

Comment l'Open Data pourra favoriser l'apparition de nouveaux services de mobilité au Sud de la Méditerranée ?

Introduction

L'arrivée progressive des technologies de l'information et de la communication (TIC) dans le domaine des transports urbains a provoqué une transition profonde du secteur : de nouveaux outils sont créés, de nouveaux services apparaissent et de nouveaux acteurs émergent. Un des enjeux majeurs de cette transition numérique est celui de la donnée. Transformable en information, la donnée est essentielle au développement de nouveaux services de mobilité qui s'appuient sur l'outil numérique. Celle-ci peut prendre plusieurs formes et suivre différentes normes, la plus intéressante étant celle de l'Open Data, ou "donnée ouverte". On entend ici par Open Data des données qui répondent à des normes bien précises initialement définies à l'occasion du séminaire de Sébastopol sur l'Open Government en 2007. Ces normes sont les suivantes : une donnée ouverte doit être complète, primaire, permanente, accessible, exploitable, non-discriminatoire, non-propriétaire et libre de droit. L'utilisation des Open Data est devenue dans certaines villes un facteur essentiel dans le développement des services de mobilité. La mise à disposition des données publiques par les autorités de certaines villes a fourni à de nombreux acteurs, professionnels et particuliers, la possibilité de les exploiter et créer une valeur ajoutée.

Les Open Data peuvent être identifiées selon deux axes : les données statiques et les données dynamiques (Chignard, 2012). Dans le domaine du transport, il existe ainsi différents types de données dans chacun de ces axes. Le premier axe regroupe essentiellement des informations descriptives et des données de géolocalisation (tarifs, plans des lignes, stations...), et le second des données statistiques et des données en temps réel de fonctionnement des services (horaires en temps réel, nombre de voyageurs, etc.) (Bouteiller & Berjoan, 2013). Une fois ouvertes, toutes ces données peuvent être utilisées dans l'un des quatre objectifs suivants (Chignard, 2012) : la simple « consultation », la « médiation » à savoir la mise en forme de données pour consultation, la « réutilisation spécialisée » soit l'utilisation de l'open data comme matière première dans un autre processus, et la « réalisation d'applications ». Ce document s'intéresse à ce dernier aspect, et à l'opportunité de créer des services numériques innovants et utiles aux citoyens, tels que des services d'information voyageur.

L'application des Open Data dans le secteur du transport urbain est bien illustrée dans les villes d'Europe, où des pays comme la France, l'Espagne ou l'Italie, ont su prendre les mesures politiques pour ouvrir l'accès aux données publiques. En parallèle, dans le sud du bassin méditerranéen, une urbanisation généralement effrénée et des politiques urbaines axées sur l'usage de la voiture particulière ont ralenti le développement des services de transports. Dans cette situation, la mise à disposition, voire l'existence même, de données publiques n'est pas toujours un acquis. De plus, certaines situations géopolitiques instables ont participé au ralentissement du développement de ces services, ainsi que du positionnement vis-à-vis de l'Open Data. Si certains pays tels que la Tunisie, la

Jordanie ou Israël ont récemment compris l'enjeu que représente l'Open Data pour le développement local, l'ensemble de la méditerranée du Sud et de l'Est reste en retard sur ce sujet¹.

Ce document vise ainsi, à travers une observation des services mobiles de transports urbains existant autour du bassin méditerranéen, à apporter une réflexion sur les différents niveaux et initiatives de développement de l'Open Data dans les pays de la région MENA (*Middle East and North Africa*).

Le bassin méditerranéen : une région de disparité en termes d'Open Data qui recoupe les différents niveaux de service de transport

Les opportunités d'amélioration et d'optimisation du transport urbain apportées par les TIC sont multiples. Elles permettent notamment aux opérateurs une meilleure gestion des systèmes et ainsi de l'offre de service. La donnée a acquis ici un rôle clé dans ce fonctionnement, la rendant aussi importante que le service lui-même. Avec la conversion de la donnée en information, les TIC ont permis à de nouvelles interfaces numériques d'apporter une véritable valeur ajoutée à cette information, créant ainsi de nouveaux types de services. Parmi ces interfaces, le smartphone et les applications mobiles représentent certainement le potentiel de développement le plus intéressant. En effet, avec 1,4 milliards d'unités vendus en 2015², et 2,6 milliards d'abonnements mobile enregistrés³, c'est 35% de la population mondiale qui est dotée d'un smartphone aujourd'hui⁴.

Une observation sur un an, d'octobre 2015 à octobre 2016, a été menée par CODATU sur les applications mobiles dédiées aux transports à travers le monde. Il en est ressorti une estimation du taux de pénétration moyen global de ces applications située autour de 5% de la population des villes ciblées. Ce taux de pénétration a été calculé en partant des données de téléchargement, permettant d'estimer le nombre d'utilisateurs réel de chaque application. Derrière cette moyenne, des taux très variables ont été observés d'une région à l'autre du globe. Le bassin méditerranéen révèle un contraste extrêmement marqué entre Nord et Sud. Et lorsqu'on s'intéresse au développement des Open Data dans cette région, de grands écarts sont aussi constatés.

¹ Observation faite suivant l'existence de portails Open Data dans les différents pays de Méditerranée, à l'aide du recensement proposé par la plateforme OpenDataSoft : « A comprehensive list of 2600+ Open Data portals around the world ». Cette observation a ainsi montré que la grande majorité des pays méditerranéen du Sud et de l'Est ne disposent pas de portail Open Data pour le Transport.

www.opendatasoft.com

² Rédaction JDN (2016) : *Le nombre de smartphones vendus dans le monde*, www.journaldunet.com, 21/10/2016

³ Guide Entrepreneur (2015) : *61 milliards de smartphones dans le monde d'ici 2020*, guideentrepreneur.com, 21/10/2016

⁴ Tekiano (2015) : *35% de la population mondiale utilise des smartphones*, www.tekiano.com, 21/10/2016



Figure 1 Pénétration de l'utilisation des applications de mobilité selon les régions

Afin de comprendre la situation du bassin méditerranéen, un panel de villes a été extrait de cette observation dans les trois principales régions de la méditerranée, à savoir l'Europe du Sud, le Proche Orient et l'Afrique du Nord. Quinze villes ont ainsi été ciblées et comparées en termes d'offre de services mobiles d'une part, et d'ouverture à l'Open Data de l'autre. Les villes en question se situent dans les pays suivants : France, Espagne, Italie, Grèce, Turquie, Liban, Israël, Jordanie, Egypte, Tunisie, Algérie et Maroc. Les situations politiques ainsi que les structures de réseaux étant très différentes selon les régions, ce panel se veut synthétique tout en quadrillant l'ensemble du bassin méditerranéen. En consultant les données 2014 de l'Open Data Barometer, outil développé dans le cadre du programme Open Data for Development (OD4D), on remarque d'emblée une forte disparité dans le niveau de développement des Open Data (Liban et Algérie non inclus)

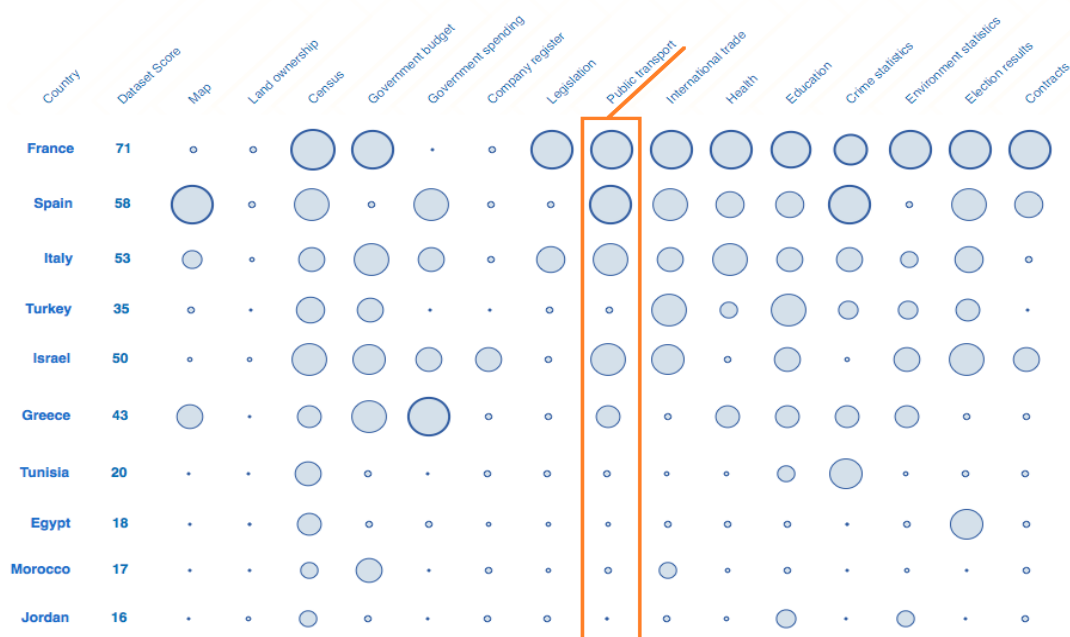


Figure 2 Niveaux de développement des Open Data selon l'Open Data Barometer – 2014

Avant de regarder chaque région dans le détail, l'analyse des différentes applications mobiles existantes dans ces pays fait d'abord ressortir qu'une écrasante majorité sont dans les pays d'Europe. 70% des applications identifiées se trouvent dans cette région, les 30% restants sont répartis à égalité entre le Proche Orient et l'Afrique du Nord. En revanche, les taux de pénétration de ces applications sont sensiblement différents entre ces deux régions.

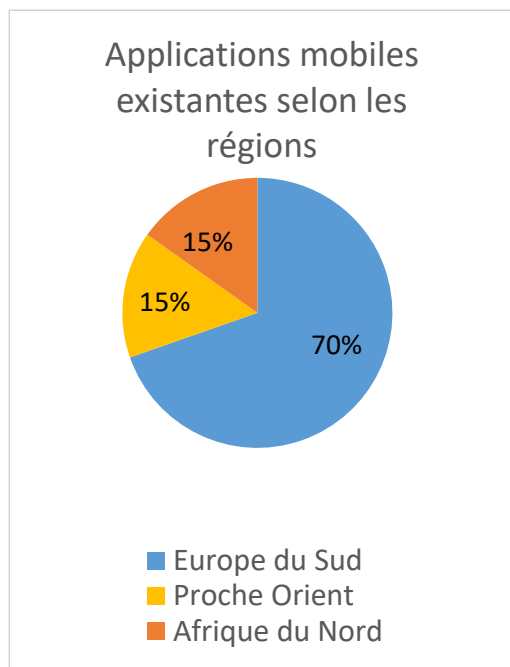


Figure 4 Applications mobiles existantes selon les régions

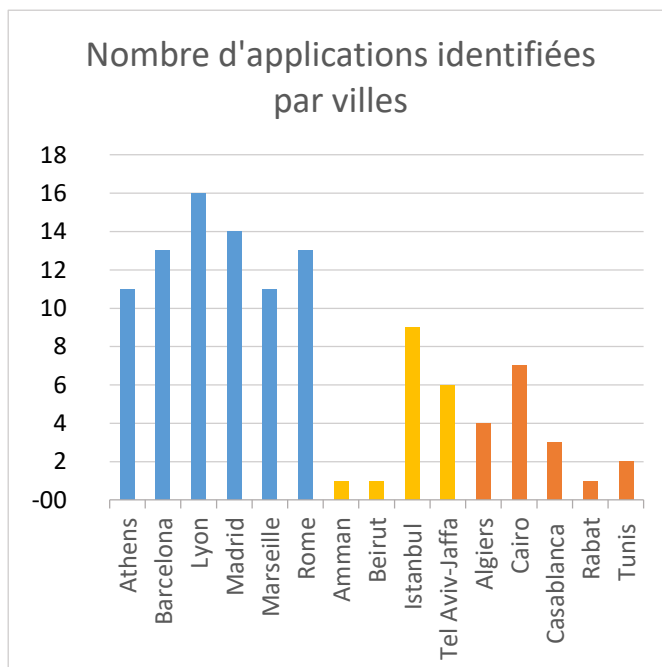


Figure 3 Nombre d'applications identifiées par villes

Des taux de pénétration estimatifs ont ainsi pu être calculés dans chacune des villes choisies, en se basant sur une moyenne des téléchargements indiqués en ligne, en tenant compte du fait que moins de 20% des utilisateurs ayant téléchargé une application continuent de l'utiliser⁵. Un premier taux de pénétration peut être calculé sur l'ensemble de la population urbaine, et ne dépasse pas les 13% dans les cas les plus élevés (à savoir Madrid et Rome). La prise en compte de la pénétration des smartphones dans les différents pays méditerranéens permet de faire apparaître un second taux de pénétration calculé uniquement sur les détenteurs de smartphone, soit la population potentiellement réceptive. Ce taux, bien qu'apportant peu de surprises, permet de faire ressortir des usages marqués dans certaines autres villes telles qu'Athènes ou Lyon.

⁵ Andrew Chen, « New data shows losing 80% of mobile users is normal, and why the best apps do better »

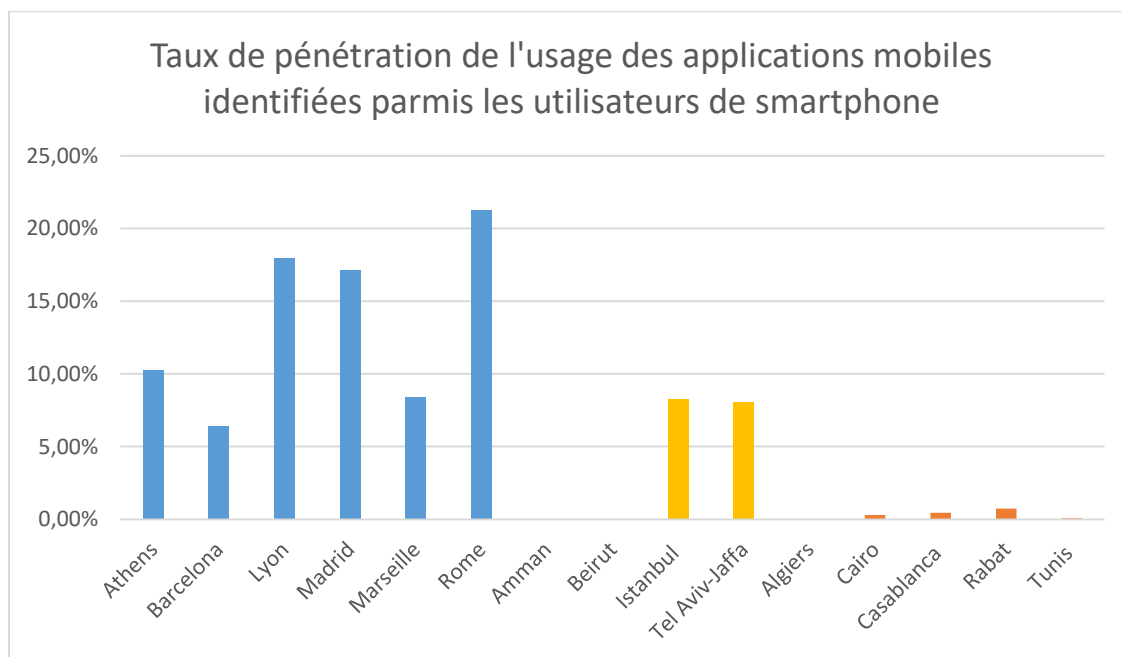


Figure 5 Taux de pénétration de l'usage des applications mobiles identifiées parmi les utilisateurs de smartphone

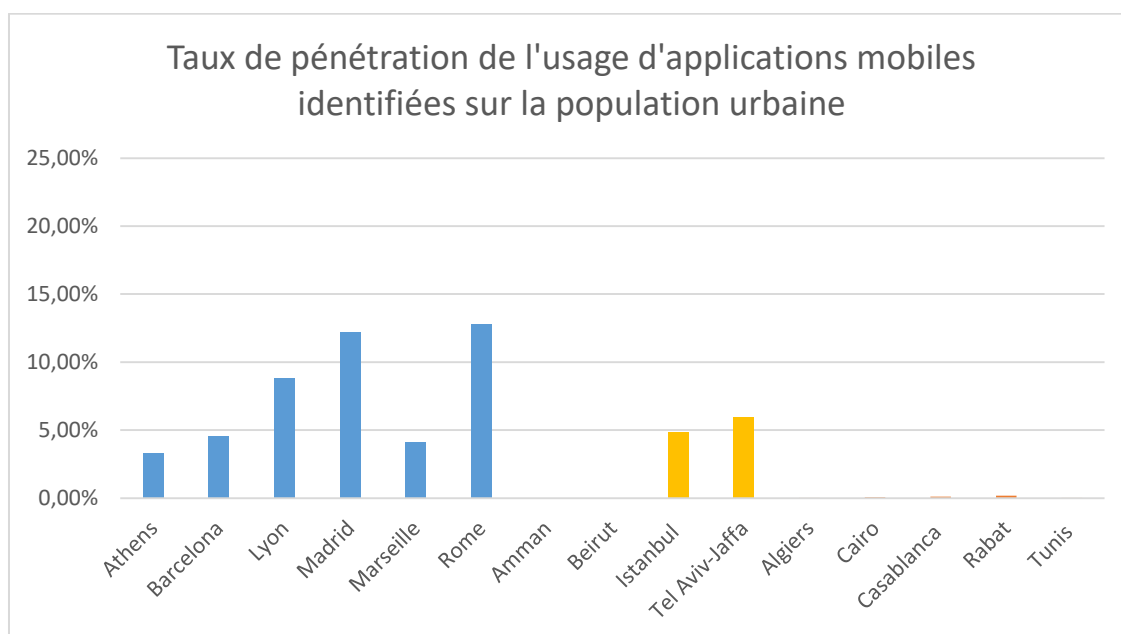


Figure 6 Taux de pénétration de l'usage d'applications mobiles identifiées sur la population urbaine

Dans la partie européenne, on constate une certaine richesse de services mobiles existants. Plus d'une dizaine d'applications liées à la mobilité sont disponibles dans chaque ville, proposant des services variés et innovants. En considérant le taux de pénétration de l'usage de ces applications sur le nombre de détenteurs de smartphones, on constate que cet usage est plutôt répandu. Ce taux atteint les 17% à Madrid et à Lyon, dépasse les 20% à Rome, et oscille entre 5 et 10% dans les autres villes considérées. Il démontre clairement l'impact que ces services peuvent avoir sur le comportement des usagers. Et ces services sont soit développées par les services publics, soit par des tiers qui utilisent les données mises à disposition par les pouvoirs publics. En effet, l'ensemble des villes de cette région ont à disposition des données statiques et dynamiques répondant à plus de 80% des critères Open Data définies par l'Open Data Barometer.

Pour les villes d'Afrique du Nord, on n'observe que peu voire pas de services mobiles de qualité. Dans les villes du Maroc, de l'Algérie et de la Tunisie, quelques applications extrêmement basiques et peu mises à jour existent. Au Caire, en Egypte, on trouve en revanche un certain nombre de services mobiles d'informations. Ces applications concernent des services privés (comme l'application des bus Madinaty) et le réseau de métro⁶. Si les premiers proposent un service intéressant mais très restreint géographiquement, les applications liées au métro du Caire sont sommaires, proposant généralement un simple plan des lignes de métro, seule information rendue disponible. Dans la capitale égyptienne, ainsi que dans les autres villes, on mesure un taux de pénétration des utilisateurs de smartphone inférieur à 0.2%. Concernant les réseaux de tramway de Casablanca et Rabat, des informations statiques sont disponibles sur les sites web officiels. Mais en l'absence de données dynamiques, peu d'opportunités y sont apparues pour services mobiles dans le transport public. Il est aussi à remarquer que dans plusieurs villes des applications de commande de taxis et d'information trafic existent en parallèle et sont nettement plus populaires (Taxibibi à Tunis, Itaxi au Maroc ou Bey2ollak Traffic au Caire). Dans les villes ne disposant pas de portail Open Data public développé, les innovations se font pour d'autres modes.

La région du Proche Orient est moins uniforme en termes de services mobiles. Si rien n'existe à Beyrouth et Amman, Tel Aviv-Jaffa et Istanbul disposent de plusieurs services mobiles atteignant un taux de pénétration similaire à certaines villes européennes. Mais la différence entre ces deux villes est l'existence d'Open Data à Tel Aviv-Jaffa, et leur absence à Istanbul. Si le lien entre Open Data et niveau de développement des applications mobiles semblait avéré, l'exception d'Istanbul démontre que la relation de causalité entre ces deux facteurs n'est pas si évidente. Istanbul est une immense ville possédant de vastes réseaux de bus, de métro, de tramway, de ferry, etc. Ces différents réseaux sont bien développés et possèdent de la donnée. Aussi, des applications officielles ont été créées par ces opérateurs telles que Metro Istanbul pour le métro, Mobiett pour les bus, ou Şehir Hatları pour les ferrys. Ces applications sont connues de la population, et il est estimé qu'environ 6% des utilisateurs de smartphones de la ville y ont recours régulièrement. Si cet usage est fortement implanté, et certaines données accessibles (tel que les horaires des bus sur la plateforme web IETT), celles-ci ne sont pas ouvertes pour autant, et il n'existe pas de portail Open Data avec les données du transport public. Ainsi, les quelques applications mobiles développées en parallèle proposent uniquement de l'information statique. Bien qu'Istanbul montre que sans Open Data une ville peut tout de même proposer des services mobiles développés, ces services sont proposés uniquement par les pouvoirs publics. Ceci limite le potentiel de développement et d'innovation d'acteurs économiques locaux.

L'Open Data comme un outil de développement des services mobiles de transport

Les nouveaux services, plateformes et applications d'informations créées grâce à la disponibilité d'Open Data participent à l'amélioration de la qualité de service public et rendent donc celui-ci plus attractif. Une application qui informe en temps réel sur les horaires de bus ou de métro, sur la disponibilité de vélos en libre-service, sur les temps de trajet ou encore sur l'actualité des réseaux, permet aux usagers de mieux anticiper leur voyage et leur assure ainsi un meilleur confort. L'information voyageur est en effet une des clés de la qualité de service, et l'Open Data favorise profondément son développement. Par exemple, quatorze applications différentes ont pu être

⁶ Ce transport de masse de la ville est d'ailleurs mal intégré avec les autres modes et donc d'une certaine manière isolé.

identifiées à Lyon, où un portail Open Data complet existe. La mise à disposition de ces données s'inscrit ici dans une stratégie globale de développement des transports en commun lyonnais qui a permis à ceux-ci d'atteindre 29% de la part modale des modes motorisés en 2016⁷. De l'autre côté, dans le cas de Tunis, le réseau de transports en commun pose deux principaux problèmes : un fort taux de saturation, et une information voyageurs inexistante. Bien que la part modale des transports en commun soit ici à 30% pour les modes motorisés, soit similaire à Lyon, cette part ne cesse de décroître et les usagers restant sont ceux qui n'ont pas d'autres choix. L'absence de données bloque les initiatives pour développer de nouveaux services d'informations qui renforceraient la qualité de service.

On peut cependant s'interroger sur l'intérêt de l'Open Data face au cas d'Istanbul, qui présente des services d'information plutôt développés et très utilisés bien que n'ayant pas mis en place de plateformes de données ouvertes. Trois éléments de réponse peuvent être ici dégagés.

Tout d'abord, l'information des transports à Istanbul n'est pas intermodale. Si les réseaux de transport stambouliotes proposent des services d'information développés, ceux-ci sont répartis selon les opérateurs et les modes, au détriment de l'expérience voyageur⁸. Aussi, l'ouverture des données permet à des tiers de les rassembler et de proposer des services intégrés améliorant sensiblement le niveau d'information. On est ici dans un objectif de transparence. Des startups spécialisées dans ces services qui proposent de l'information intermodale dans une multitude de villes ont notamment pu se développer grâce aux données ouvertes (Citymapper, Transit ou Moovit). La plus conséquente, Moovit, est présente dans plus de 1200 villes et compte plus de 10 millions de téléchargements. Et ces services généralement présents dans les villes du nord de la méditerranée sont quasi totalement absents des villes du sud.



Figure 7 Présence de startups dans les villes de Méditerranée

Les utilisateurs de l'Open Data aident donc les voyageurs dans leurs trajets multimodaux, mais aident aussi les opérateurs en leur permettant d'améliorer leur service. En effet, les applications développées à l'aide des données ouvertes possèdent un fort potentiel de création de nouvelles données. En tant qu'interface entre le service et l'utilisateur, elles peuvent récupérer des données issues des capteurs des smartphones, ou bien par collecter des informations « crowdsourcées » de la part de la population. Ces informations peuvent permettre, par exemple, d'évaluer les écarts entre

⁷ Cécile Prenveille, 2016, « Métropole de Lyon : un net recul de la voiture », www.met.grandlyon.com

⁸ L'arrivée de quelques startups a cependant commencé à modifier cette tendance (voir figure 8)

l'information officielle et le service réel, et apporter aux opérateurs une meilleure perception de leur réseau qui les aidera à analyser les problèmes et planifier les améliorations. On rentre ici dans un objectif plutôt participatif, qui permet d'améliorer les bases de données ainsi que le service en soit.

Enfin, les plateformes Open Data apportent une diversité dans les services aux voyageurs, et donnent ainsi le choix à l'utilisateur. De ce choix naît notamment une certaine concurrence entre les services d'information qui a pour effet de dynamiser leur développement ainsi que les innovations. Les startups notamment impliquées améliorent leurs algorithmes et recherchent de nouvelles idées constamment pour rester en tête de ce marché extrêmement volatile qui est celui des applications mobiles. C'est de cette manière, dans le bassin méditerranéen, que l'on dénombre environ trois fois plus d'applications dans les villes avec Open Data que dans les autres villes.

Des obstacles pour le développement de l'Open Data rencontrés à différents niveaux

Mettre en place une plateforme Open Data fait apparaître dans le contexte méditerranéen des enjeux aussi bien techniques que politiques, économiques ou sociétaux. Elle permet de questionner de nouveaux modèles de gouvernance urbaine ou d'innovation économique. Si l'Open Data permet d'apporter de nombreux bénéfices à plusieurs niveaux, son déploiement peut rencontrer certaines barrières telles que la réticence au changement institutionnel, l'utilisation de différents standards et formats, la sécurisation des données, la gestion des échanges entre pouvoirs publics et société civile, ou encore la mauvaise qualité des données (Janssen et al., 2012 ; Huijboom & Van den Broek, 2011).

La qualité, voire l'existence même de données est un des enjeux importants dans le contexte des villes du sud de la Méditerranée. La problématique de la mise à disposition des données est encore malheureusement peu adaptée à des villes qui ne disposent même pas de mécanismes de récolte efficace. Dans des cas comme Amman ou Beyrouth, seuls des réseaux de bus et de minibus circulent, et il n'y a pas d'information officielle du réseau imprimée ou en ligne. Ces informations sont en général assimilées par les utilisateurs réguliers, ou bien transmises par les conducteurs à qui il faut demander directement. A Tunis, il existe de l'information statique pour les réseaux de bus et tramway, mais celle-ci n'est pas tenue à jour ni diffusée aux arrêts. Dans tous ces cas, l'information complète et en temps réel tel que nous la concevons au Nord est inexistante par manque d'équipement dans les véhicules et d'organisation des exploitants.

Dans d'autres cas, lorsque ces données existent, l'enjeu de leur ouverture réside dans une volonté politique (Goncalves & Rufat, 2016). Et cette volonté politique s'accompagne inévitablement d'une évolution culturelle. Mettre à disposition une plateforme Open Data revient à transformer un système fermé en un système ouvert. Or un système fermé est toujours plus facile à gérer, et le transformer en système ouvert revient à renoncer à une forme de contrôle. Ouvrir ses données veut aussi dire partager ses informations au niveau national mais aussi à l'international. Cela revient aussi à accepter les critiques ainsi que de nouvelles formes d'échanges, et donc de gouvernement, ce qui équivaut à une véritable évolution de mentalités et cultures. Cette démarche n'est pas forcément évidente, et peut même être impossible, selon les différents contextes culturels et juridiques. A Istanbul, la loi 4736 qui définit toute information, produit ou service créé par le public comme un bien commercial est une des responsables des freins au développement des Open Data dans le cas du transport.

Enfin, l'idéal de l'ouverture de l'information peut se heurter aux problématiques de sécurité, et par exemple aux actions de lutte contre le terrorisme. Tout en relativisant les craintes liées au

terrorisme, la question de la sécurité amène à s'interroger sur les types de données à publier ou non. Aussi, si aucun lien de cause à effet entre attaques terroristes et Open Data n'a vraiment été prouvé, les enjeux de sécurité sont un argument supplémentaire qui limite le développement des Open Data (Cerde-Guzman, 2014).

Des modèles de déploiement variés pour les Open Data au sud de la Méditerranée

Dans les pays qui ont démarré des projets de plateforme Open Data, les objectifs vont être différents selon les régions. Par exemple, là où la France développe surtout un aspect collaboratif des Open Data (Tellier-Loniewski, 2014), la Jordanie y voit surtout un outil de lutte contre la corruption. Avec les différences politiques, sociales et économiques entre les différentes régions du bassin méditerranéen, il est difficile de définir un modèle de développement de l'Open Data.

Dans certains cas, il n'y a pas de démarches politiques et les initiatives viennent du bas. C'est le cas au Caire, où l'absence de données publiques ouvertes a conduit à certaines actions de la part de la société civile. Ainsi, TransportforCairo, une initiative de jeunes professionnels qui milite pour une accessibilité des données, s'est attaquée au réseau de transports public. Les réseaux de transport du Caire sont riches et variés, mais sans réelle information voyageurs. Le métro, mode de transport de masse de la ville, dispose uniquement d'un simple plan clair de ses deux lignes (et une troisième en construction). Récemment, le groupe a lancé un projet de recherche afin d'établir un plan des lignes de bus et minibus de la ville, et permettre ainsi une vision claire des réseaux formels et informels. Ce projet ne s'est pas fait sans un dialogue avec les autorités telles que la « Greater Cairo Transport Regulation Authority ». Une base de données au format standard et exploitable a aussi été ouverte sur le service d'hébergement Github afin d'offrir le maximum d'information sur le service de métro. Similairement, à Beyrouth, face à l'absence d'information de réseau, une carte non-officielle des lignes de bus a été créée sur la plateforme libre OpenStreetMap, informant sur les axes et les numéros de lignes. On assiste donc ici à des initiatives spontanées en provenance de la société civile, sans démarche politique, et peu intégrées dans une vision stratégique de développement.

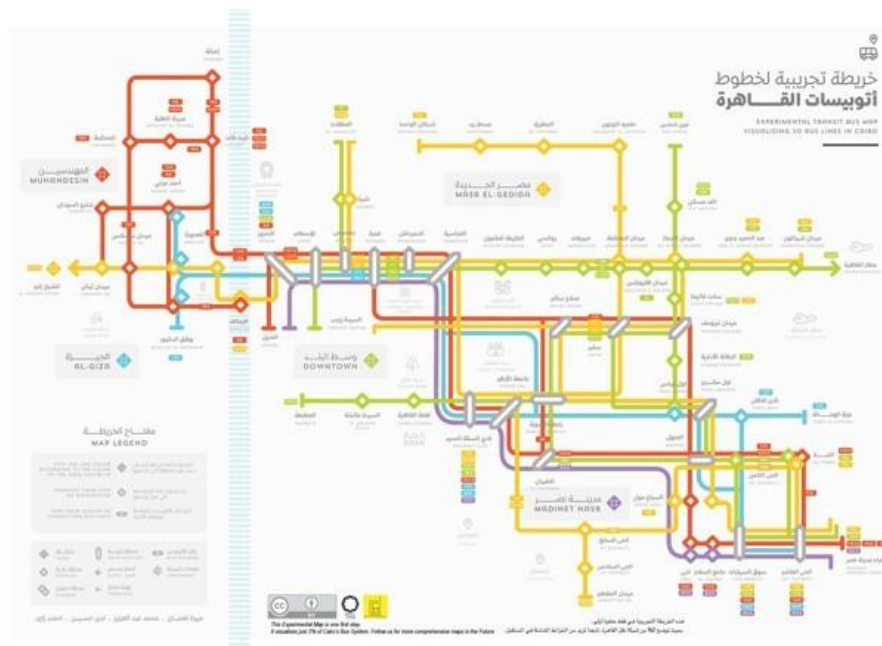


Figure 8 Une des cartes élaboré par TfC
Source : transportforcairo.com

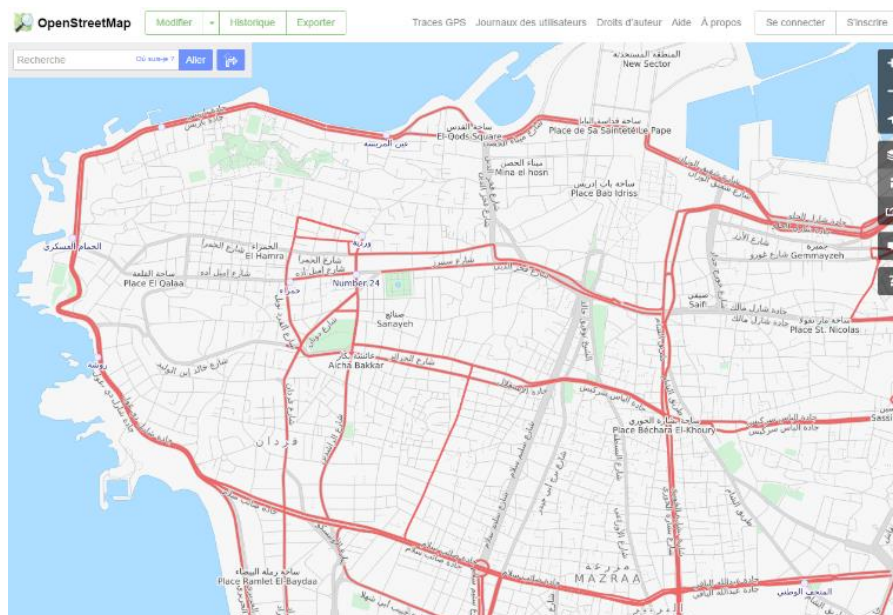


Figure 9 : Carte des lignes de bus de Beyrouth
Source : OpenStreetMap

Dans certains autres cas, les décideurs politiques ont décidé d'agir et une stratégie nationale est définie en amont. La Tunisie, la Jordanie ainsi qu'Israël ont de cette manière rejoint l'Open Government Partnership, une initiative multilatérale qui accompagne les gouvernements et sécurise leurs engagements sur l'Open Data. La Tunisie est le pays du Maghreb le plus avancé en termes de politique Open Data. C'est d'ailleurs le seul pays au monde dont la notion d'Open Data est inscrite dans la constitution écrite en 2012, au niveau de l'article 139. Membre de l'OGP, la Tunisie suit ainsi un plan de développement pour l'Open Government. Dans le contexte post-révolution de la Tunisie, l'enjeu principal du développement de l'Open Data est l'amélioration de la confiance des citoyens envers les services publics. La démarche se fait ici par le haut, à travers un renforcement de la stratégie et des institutions pour aller progressivement vers une administration ouverte. Ce travail a déjà démarré dans les secteurs de l'énergie et de la justice incitant ainsi les autorités à ouvrir leurs données. Un nouveau programme pour la période 2016 à 2018 inclut les données du transport dans les principaux engagements, et le gouvernement a ainsi démarré un processus de récolte des données des différentes compagnies de transport.

Constitution Tunisienne - Art139 : Les collectivités locales adoptent les mécanismes de la démocratie participative et les principes de la gouvernance ouverte, afin de garantir une plus large participation des citoyens et de la société civile à l'élaboration des projets de développement et d'aménagement du territoire et le suivi de leur exécution, conformément à la loi.

Dans le cas Tunisien, la stratégie de développement des Open Data peut être résumée en trois principaux points. Le premier est la mise en place d'une plateforme rendant la donnée libre et accessible à tous sans avoir à faire de demande particulière, tout en étant sécurisée. Une telle plateforme implique un travail d'organisation des institutions et de cadrage juridique. Le second est la définition des procédures de collectes des données, ainsi que des modalités de publication et d'utilisation afin d'assurer leur qualité. Le troisième point concerne la communication auprès des citoyens, et la promotion de l'utilisation des données. Celles-ci n'ayant pas de valeur si elles ne sont

pas utilisées, il est nécessaire d'informer sur les possibilités et les opportunités offertes dans un environnement encore peu habitué à ce concept.

Conclusion

L'Open Data est un important facteur d'amélioration de la qualité de service des transports urbains, et en conséquence de développement local. C'est notamment un outil essentiel à la création d'applications d'informations. Le bassin méditerranéen illustre bien cette idée, avec des exemples en Europe de villes développées aussi bien en termes d'Open Data que de services de transports, et des contre-exemples en Afrique de villes sans Open Data et avec nettement moins de services. Si aucune généralité ne doit être faite, comme le montre le cas d'Istanbul, il est clair que l'Open Data favorise l'apparition de services d'informations riches et stimule l'innovation.

Si l'Open Data représente de nombreuses opportunités, son développement rencontre plusieurs obstacles qui peuvent être aussi bien techniques que politiques, culturels ou même sécuritaires. La notion d'ouverture de l'information pose notamment problème aux autorités de certains pays qui peuvent y voir une certaine perte de contrôle. Les données une fois ouvertes sont en effet consultables et exploitables par tous, à l'intérieur comme à l'extérieur du pays. Ceci amène dès leur mise en place des questions sur le choix de la donnée à publier, ou sur le type d'usage attendu.

Les processus de création d'Open Data sont très variables selon les contextes. Mais en général, ces processus se font de deux façons. En premier les démarches par le « haut » et donc via des actions au niveau gouvernemental, visent d'abord à établir une stratégie nationale permettant l'ouverture des administrations et des services. C'est le cas des gouvernements ayant rejoint l'Open Government Partnership. D'autre part, par le « bas », on assiste à des initiatives plus ou moins concertées de la société civile ou d'organismes privés qui apparaissent en fonction des besoins exprimés par la population. Un enjeu qui peut se poser ici est la potentialité d'allier les deux types de processus, impliquant les différents niveaux de la société, et permettre le développement rapide d'un système le plus complet possible. En raison de contextes très différents, il est impossible de copier les modèles des pays avancés en Open Data aux autres pays du bassin méditerranéens. Chaque pays doit pouvoir développer son propre modèle, et la variété des situations observées ici semble montrer que tout est possible.

Références

Publications

- Open Government Working Group, 2007, « 8 Principles of Open Government Data »
- Catherine Bouteiller, Sybille Berjoan, 2013, « Open Data en Transport Urbain : Quelles sont les données mises à disposition ? Quels sont les stratégies des autorités organisatrices ? », <halshs-00838632>
- M. Janssen, Y. Charalabidis & A. Zuiderwijk, 2012, « Benefits, Adoption Barriers and Myths of Open Data and Open Government », Information Systems Management (ISM), vol. 29, no.4, pp. 258-268.
- Simon Chignard, 2012, « Open data, comprendre l'ouverture des données publiques »
- Noor Huijboom, Tijs Van den Broek, 2011, « Open data: an international comparison of strategies », European Journal of ePractice
- Dann Goncalves et Samuel Rufat, 2016, « Open data et droit de la donnée : les collectivités à l'épreuve des réglementations européennes », Cybergeog : European Journal of Geography
- C. Cerda Guzman, 2014, « L'Open data à l'épreuve de la lutte contre le terrorisme »

Articles

- Linda Poon, 2016, "Young Egyptians Are Leading Cairo's Transit Mapping Revolution", www.citylab.com
- Laurence Tellier-Loniewski, 2014, « Site open data : Data.gouv.fr devient collaboratif » www.alain-bensoussan.com
- Renée van Stavernen, 2014, « How Open Data Access Will Revolutionize Istanbul's Public Transit Systems », www.sustainablecitiescollective.com

Documents officiels

- Ministry of Planning and International Cooperation, Hashemite Kingdom of Jordan, 2016, « Jordan's Third National Action Plan 2016-2018 under the Open Government Partnership Initiative »
- République de Tunisie, 2016, « Open Government Partnership, 2nd National Action Plan, 2016 – 2018 »

Plateformes web

<https://www.opendatasoft.com>

<http://opendatabarometer.org>

<http://data.grandlyon.com>

Remerciements à M. Julien Allaire et M. Pablo Salazar Ferro (CODATU) pour leur contribution, ainsi qu'à M. Chiheb Bouchnak (The Tunisian eGovernance Society), M. Montacer Hassani (Ministère du Transport de Tunisie), et M. Mohamed Hegazy (Transport for Cairo) pour leurs réponses et leur disponibilité.

MARTIN Mathieu, Chargé de coopération Tunisie, CODATU

Actuellement basé à Tunis en tant que chargé de coopération pour l'association CODATU, Mathieu Martin travaille actuellement avec le Ministère du Transport de Tunisie et l'Agence Française de Développement dans la réalisation des projets de transport urbain et de réforme du secteur pour l'agglomération du Grand Tunis.

Issu des classes préparatoires aux grandes écoles et diplômé de l'école d'ingénieur en télécommunications Télécom Bretagne en 2014, Mathieu Martin a acquis un Master de Droit, Economie et Gestion en Ingénierie des Services Urbains en Réseau à l'Institut d'Etudes Politiques de Rennes. Spécialisé depuis dans le domaine des transports et de la mobilité urbaine, il a notamment travaillé en Inde du Nord à l'Institute of Urban Transport de Delhi en 2014 et en Tunisie depuis janvier 2016.