

Open data : l'enjeu clef des transports intelligents

NUMÉRIQUE // Le traitement de millions d'informations est au cœur des services permettant d'améliorer la mobilité. Les opérateurs ouvrent progressivement leurs données sous l'impulsion de la loi Macron de 2015. Mais il reste des réticences.

Marion Kindermans
mkindermans@lesechos.fr

Programmer un itinéraire qui en fonction de la météo du jour oriente vers le vélo ou le train, éviter le tramway qui a dix minutes de retard ou laisser tomber l'auto-partage en raison des bouchons annoncés... L'utilisateur peut accéder de son smartphone à une mobilité plus efficace, et, dans un futur proche, au paiement pour un billet multimodal unique. La smart city des transports avance. De nombreuses applis développées par les opérateurs de transport ou des start-up offrent pléthores de services. Au cœur de cette formidable amélioration des déplacements urbains : les millions de données – horaires, arrêts, parcours, tarifs, incidents sur le réseau... La loi Macron du 6 août 2015 impose aux entreprises des transports publics et de mobilité l'ouverture de ces données, l'open data. SNCF, RATP, Keolis, Stif... A des degrés divers, les transporteurs s'y mettent tous. Une des pionnières, la RATP, a ouvert en juillet 2012 les données statiques sur ses 26.000 lignes de bus, métro, tramway, RER. Depuis janvier 2017, elle a mis sur sa plate-forme les données en temps réel, qui ouvrent la possibilité de prévoir ses trajets futurs, mis à jour toutes les 5 minutes en fonction des incidents de parcours.

Un écosystème ouvert

Ces données sont gratuites dans la limite de 30 millions de requêtes par mois. « Au-delà, pour les gros utilisateurs, nous demandons une contribution financière, comme l'autorise la loi », explique Dominique de Ternay, responsable marketing de la RATP. Car ce partage des données a un coût. Le groupe a dépensé un million d'euros

pour doubler son parc de serveurs informatiques et a créé deux postes.

L'opérateur de transports Transdev, milite, lui, pour une plate-forme collaborative. A défaut d'obtenir la participation de la RATP ou de la SNCF fin 2016, le groupe a créé une plate-forme baptisée « Catalogue ». Il a été aidé par la Fabrique des Mobilités, programme lancé par l'Ademe. Objectif : centraliser ses données mais aussi celles d'autres opérateurs pour en faire « le Wikipedia de la mobilité en France ». « Nos concurrents peuvent certes utiliser nos données mais nous pouvons aussi utiliser celles des autres, les opportunités d'un écosystème ouvert sont bien plus importantes que les risques », estime Yann Leriche, directeur performance chez Transdev. Des villes, comme Rennes ou Nantes, ont été pionnières pour ouvrir leurs données. Mais la pratique est émergente.

Les applis n'ont pas encore de business model très définis. Et l'enjeu porte aussi sur la séparation entre les données qui peuvent être ouvertes et les données privées. Ainsi, SNCF Gares & Connexions utilise, grâce au Wi-Fi, les data, qui remontent des visiteurs qui transitent dans ses gares pour mieux agencer les lieux, positionner ses bornes d'embarquement, et optimiser les panneaux d'informations voyageurs. Mais pas question de les rendre public, puisqu'elles relèvent du domaine privé des usagers. Cette marche vers l'open data se fait doucement. Et rencontre encore des limites. « Pour l'instant, chacun peut ouvrir ses données sur sa plate-forme selon son propre protocole, avec ses propres formats, cela manque d'uniformisation », fait remarquer Raphaël Cherrier, fondateur de Qucit, start-up sur la mobilité urbaine. ■



PIONNIÈRE. Depuis le mois de janvier, la RATP a mis sur sa plate-forme les données en temps réel, qui permet de prévoir ses trajets futurs, mis à jour toutes les 5 minutes en fonction des incidents de parcours. Photo Shutterstock

L'INTERVIEW DE GUILLAUME DURAND

Directeur associé chez Wavestone, en charge des transports

« Malgré leurs réticences, les transporteurs doivent ouvrir leurs données pour rester dans la course de la mobilité future »



Wavestone

● Où en est-on dans l'ouverture des data sur les transports ?

La France est globalement en avance dans ce domaine, grâce à des règlements européens qui ont enclenché le mouvement et des lois françaises qui ont accéléré les pratiques. La loi Macron d'abord en août 2015, suivie par la loi pour une République numérique (dite loi Lemaire) d'octobre 2016 a encadré les choses notamment en termes de protection des données. C'est un des enjeux du sujet mais globalement, le mouvement est inéluctable. Tous les opérateurs devront ouvrir leurs données mobilité. Les collectivités ont aussi enclenché le mouvement. Celles de plus de 3.500 habitants doivent aussi le faire.

● Quel est l'intérêt pour l'opérateur d'ouvrir ses données ?

Au-delà de l'obligation réglementaire et de l'image, il doit participer à ce monde ouvert et collaboratif. Cela lui permet aussi de nouer des partenariats avec les start-up qui sont sur la mobilité ou avec des communautés d'usagers. Il a intérêt à mutualiser ses données avec d'autres pour créer ses propres services. Les autres peuvent accéder à ses données, certes, mais cela marche aussi dans l'autre sens. Aujourd'hui, tous les transporteurs veulent faire partie du mouvement, cela concourt à une saine émulation entre eux.

● Il existe néanmoins des réticences sur le sujet, certains hésitent à y aller franchement...

C'est vrai, il existe des freins qui peuvent conduire à certaines réticences. D'abord, ouvrir ses données, surtout celles en temps réel, coûte cher. Passer à l'open data suppose d'investir en ressources informatiques et humaines. Et il faudra aussi investir de plus en plus dans la sécurisation des données personnelles. Or, de par la loi, l'opérateur n'a pas le droit de gagner de l'argent avec ses données. Pour les opérateurs de transports, la démarche n'est donc pas rentable.

Le deuxième risque, c'est la protection du savoir-faire de l'entreprise. Il y a un danger de désintermédiation. Les transporteurs peuvent perdre la maîtrise directe du client. Les usagers iront voir d'autres sites qui ont pourtant utilisé leurs données. Ils se trouvent dans la position des hôteliers face à booking.com.

● Que doivent-ils faire pour rester dans la course ?

Ils n'ont pas d'autres choix que d'accélérer leurs propres offres de services de mobilité, tout en poussant pour un écosystème ouvert et dynamique. Et tout cela, pour éviter que d'autres start-up ou des géants du numérique, comme Google, prennent la main en faisant sans eux. *Propos recueillis par M. K.*

69 // LYON

Mobilité : le Tubà fait cogiter publics et privés

Dans ce lieu atypique de Lyon, collectivités locales, grands groupes et start-up imaginent des services intelligents dans les transports à partir de la matière brute du Big Data.

Léa Delpont

Atypique. Le Tubà, ce lieu d'innovation lyonnais, rassemble des acteurs publics et privés qui de près ou de loin ont ouvert ou vont ouvrir leur données en ligne. D'un côté, la région, la métropole – première collectivité à avoir ouvert l'ensemble de ses données (854 jeux en open source sur la plate-forme data.grandlyon.com). De l'autre, une vingtaine de grands groupes : EDF, Orange, Veolia, Keolis... Ils

partagent leurs data en mode restreint avec près de 200 start-up naviguant autour de l'écosystème tech. On y imagine les futurs services de la smart city, lesquels sont testés par des panels de citoyens. La mobilité, sujet fondateur, a émergé en novembre 2014 autour de la création d'Optymod, lancé un an plus tard par la métropole. Une sorte de GPS urbain pour identifier les meilleurs itinéraires en temps réel. Il a nécessité la mutualisation des informations du métro, des bus, des Vélib', de la circulation automobile, etc. « C'est l'ADN de notre démarche : collecter, mutualiser, pour innover », explique Léthicia Rancurel, directrice du Tubà.

Automatisation en ligne de mire

On y défriche aussi, dans le maquis des data, les thématiques de l'énergie, du logement, de la culture, mais la mobilité revient au cœur avec la récente adhésion de la société d'auto-roule APRR, des parkings LPA et d'Als-



ÉCOSYSTÈME. Le Tubà rassemble la région, la métropole et une vingtaine de grands groupes, comme EDF, Orange, Veolia et Keolis. Photo Stephane Audras/REA

tom. Trois enjeux se dégagent dans les transports : l'automatisation (Lyon est un territoire d'expérimentation avec la navette autonome Navya), la planification urbaine – l'électrification des villes pour la recharge des véhicules –, et enfin le partage, que ce soit du parking ou de la voiture. Le Big Data en est le levier commun. « En France, patrie d'ingénieurs, on a tendance à se focaliser sur l'objet et sa performance, comme le TGV, Navya... Mais il ne faut pas oublier de maîtriser nos data, met en garde l'animatrice de ce lieu inspiré des Fab Lab. Non structuré, ce tas d'or n'a aucune valeur. » Bien ficelé, ce gisement d'informations regorge de nouveaux services à haute valeur ajoutée, en gestation au Tubà. APPR cherche un moyen de valoriser son badge de télépéage, Alstom veut améliorer la connectivité des trains et trams afin de proposer de l'information géolocalisée, et la métropole souhaite mettre en place un guichet unique numérique pour sa billetterie. ■