

Citymapper, cette start-up qui agace la RATP

Le Monde | 09.04.2016 à 09h54 • Mis à jour le 09.04.2016 à 10h53 | Par Philippe Jacqué (/journaliste/philippe-jacque/)



La RATP n'est pas vraiment partageuse... Aux acteurs du numérique qui souhaitent récupérer certaines de ses données, la régie oppose une fin de non-recevoir. La start-up londonienne Citymapper, qui propose un planificateur d'itinéraires de transport multimodal (métro, bus, Autolib', Velib', taxis et VTC), en fait l'amère expérience. Créée en 2012, la société propose gratuitement son application, très ergonomique, dans une trentaine de villes, dont Bordeaux, Lyon, Amsterdam, Tokyo ou New York.

Lire aussi : [Transports : choisir une appli participative](http://citynnovation/article/2016/03/17/transports-choisir-une-appli-participative_4885157_4811669.html) (/citynnovation/article/2016/03/17/transports-choisir-une-appli-participative_4885157_4811669.html)

A Paris, elle galère. Si elle a accès aux horaires théoriques des réseaux de bus, de métro et de RER, la RATP lui refuse l'accès aux données en temps réel, qui indique tout arrêt, incidents, etc. « Nous avons rencontré plusieurs fois la RATP, et c'est toujours la même réponse : "Notre politique est de ne pas ouvrir les données" », indique Jean-Baptiste Casaux, le chargé de développement de la start-up. Cette dernière a d'ailleurs mis en ligne une pétition appelant à l'ouverture des données (<https://www.change.org/p/anne-hidalgo-je-demande-l-ouverture-des-donn%C3%A9es-de-la-ratp>) de la régie parisienne. La RATP, elle, jalouse notamment son application, qui est consultée chaque jour par 1,2 million d'utilisateurs.

« Partout ailleurs, cela se passe bien, reprend-il. A Hongkong, nous venons même d'aider HK Tramways à ouvrir leurs données temps réel pour la première fois il y a deux semaines... » Incidemment, cette société est gérée par une filiale commune de Transdev et de la... RATP.

A la régie, Citymapper agace.

« Nous sommes pour l'open data », assure Franck Avice, le directeur service et relation clients de la RATP. Nous souhaitons aider les start-up qui proposent par exemple de nouveaux services. Mais nous n'entendons pas céder nos données à certains acteurs, qui ne nous citent même pas dans leur application. Si on les laisse s'en servir gratuitement, on risque de vivre ce

qu'ont vécu les hôtels avec Booking.com et *perdre* notre relation à nos clients. »

Depuis août 2015, et la loi sur la croissance d'Emmanuel Macron, les sociétés de transport doivent mettre à disposition leurs données dans le cadre de l'« open data ». Elles doivent adopter un « code de conduite » sur la mise à disposition de ces données, en instance de validation à Bercy. Un décret, actuellement au Conseil d'Etat, doit aussi être publié.

« Ils refusent tous »

La nouvelle loi autorise les opérateurs de transport à demander aux « utilisateurs de masse » de données de contribuer aux coûts de leur mise à disposition. La RATP dispose ainsi d'une redevance d'accès à ses données. Nécessaire, juge M. Avice, car, gratuit, cela peut être catastrophique : « Il y a quinze jours, Citymapper a fait tomber nos serveurs à force de les solliciter, de manière non autorisée », assure-t-il. D'autres sources affirment que la RATP aurait fermé ses serveurs afin justement d'empêcher Citymapper de se servir. En guerre avec la start-up, la RATP n'arrivait plus à filtrer ses accès...

Outre cette redevance, la RATP demande à ceux qui reprennent ses données de lui rétrocéder, via une licence dite « ODBL », tous les développements élaborés à partir de ces dernières. « Ils refusent tous », assure Franck Avice. « On n'a même pas pu discuter de cette question », s'étonne-t-on chez Citymapper, la start-up qui a levé, depuis deux ans, 50 millions de dollars (43,86 millions d'euros).

De quoi s'interroger selon Franck Avice.

« Vous pensez vraiment que cette société lève autant d'argent pour développer simplement le meilleur service d'itinéraires ? Les investisseurs espèrent récupérer des données sur les utilisateurs de ces applications, qu'ils pourront monétiser plus tard et croiser avec d'autres données. Dès lors, pourquoi devrait-on leur céder gratuitement nos propres données ? »

Lire aussi : Les plans de métro sont-ils devenus trop compliqués pour notre cerveau ? (citynnovation/article/2016/03/01/les-plans-de-metro-sont-ils-devenus-trop-compliques-pour-notre-cerveau_4874232_4811669.html)