

→ ÉCONOMIE NUMÉRIQUE

tion devient un véritable défi informatique, mêlant différentes combinaisons de trajets et de tarifs. Et même si aujourd'hui, l'analyse et la simplification des données de la SNCF sont au point chez Capitaine Train, Daniel Beutler plaide pour une mise à disposition des données – sous une forme la plus pure possible – à même d'être utilisées telles quelles.

Ces développements informatiques sont aujourd'hui l'atout de Capitaine Train. Alors que quelques opérateurs de transport parlent de monétiser leurs données, comme l'a notamment évoqué Yves Tyrode directeur digital et communication à la SNCF, le 12 février à l'occasion des Techdays de Microsoft, en tout cas pour les gros utilisateurs, Daniel Buttler n'a pas envie de payer. « *D'abord, nous n'avons pas la taille de Google ni des autres géants du net* », avance-t-il. Certes, il reconnaît que Capitaine Train tire un bénéfice de ses données à travers la vente de billets, mais relativise le bénéfice en précisant que l'entreprise y apporte une grande valeur ajoutée.

Quant à la crainte qu'inspirent les GAFA (Google, Apple, Facebook, Amazon) aux opérateurs de transports, qui y voient une intermédiation rampante, les privant de la distribution de leurs billets, grande source de revenus, Daniel Beutler ne voit pas les choses de la même manière. « *Le ferroviaire est un domaine très complexe. Généralement, le modèle de Google, c'est un marché de masse, mais superficiel qui n'entre pas trop dans le détail* », juge l'ancien responsable des ventes de la DB pour l'Europe de l'ouest, arrivé chez Capitaine Train, il y a quelques mois. La volonté de la SNCF de protéger ses données n'est d'ailleurs pas partagée par la DB. Lorsque Google est venu à Paris il y a environ deux ans, demander à la SNCF l'accès à ses bases informatiques, le géant a été éconduit, alors que le lendemain, il obtenait le feu vert de la DB, à Berlin. Une attitude qui a surpris les Français, avant de les irriter. La DB avait aussi ouvert à Google les données concernant les trains internationaux de sa filiale commune avec la SNCF, Aleo !

Yann GOUBIN

Témoignage « Il nous faut des données brutes et normalisées »

La donnée transport est essentielle pour Instant System, entreprise informatique qui construit des systèmes d'aide au déplacement. Selon elle, il faut des données régulièrement mises à jour et faciles à collecter grâce à des normes communes.

Instant System est une entreprise informatique qui conçoit des systèmes d'aide aux déplacements pour le compte de collectivités, d'AOT, ou d'opérateurs de transports. Pour elle, la donnée transport, c'est sa matière première. Sans les précieuses informations sur les déplacements, les gares, les arrêts, les horaires, les statistiques d'embouteillages, la disponibilité des vélos, ou d'autres paramètres indirectement liés aux transports comme la météo, pas moyen de nourrir les applications informatiques qui constituent les plateformes intelligentes de mobilité qu'elle développe. Alors évidemment, le vote des députés contraignant les opérateurs à ouvrir leurs données, est perçu comme une bonne chose, qui « *va dans le sens d'un plus grand attrait*

pour les transports publics », commente Yann Hervouet, PDG d'Instant System.

Ce qui ne l'empêche pas d'émettre quelques souhaits annexes. D'abord concernant la fiabilité de ces données. « *Il est important que les données, même statiques, soient régulièrement mises à jour* », afin d'intégrer les nouvelles dessertes par exemple, ou qu'elles tiennent compte des changements d'horaires des périodes de vacances scolaires, même courtes, pendant lesquelles beaucoup de réseaux de taille moyenne allègent leur service. Il est également nécessaire d'adopter des normes communes de diffusion des données (Siri, Neptune, GTFS) afin de faciliter la collecte. « *On constate souvent que les données sont un peu prêtes à l'emploi* », comme si elles étaient

*Instant System
défend le principe de la gratuité
des données*