

Projet de loi pour une République numérique : pour une ouverture des données publiques proportionnée et maîtrisée

Engagés depuis le début des années 2010 dans des démarches d'ouverture de leurs données, les opérateurs de transport public ont clairement identifié les atouts potentiels de cette stratégie. Ils sont aussi très lucides sur les risques non négligeables d'une ouverture disproportionnée et non maîtrisée¹.

Dès le début des années 2010, les opérateurs de transport public se sont engagés dans des démarches d'ouverture de leurs données. Ils ont clairement identifié les atouts que cette stratégie d'ouverture volontaire pouvait apporter. Ils investissent actuellement dans le digital pour fournir des services numériques qualitatifs qui améliorent les services offerts à leurs passagers et, ainsi, l'attractivité du transport public.

Conscients des bénéfices sociétaux et économiques que l'ouverture des données peut apporter, les opérateurs de transport public, réunis au sein de l'UTP, sont aussi très lucides sur les risques non négligeables d'une ouverture disproportionnée et non maîtrisée².

C'est à ce titre, qu'ils souhaitent accompagner l'objectif ambitieux affiché par le

gouvernement, dans son projet de loi pour une République numérique, de « donner une longueur d'avance à la France » dans ce domaine. L'UTP a ainsi participé à la consultation publique sur le projet de loi, mi-octobre 2015 et a suivi avec une vigilance particulière les débats à l'Assemblée nationale.

L'UTP souscrit totalement aux enjeux énoncés d'offrir une meilleure information aux citoyens et aux administrations. Cet objectif de transparence est essentiel pour ses membres engagés aux côtés des collectivités locales dans la réalisation de leur mission de service public de transport.

L'UTP regrette toutefois **qu'il n'y ait pas eu, au préalable, une appréhension globale** de la question de l'ouverture des données, qui est ainsi partiellement traitée dans de nombreux textes de lois³, alors qu'elle modifie profondément la loi CADA⁴ de 1978. La loi du 6 août 2015, dite loi Macron,

prévoit ainsi déjà l'ouverture des données dans les transports publics, de même que les textes de transposition des directives Marchés et Concessions précisent les données à transmettre. Ce morcellement des textes aux champs d'application différents devrait, de surcroît, **générer de l'insécurité juridique due à des problèmes d'articulation**.

L'UTP déplore, par ailleurs, tout comme le Conseil d'État, « **l'insuffisance de l'étude d'impacts** qui, sur plusieurs sujets, n'évalue pas les incidences des mesures prévues par le texte (.../...) notamment les coûts des mesures qui sont proposées », à la charge des opérateurs et des collectivités publiques. Or, les obligations qui découleront de la future loi Lemaire seront nombreuses et coûteuses tant pour les collectivités locales que les opérateurs : mise au format et mise à jour des documents mis en ligne et communicables, mise

1. et 2. Cf. la position de l'UTP sur l'ouverture des données publiques et les enjeux pour la profession du transport public, adoptée le 10 décembre 2015 et disponible sur le site Internet www.utp.fr

3. L'article 4 de la loi du 6 août 2015 (loi Macron), la loi Valter du 28 décembre 2015, l'ordonnance et le décret relatifs aux contrats de concession du 29 janvier et 1er février 2016, qui prévoient déjà des dispositions concernant l'ouverture des données des DSP, le projet de décret sur la transposition de la directive sur les marchés publics.

4. Loi du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public et diverses dispositions d'ordre administratif, social et fiscal.

Projet de loi pour une République numérique : pour une ouverture des données publiques proportionnée et maîtrisée

en place d'un hébergement correctement dimensionné, mise en place de mesures de sécurité adaptées, renforcement des conditions de stockage des documents et de la bande passante, mise en place de mesures de limitation des coûts d'énergie induits par ces obligations, adoption de licences...

À titre d'exemple, pour la mise en place d'une plate-forme Open Data dans un réseau de transport urbain d'une métropole de province, le coût des investissements est estimé à près de 100 000 euros et le coût de fonctionnement de 38 à 70 000 euros par an, hors frais de personnel, sachant que ces coûts ne sont pas dégressifs pour les réseaux de moindre taille.

Une étude d'impacts approfondie aurait été d'autant plus nécessaire que le champ d'ouverture des données prévu par le projet de loi est extrêmement large⁵, que **l'ouverture des données sera irréversible** et que le contexte a largement évolué depuis l'adoption de la loi CADA. Le principe de réutilisation qui est généralisé pourra, certes, favoriser le développement de PME, mais il devrait surtout **bénéficier à de grandes entreprises du net, qui seront les seules à même de pouvoir traiter et tirer profit de la quantité d'informations désormais ouvertes**, mais dont les pratiques pourraient aller à l'encontre de l'intérêt général recherché.

De plus, l'UTP insiste sur l'indispensable respect des conditions de réutilisation comme la non-altération des données, la non-dénaturation de leur sens, la mention de la paternité et de leur dernière mise à jour. Ces conditions sont des garde-fous incontournables pour limiter tout usage abusif ; elles ont d'ailleurs été prévues par la loi Macron.

Dans une économie mondialisée et très concurrentielle, **il est fondamental**

de protéger les entreprises françaises (PME et grosses entreprises) en précisant le champ des données qu'il convient d'ouvrir et en respectant leurs droits de la propriété intellectuelle.

La non opposabilité des droits de la propriété intellectuelle des personnes morales visées par le projet de loi⁶, et surtout de celles en charge d'un service public industriel et commercial, aurait pour conséquence **la captation des savoir-faire des entreprises françaises et réduirait à néant leur volonté et capacité d'innovation. Cette ouverture n'est d'ailleurs pas prévue dans les autres États**⁷. Faute de réciprocité, celle-ci s'exercera au détriment de la France et de ses intérêts stratégiques ou vitaux⁸. Seraient concernées par cette ouverture non seulement les données des entreprises exploitant des services publics, mais également les données de leurs fournisseurs, industriels et équipementiers, de leurs sous-traitants, avec d'importantes conséquences sur la survie économique de ces partenaires.

Une délimitation précise des données ouvertes et la protection de la propriété intellectuelle sont d'autant plus importantes que, d'une part, **la jurisprudence n'est toujours pas stabilisée concernant la protection du secret commercial et industriel**, certaines décisions étant contradictoires et que, d'autre part, les sanctions prévues en cas de violation du secret industriel et commercial sont d'un montant ridiculement bas au regard des nouveaux enjeux de la réutilisation⁹.

Union professionnelle réunissant des opérateurs privés et publics, l'UTP attire, par ailleurs, l'attention sur la nécessité de ne pas créer de distorsion de compétition entre les différents modes de gestion des services publics (régie/SPL, marché public, délégation de service public), qui serait

contraire aux principes d'une égalité d'information des administrés et administrations.

Enfin, l'UTP relève que le délai de six mois¹⁰ prévu pour l'application de la loi ne permettra ni aux entreprises ni aux collectivités publiques de remplir leurs obligations en matière de diffusion des données. Un délai de deux ans nous paraît plus réaliste, à l'instar du délai prévu par le décret relatif aux contrats de concessions, concernant la mise à disposition des données essentielles.

5. Il englobe ainsi les structures et les contenus des bases de données qui sont utilisées pour l'exploitation du service public.

6. Article 7 de la petite loi du 25/01/2016.

7. Ni les Etats-Unis, ni la Chine, ni les autres États-membres de l'Union n'ont prévu d'ouvrir leurs données.

8. A. Antoine, « Les expériences étrangères d'ouverture de l'accès aux données publique », L'Actualité Juridique Droit Administratif, 2016, n°2/2016, p. 84.

9. Article 8. I de la petite loi du 25/01/2016.

10. Article 5. II de la petite loi du 25/01/2016.

CONTACTS

Claude Faucher

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

Valérie Beaudouin

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

Anne Meyer

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

Dominique Fèvre

Département Valorisation
et Communication
dfevre@utp.fr
+33 (0)1 48 74 73 46

L'UTP. L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) est l'organisation professionnelle des entreprises de transport public, ferroviaires (voyageurs et fret) 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 incarne l'unité de la branche ferroviaire.

