

L'open Data : enjeux juridiques, enjeux concurrentiels

Organisateurs-trices :

Isabelle Bon-Garcin, Professeur de droit privé (faculté de droit-Université Lyon2), Directrice de l'EA Droits, Contrats, Territoires, Co-directrice du Master 2 Droit des transports et de la logistique,

Contact :

isabelle.bon-garcin@uni-lyon2.fr

Texte d'appel à communications

Né d'un souci de transparence, de modernisation de l'action publique et de soutien au dynamisme économique, le développement de l'open data, définit comme la mise à disposition des données non personnelles détenues par une personne morale ou institutionnelle dans un format facilement exploitable, va engendrer des bouleversements dans l'activité de transport.

Ainsi, l'article L.1115-1 du code des transports issu de la loi du 6 août 2015 « pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques » a instauré, à la charge des exploitants de services réguliers de transport public de personnes et des exploitants de services de mobilité, et le cas échéant les autorités organisatrices de transport, une obligation de diffusion de leurs données numériques (arrêts, tarifs publics, horaires planifiés et en temps réel, etc.). Il s'agit ici principalement d'informer les usagers et de permettre l'organisation optimale des services de mobilité et des modes de transport. Ces données doivent être diffusées par voie électronique, au public mais aussi aux autres exploitants, dans un format ouvert destiné à permettre leur réutilisation libre, immédiate et gratuite (dérogation possible à l'égard des utilisateurs de masse). Le code des transports prévoit que les opérateurs concernés seront réputés remplir leurs obligations dès lors qu'ils adhéreront à des codes de conduite, des protocoles ou des lignes directrices préalablement établis par eux et rendus publics. Un code de conduite (annexé à un arrêté du 14 mars 2017) a ainsi été élaboré par Air France, la RATP, SNCF, Transdev, Keolis, CarPostal France et AGIR, auxquels se sont associés l'UTP et la FNAM, en tant qu'organisations professionnelles des transports publics et du secteur aérien. Si l'accès des voyageurs à ces informations semble plutôt être une avancée pour ces derniers, leur permettant (peut-être) de mieux gérer leur mode de déplacement et d'assurer un meilleur service public, l'accès aux autres exploitants (éventuellement concurrents) peut poser question et ce d'autant que la loi pour une République numérique promulguée le 7 octobre 2016 est venue systématiser le processus d'ouverture des données publiques, dans l'idée de faciliter tant leur circulation que leur réutilisation à des fins commerciales ou non, permettant ainsi de favoriser la concurrence pour faire émerger les acteurs de l'activité numérique. Or, si l'article L.1115-1 cité précédemment énumère précisément les données des services réguliers de transport public de personnes et des services de mobilité qui doivent être transmises, la loi du 7 octobre 2016 (dite Loi Lemaire) est bien évidemment moins précise sur ce point et pose la question des documents qui doivent être publiés en ligne et ceux qui ne le peuvent pas en raison de la sensibilité de leur contenu lié à la sécurité de la circulation

des personnes par exemple, ou parce qu'ils contiennent des éléments de savoir-faire technique, économique stratégique ou financier. Ainsi, l'effectivité du droit de la réutilisation des informations publiques dépend étroitement de leur accès. Au-delà de cette délimitation du champ d'application de ce texte à l'égard des données, on peut également s'interroger sur ses conséquences en matière de concurrence.

Mots-clés : Open-data – Transparence – Transmission – Utilisation - Concurrence