

# Quel régime de partage des données pour des services de transport à valeur ajoutée ?

Synthèse de conférence

---

Petit-déjeuner de la Chaire Gouvernance et Régulation

---

Université Paris Dauphine-PSL, 16 juin 2022



**Dauphine** | PSL   
CHAIRE GOUVERNANCE  
ET RÉGULATION

## Synthèse n°72

Université Paris Dauphine-PSL, 16 juin 2022

# Quel régime de partage des données pour des services de transport à valeur ajoutée ?

---

## Intervenants

**Eric Alix**

Directeur général, RATP Smart Systems

**Antoine Verhulst**

Data Analyst BlaBlaCar Daily - Stratégie, gestion et analyse des données, BlablaCar

## Modératrice

**Catherine Galano**

Associate Director, Cabinet Frontier Economics,  
bureau de Paris

Quel régime de partage des données pour des services de transport à valeur ajoutée ?

## Introduction

L'analyse des données est devenue critique pour faire évoluer l'offre de transport, notamment à la faveur du développement de nouvelles mobilités impliquant, par exemple, la mise en relation des individus dans le cadre du covoiturage, mais encore en vue de la simplification des trajets multimodaux (identification du trajet optimal, mise en place de guichets uniques) ou lorsqu'il s'agit de comprendre les comportements de mobilité pour inventer le choc d'offre susceptible d'aller plus loin dans le basculement vers le transport public.

De plus, les données sont aussi mobilisées pour étudier des opportunités commerciales connexes au déplacement lui-même : ciblage de la publicité, espaces commerciaux dans les terminaux de transport (gare routière, gare ferroviaire, arrêt de bus), offre de livraison en terminal de transport en sont des illustrations bien connues.

Cette prédominance des données dans l'offre de transport - traditionnelle ou organisée par des plateformes numériques - comme dans ses activités dérivées, fait de la gouvernance de la collecte, du traitement, de la confidentialité, ou simplement de l'utilisation des données, un enjeu socio-économique majeur, auquel s'ajoute celui de la confidentialité et de la préservation des données personnelles.

En particulier, la sortie de la relation trilatérale entre un usager, une autorité organisatrice et un opérateur de mobilité est au cœur de cette question de gouvernance dès lors que les évolutions à l'œuvre se situent à la croisée des offres de chaque opérateur de mobilité. L'arrivée de nouveaux acteurs (les GAFAs bien sûr) sur les opportunités commerciales connexes ou encore la place de l'entreprise rendent encore plus complexe la question.

Quel régime de partage des données pour des services de transport à valeur ajoutée ?

# Sommaire

Introduction.....	5
<b>RATP Smart Systems</b>	
<b>Eric Alix</b> , Directeur général, RATP Smart Systems .....	8
<b>BlaBlaCar Daily Antoine Verhulst</b> , Data Analyst BlaBlaCar Daily - Stratégie, gestion et analyse des données, BlablaCar.....	10
Échanges.....	11

# RATP Smart Systems

## Éric Alix | Directeur général, RATP Smart Systems

RATP Smart Systems est la filiale digitale du groupe RATP, en charge de la gestion des systèmes intelligents de la billettique en Ile-de-France et de la vente de systèmes de billettique à d'autres AOM en France et à l'export. Leader du SAIVE (service d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs, pour les bus et les tramways), elle travaille aussi à la transformation digitale interne du Groupe. Enfin, c'est en son sein qu'ont été rassemblées les initiatives MaaS (Mobility as a Service) de la RATP.

### Le MaaS : un enjeu d'expérience client

Le MaaS vise à offrir une multitude de services à partir d'une seule application : préparer ses voyages, réserver et payer ses billets, être accompagné tout au long du voyage, etc. L'objectif est de placer le client au centre des systèmes de mobilité de demain, avec un système agnostique des modes de déplacement (transports en commun, voiture, covoiturage, transport à la demande...). Ce faisant, le MaaS entend contribuer à des objectifs sociétaux comme le développement des smart cities et la lutte contre la congestion, la pollution et les émissions de CO2.

Cette activité, récente, fait l'objet de nombreuses expérimentations dans le monde mais n'est pas encore passée à l'échelle. En France, la loi d'orientation des mobilités (LOM) de juillet 2021 régule les interfaces entre les mobility service providers (MSP), les Maas et les près de 300 autorités organisatrices. Dans le secteur des transports en commun, une problématique spécifique est liée à la coexistence de nombreux acteurs dont les statuts, les activités et les logiques diffèrent. Les règles du jeu sont donc également définies par la concurrence.

Les derniers décrets d'application de la LOM sont sortis en décembre 2021. Il s'agit désormais de nouer des contrats et de trouver des business models pour l'ensemble. Pour sa part, la RATP prône la notion de « MaaS vertueux », visant en priorité des objectifs sociétaux, mais aussi des logiques de politiques de mobilité propres à chaque territoire. Les notions d'intégration et de Partenariats Public-Privé sont clés – ce qui confère une place primordiale aux données, tant statiques que dynamiques.

La RATP compte deux MaaS B2C : Bonjour RATP (8 millions de visiteurs mensuels, avec un cœur orienté centre-ville et transports combinés) et Mappy (spécialiste de la voiture, numéro 3 en France derrière Google et Waze). Ces plateformes convergeront progressivement. En effet, même si les deux audiences – usagers des transports en commun et automobilistes – sont différentes, l'objectif est de proposer une offre multimodale. La RATP se lance aussi dans des offres à destination des entreprises, dans le cadre de la mobilité durable, et vend aussi des applications en marque blanche à d'autres AOM.

### Un nécessaire passage à l'échelle

Aujourd'hui, les principales questions sont celles des règles quant au rôle de chacun dans la chaîne de valeur, de la compensation des coûts et de l'insertion dans une gouvernance territoriale et des politiques nationale et européenne. Et ce, alors même que la LOM est largement interprétable puisqu'elle précise simplement qu'il convient de trouver « des termes raisonnables, équitables et proportionnés ».



Pour que le MaaS passe à l'échelle et réponde aux enjeux sociétaux, il faut encourager les systèmes ouverts, dans une logique d'écosystème – ce qui permettra d'accroître la compétition, d'améliorer l'expérience client et d'agrèger plus de données. C'est déjà le cas de la Suisse ou en Belgique, mais certains pays comme l'Allemagne tendent à se refermer sur leurs opérateurs et leurs autorités organisatrices de transports publics.

Par ailleurs, l'un des écueils du MaaS consiste à considérer que le sujet est purement technique. Pourtant, il recouvre aussi des opérations (marketing, notamment) et des mesures d'impact.

### Quelle régulation ?

La LOM désigne l'ARP comme régulateur. Les autorités de concurrence sont également concernées. Le reste relève du champ de la négociation des contrats. Pour aller vers des systèmes ouverts, il est impératif que les règles soient claires. Cela implique de définir la façon de décliner des termes raisonnables, équitables et proportionnés dans les contrats d'intégration.

La nomenclature généralement admise par la communauté distingue quatre niveaux d'intégration :

- l'information voyageurs,
- la vente de billets (activité régulée par la LOM),
- l'élaboration d'offres tarifaires et de packages,
- l'alignement sur les objectifs sociétaux.

Si les MaaS s'arrêtent aux deux premiers niveaux, le marché restera largement celui des GAFAM et l'impact sociétal sera inexistant par insuffisance d'intégration et de local. De fait, les niveaux 3 et 4 imposent d'être très bon sur la ville de l'audience, sur les systèmes de transport et sur l'écosystème tout entier – ce qui s'avère plus difficile pour les acteurs mondiaux et nécessite une forte densité locale. Tel est le territoire que la RATP entend occuper, ce qui impose de trouver des partenaires désireux de s'intégrer et de travailler l'expérience client au maximum, jusqu'au signal tarifaire.

Plus globalement, il est indispensable de passer d'une vision d'infrastructures et de transports en commun à une vision d'organisation de toutes les mobilités, alignée sur une politique nécessairement territoriale.

En revanche, le seuil désormais défini pour classer la production d'hydrogène par électrolyse dans la taxonomie convient au mix électrique français.

## BlaBlaCar Daily

10

### **Antoine Verhulst | Data Analyst BlaBlaCar Daily - Stratégie, gestion et analyse des données, BlablaCar**

BlaBlaCar ne se revendique pas « deep tech », mais on peut dire que BlaBlaCar fait partie de la French Tech. Elle emploie 700 collaborateurs, dont 40 dédiés aux données, et compte 100 millions de membres dans 22 pays. C'est une application de covoiturage (y compris domicile-travail avec BlaBlaCar Daily) mais aussi de bus et, bientôt, de train.

#### **Un développement autour et par la data**

Créée il y a 15 ans, BlaBlaCar s'est développée en quatre grandes étapes. La première a été marquée par l'embauche d'un premier data analyst, chargé d'analyser les données et d'en faire usage pour l'entreprise – à commencer par un usage financier et marketing, dans une optique de croissance.

Après cette phase dédiée au marketing, il a été décidé de travailler la qualité des données en recrutant des data engineers chargés d'aller chercher la donnée et de la mettre à disposition des analystes.

La troisième transformation a consisté à se concentrer sur le produit, pour améliorer la plateforme de covoiturage à partir de l'analyse des données et d'une boucle vertueuse.

La dernière phase, toujours en cours, est celle de la diversification des métiers de la data en recrutant des data scientists, chargés de développer des modèles mathématiques pour analyser plus en profondeur la donnée et créer des produits à partir de cette dernière – notamment des algorithmes d'amélioration de l'application.

#### **BlaBlaCar Daily : la data, facteur de succès**

La donnée n'était pas dans l'ADN de BlaBlaCar, qui est avant tout un produit et une mise en contact entre membres – la donnée permettant alors de vérifier des hypothèses. L'entreprise ne vend pas d'ailleurs pas ses données, qu'elle n'utilise pas non plus comme base de son business model.

BlaBlaCar Daily a seulement engagé un data analyst, pas de data engineer.

La donnée permet d'améliorer le produit en interne, mais aussi d'échanger avec différents acteurs pour faire fructifier le marché. Parmi ces acteurs, il convient de citer les AOM – car dans de nombreuses régions, le covoiturage domicile-travail est subventionné – et les entreprises, qui sont de plus en plus encouragées à développer les mobilités douces grâce au Forfait mobilités durables. Dans tous les cas, les données échangées (nombre de trajets ou d'inscrits au covoiturage dans une entreprise, par exemple) sont toujours anonymisées.

# Échanges

## **Catherine Galano**

La LOM prévoit un critère économique, pour le partage de la valeur. Comment ce dispositif se met-il en place ? Quelles sont les modalités, et avec quelle régulation ?

## **Éric Alix**

La LOM est récente et les acteurs de la mobilité ne savent pas encore vraiment comment procéder. Les coûts sont tantôt chez l'AOM ou le MaaS, mais nul ne sait vraiment comment les compenser. Une initiative est en cours pour passer des contrats types, mais ceux-ci restent très embryonnaires au profit des contrats bilatéraux.

Conformément à la LOM, par exemple, les acteurs ne peuvent pas s'opposer à la mise en place d'un paiement commun ; or un MaaS doit pouvoir faire le paiement sur sa plateforme et ne pas dépendre du paiement de son opérateur mais les « payment service providers » (PSP) auxquels il est fait recours prennent un pourcentage des ventes, ce qui n'est pas possible sans compensation. La chaîne de valeur doit être équitable, afin que les MaaS aient la même chose même s'ils ne se positionnent pas tous de la même manière.

Une régulation pourrait structurer la méthode, et permettrait de réels gains de temps. Dans cette attente, les acteurs gagneraient à se coordonner et à se mettre d'accord – même si leur premier réflexe est de se mettre en conformité avec la LOM. À défaut, toutes les initiatives s'éteindront avant le passage à l'échelle.

## **Antoine Verhulst**

A ma connaissance le Registre de Preuve du Covoiturage n'envoie pas de données directement aux AOMs, mais se charge de certifier les trajets.

En revanche, chaque collectivité locale décide de la façon dont elle subventionne le covoiturage. Ainsi, certaines conventions sont fermées, tandis que d'autres sont ouvertes (en Ile-de-France, notamment). Toutefois, les conventions tendent progressivement à s'harmoniser, grâce à l'arbitrage de la start-up d'État.

BlaBlaCar Daily prône les conventions ouvertes pour le covoiturage du quotidien, afin de créer une norme. De fait, non seulement il est plus facile pour une collectivité de se lancer lorsque les règles de base sont connues, mais c'est aussi plus simple pour les usagers et pour les opérateurs.

## **Un participant**

N'est-il pas plus facile de trouver comment partager les coûts dans un système fermé ?

## **Éric Alix**

Tout dépend de la nature du système fermé – national, local, etc.

L'idée fondamentale du MaaS est de mettre le client au centre. Cela implique d'offrir la meilleure expérience client, donc que le système ne soit pas trop administré. D'une part, il est essentiel que les mobilités se décloisonnent. D'autre part, le travail sur l'expérience client et sur le passage à l'échelle est à coup sûr favorisé par un peu de compétition. Le rôle des applications est d'accompagner les changements de routine – d'où l'importance de regrouper le plus grand nombre d'utilisateurs.

Depuis la pandémie de Covid, les routines de mobilité sont de moins en moins établies que celle du « métro, boulot, dodo ». Les travailleurs peuvent décider de rester chez eux, de déclarer leurs horaires de trajets, d'enchaîner différents modes de transport, etc. Ce faisant, les décisions à prendre sont plus nombreuses qu'auparavant. Qui plus est, une autre régulation devrait voir le jour, celle de l'accès aux centres-villes. Aussi est-il essentiel de donner aux citoyens les moyens de prendre les bonnes décisions, en facilitant leurs choix, grâce à l'agrégation de données. Il convient aussi de travailler des PPP en les alignant sur les objectifs sociétaux.

La LOM prévoit que l'autorité organisatrice est une AOM, et non plus une AOT. Le raisonnement doit, de fait, être global, tout en laissant des marges de manœuvre raisonnables, équitables et proportionnelles.

À l'échelle européenne, la tendance est celle du développement de systèmes ouverts. Des terrains de jeu très locaux méritent également d'être ouverts, pour favoriser la connaissance fine de la ville et des réseaux. Le raisonnement par mode de transports n'est plus pertinent.

### **Antoine Verhulst**

L'enjeu est de comprendre la façon d'aider les utilisateurs à voyager au quotidien via un MaaS ou du covoiturage domicile-travail. Certes, avoir des conventions fermées et limiter la concurrence facilite tel ou tel type de MaaS ou d'outil de covoiturage. En revanche, cela ne permet pas de faciliter la décision ou d'améliorer l'expérience utilisateur. Qui plus est, ouvrir limite l'autosolisme et la place de la voiture dans les transports du quotidien. Il importe aussi de laisser une place à l'innovation, car les mobilités devraient encore évoluer.

En l'occurrence, les données permettent de supporter des intuitions et des politiques – pas en vue de figer trop précisément un marché.

### **Éric Brousseau**

L'analyse ex-post des données pour mieux comprendre les comportements et l'amélioration de l'expérience client passent par des solutions ouvertes de partage de données, lesquelles permettent aussi aux autorités publiques et aux entrepreneurs d'imaginer des business models et de nouveaux services.

Mais se pose aussi la question opérationnelle de l'intégration de ces services, pour des MaaS de niveau 3 et 4. Pour offrir la meilleure expérience client, la granularité et la temporalité des données à partager deviennent cruciales. Il convient même de passer à des données non anonymes. La seule solution ne consiste-t-elle pas à créer un système fermé pour partager de l'information dans le respect de la LOM et de RGPD ? Une alliance entre partenaires égaux en droit est également envisageable – mais cela pose sans doute des difficultés au regard de la LOM et de la régulation, dès lors que certains opérateurs sont en situation monopolistique.

### **Éric Alix**

L'utilisateur d'une application a un contrat tacite avec elle, régulé par le RGPD. Par ailleurs, certaines données doivent être ouvertes, parmi lesquelles certaines sont statiques (le trajet des transports en commun, par exemple) et d'autres sont en temps réel (heure d'arrivée du bus, disponibilité d'une trottinette, etc.). Si les systèmes sont achetés par les AOM, la transparence doit être prévue au cahier des charges. À terme, il y aura de moins en moins besoin de données statiques. De fait, les données en temps réel sont meilleures.

Les applications qui gèrent leurs relations clients ont des obligations de reporting, avec des données anonymisées. Il existe aussi des initiatives plus évoluées. La loi Climat, par exemple, pourrait obliger les voitures à communiquer leurs données GPS. Par ailleurs, la CNIL considère que les données doivent être anonymisées en amont. Mais il importe que tout le monde anonymise de la même façon. La voie administrée devient vite très compliquée ! En tout état de cause, tout le monde a intérêt à partager de la donnée.

## **Antoine Verhulst**

BlaBlaCar Daily ne partage jamais de données personnelles, et analyse uniquement les façons de se déplacer en covoiturage. De fait, l'objectif est de faciliter ce mode de transport, pas de créer une application personnalisée.

Dans cette optique, il est essentiel de rester en contact avec les autorités de la mobilité et de développer une connaissance des habitudes locales, que cette connaissance soit fine ou globale. À cet égard, BlaBlaCar Daily ne se sent pas vraiment menacée par les GAFAM (Waze Car Pool, par exemple) : certes, elle dispose de moins de données, mais sa connaissance du covoiturage et du territoire est plus fine.

## **Un participant**

Si vous étiez dans un autre domaine que le transport, n'auriez-vous pas un comportement différent ? En l'occurrence, votre secteur est très contraint par les textes. Le régime de données ouvertes systématiques est-il possible et souhaitable ?

## **Éric Alix**

La question des données se retrouve partout. La caractéristique de la France vient du fait qu'elle est plus vite orientée par le droit que d'autres pays – ce qui est à la fois positif et contraignant. Parfois, le sujet semble pris à l'envers : le contrôle des données est certes primordial, mais il faut aussi que ces dernières puissent être utilisées.

## **Un participant**

Comment expliquer que le développement du covoiturage domicile-travail et des MaaS soit si lent ? Des bonnes pratiques européennes pourraient-elles être mises en avant ? Quels sont les éléments les plus bloquants ?

## **Éric Alix**

L'objectif même des MaaS est de simplifier l'expérience client. L'utilisateur veut gagner du temps, à moindre coût et avec un moindre impact environnemental. Les recherches d'itinéraires font ces calculs, y compris ceux des émissions de CO<sub>2</sub>. Elles peuvent aussi proposer des alternatives. Accompagnement des usages, éducation, nudge... : il faut pousser des programmes qui communiquent et, au niveau 4, des incitations tarifaires – ce qui impose, au préalable, des effets d'échelle. Il faut aussi savoir décloisonner.

La France a tendance à aller plus vite sur le droit que sur les opérations. Avoir un cadre est positif, mais il faut aussi apprendre à faire les choses ensemble. Il importe aussi de pouvoir accéder à la data, qui ne permet pas seulement de faire de l'information voyageurs, mais aussi de la billettique ou des réservations.

## **Antoine Verhulst**

Le Registre des preuves et la LOM sont une chance, plus qu'un frein à l'innovation. Nous ne vendons pas des données, mais du transport. Ce registre est pensé à destination des collectivités.

## **Éric Alix**

C'est un outil de confiance entre les acteurs.

### **Antoine Verhulst**

Le MaaS et le covoiturage domicile-travail ont vocation à entrer dans le quotidien, ce qui est compliqué.

Dans un premier temps, BlaBlaCar Daily a tenté de répliquer le modèle de BlaBlaCar à une plus petite échelle. Mais il est très difficile de demander aux conducteurs qui se rendent au travail de faire un détour, par exemple. Faire changer les habitudes quotidiennes est très difficile.

### **Éric Alix**

C'est un travail de digital, de connaissance client et de spécialité. Si le système est trop fermé, le développement sera nécessairement restreint. Au contraire, c'est en agrégeant les forces de chaque acteur que la solution sera optimale. Des articulations existent aussi entre MaaS et urbanisme.

### **Un participant**

Dans quels pays « moins juridiques », le partage de données est-il plus productif ?

### **Éric Alix**

Les pays du Nord sont plus libéraux. Un texte est en cours d'élaboration à l'échelle de l'Union européenne, à partir du modèle français et du modèle finlandais – qui ne sont pas très éloignés l'un de l'autre, et présentent tous deux des avantages et des inconvénients.

### **Un participant**

Le droit s'interprète plus que la technique. La compréhension des textes européens est très compliquée. En outre, les traductions françaises faites par la Commission sont floues. La version finlandaise est plus pragmatique, par exemple.

### **Éric Alix**

La définition du MaaS n'est déjà pas la même dans la LOM que dans la loi européenne.

### **Un participant**

Outre les problèmes de définition, il existe diverses positions – s'opposer, interpréter... D'aucuns tendent à penser que le flou favorise le consensus, par exemple. Le secteur de l'énergie en témoigne.

### **Un participant**

Les nouvelles modalités de transport (véhicule électrique, notamment) risquent-elles de changer vos business models ?

### **Éric Alix**

Les changements concerneront surtout les longs trajets. Nous compterons de nouveaux partenaires et nous pourrions proposer des services adjacents (recharge) qui feront du sens avec le déplacement.

### **Antoine Verhulst**

Le covoiturage est du partage de frais, avec un plafond légal. Aujourd'hui, ce plafond légal repose sur le prix de l'essence. Mais il pourrait l'être sur le prix de l'électricité, à l'avenir.

### **Un participant**

Faut-il un chef de file pour agréger les accords, dans un système ouvert ?

### **Antoine Verhulst**

Il y a surtout besoin de bien comprendre la mobilité et le comportement des usagers. Plus qu'un chef de file, il convient de définir une gouvernance.

### **Éric Alix**

Souvent, sur un territoire, il faut une impulsion politique. Mais les acteurs n'en sont pas là. Ils raisonnent uniquement au regard de leur mise en conformité avec la LOM.

### **Catherine Galano**

Quelles sont les barrières au passage des quatre niveaux d'intégration des MaaS. Sont-elles techniques, culturelles, réglementaires... ?

### **Éric Alix**

Nous devons mieux partager les conditions de marché et créer un espace d'innovation et d'expérimentation de MaaS plus intégrées, donc de niveau 3 et 4. Ces deux leviers méritent d'être actionnés.

### **Un participant**

Quelle serait, pour vous, la meilleure autorité régulatrice francilienne ?

### **Éric Alix**

L'AOM est la Région. Nous sommes un acteur national. Nous prôtons une simplification nationale, tout en étant convaincus que les logiques de mobilités sont très liées aux territoires. Le pire est l'attentisme. Dès qu'il y aura du mouvement, les choses se construiront et se développeront par réplication des meilleures pratiques.

### **Un participant**

L'ART est le régulateur, et la loi organise de façon très cadrée les relations entre les SNM et les autorités organisatrices, lesquelles ont des obligations.

### **Éric Alix**

C'est plus compliqué quand l'autorité organisatrice est aussi acteur de MaaS ! Ces problématiques se posent aussi à l'échelle européenne. Il est essentiel que le terrain de jeu soit ouvert.

### **Catherine Galano**

Merci à tous



Chaire Gouvernance et Régulation  
Fondation Paris-Dauphine  
Place du Maréchal de Lattre de Tassigny - 75016 Paris (France)  
<http://chairgovreg.fondation-dauphine.fr>