avancées
5. Permettant au pouvoir public de « reprendre la main » sur l'information voyageurs

En France, 3 axes de travail ont été définis pour remplir ces objectifs :

- des réflexions et travaux sur des nouvelles infrastructures techniques : mutualiser, regrouper les données publiques et privées, interconnecter et assurer l'interopérabilité des infrastructures
- des réflexions et travaux de recherche et développement, notamment sur les systèmes de modélisation et les outils de gouvernance

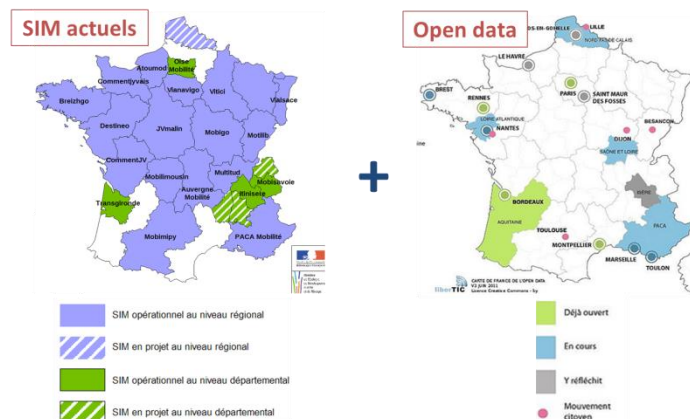
- la mise en place d'expérimentations, à l'échelle locale et nationale

Les projets à l'échelle locale et à l'échelle nationale

A l'échelle locale, de nombreux projets sont mis en place pour tester des mutualisations de données et des mises en interopérabilité.

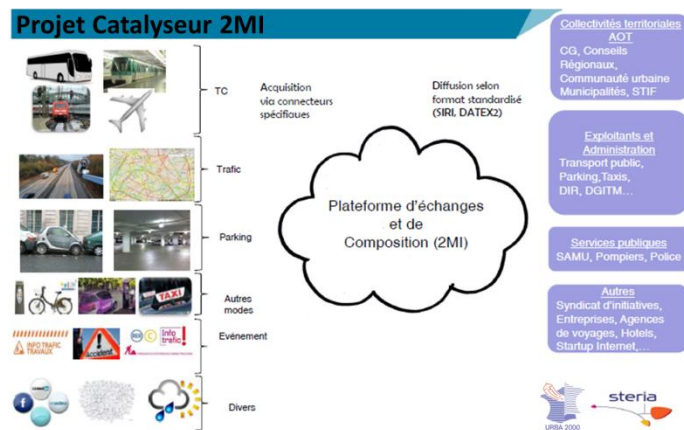
En effet, la plupart des Régions, Département ou Communauté d'agglomérations disposent de leur propre système d'informations voyageurs (SIM). Parallèlement, les collectivités se sont parfois engagées dans des démarches open data. L'enjeu est donc de pouvoir intégrer les deux démarches afin de fournir des informations consolidées aux usagers avec une capacité progressive à exploiter les données personnelles remontées par les usagers.

Des expérimentations plus poussées sont également menée à l'échelle locale. Nous citons l'exemple du Grand Lyon avec le projet Optimod'Lyons qui implique les autorités publiques, les opérateurs de transports et des industriels. Les 3 principaux objectifs sont : fluidifier le trafic, mieux informer les usagers sur l'offre de mobilité disponible et les accompagner dans le choix et la construction de leurs déplacements et enfin optimiser la gestion du fret urbain.



Chaque collectivité déploie son système d'information ; à l'échelle nationale, des projets se développent afin d'assurer une interopérabilité entre les plateformes locales et pour assurer à terme une continuité du service sur tout le territoire. Ils impliquent les services de l'Etat, les collectivités et les industriels.

A l'échelle nationale, nous citons en particulier la démarche Catalyseur 2MI (Mobilité multimodale intelligente). La première phase de la démarche a pour objectif de fournir des jeux de données de transports et mobilité standardisés à l'ensemble des professionnels et opérateurs de services, du secteur des transports élargi (gestionnaires de parking, ...).



Conclusion

Nous sommes aujourd'hui dans un système en mutation, avec l'arrivée de nouvelles opportunités issues de la pénétration de l'économie numérique dans les différents secteurs de la société. Le secteur des transports est également fortement impacté. De nombreux systèmes d'informations aux usagers existent et ils doivent s'adapter en assimilant progressivement l'open data et les données personnelles. En effet, les usagers peuvent aujourd'hui, à tout moment et tout endroit, produire une donnée et indiquer leur besoin.

Les systèmes d'informations sont essentiels pour assurer le report modal durable vers des usages plus durables, efficaces et économiques. Les autorités publiques, les opérateurs de transports et les industriels doivent saisir ces opportunités pour construire une nouvelles gouvernance et des outils associés.