



**Journées européennes de la mobilité**

**Strasbourg – 28 au 30 novembre 2018**

*Quelle place pour les services partagés dans l'offre urbaine de mobilité ?*

## **Dialogue sur le positionnement des acteurs dans la gestion de la donnée**

Julien Honnart – Président & Fondateur de Klaxit  
Xavier Georges – Attaché au Service public de Wallonie  
Animé par Jean Robert – Cerema Territoires et ville  
*Synthèse*

**Xavier Georges :** Je travaille au sein de la Direction de la Planification de la Mobilité du Service Public de Wallonie. Notre Direction mène des études, projets et actions au niveau régional, par exemple en faveur du vélo ou le covoiturage. Nous venons en aide aux communes (ou groupes de communes) dans l'élaboration de leurs plans de mobilité ainsi qu'aux associations menant des projets d'aménagement et/ou de sensibilisation aux mobilités alternatives à la voiture individuelle. Nous assurons également une série de formations en management de la mobilité et de conseillers en mobilité.

**Julien Honnart :** La société Klaxit s'est spécialisée dans covoiturage domicile – travail. Son modèle économique met en jeu le triptyque application - entreprises - collectivités.

L'application doit prendre en compte les impératifs du trajet domicile travail et notamment prévoir une garantie de retour en VTC ou en taxi en cas de défaillance d'un conducteur.

Les entreprises permettent de cibler un grand nombre d'utilisateurs potentiels au sein d'un bassin et génèrent la confiance suscitant le passage à l'acte des covoitureurs, cette massification conditionnant la viabilité économique de Klaxit.

Enfin, une participation financière est proposée aux collectivités. Leur soutien est essentiel, sauf à ne pas rendre le covoiturage financièrement intéressant pour les passagers. Elles ont également intérêt à s'engager dans ce processus, qui permet de desservir des zones non couvertes par les transports publics.

Le développement de ce modèle a pour objectif de créer un véritable MaaS qui rendra possible la démotorisation. A ce titre, Klaxit sera prochainement intégré au même niveau que les offres de transport en commun dans le portail de la RATP.

**Jean Robert :** De quelles données avez-vous besoin pour créer le service et mener le dialogue avec les entreprises et les collectivités ?

**Julien Honnart :** Nous exploitons peu de données tierces, notre stratégie consistant à nous intégrer dans les applications des autorités organisatrices.

Nous récoltons, en revanche, les données relatives aux propositions ainsi qu'aux preuves des

trajets avant de les partager pour développer le MaaS.

**Jean Robert :** Ces données permettent-elles aux collectivités de mettre en œuvre et d'évaluer des politiques publiques ?

**Xavier Georges :** Le covoiturage se révèle difficile à mesurer. C'est une pratique qui échappe aux comptages automatiques, et les enquêtes récurrentes qui sont menées, par exemple au niveau des entreprises pour des déplacements domicile-travail, ne disposent pas des moyens nécessaires. Lorsqu'une enquête obligatoire repose sur la bonne volonté ... on n'obtient pas toujours la rigueur nécessaire. Or, si nous voulons faire entrer le covoiturage dans les mœurs, nous devons en appréhender la réalité.

Pourrais-je savoir si Klaxit passe par un registre de preuve de covoiturage pour attester la réalité de son activité auprès des collectivités ?

**Julien Honnart :** Nous contribuons à la mise en place de ce registre national, qui permettra d'uniformiser le niveau des preuves, de les fiabiliser et d'assainir la concurrence.

**Xavier Georges :** Vous jugez le covoiturage pertinent dans les zones rurales dépourvues de transports en commun. Or c'est souvent dans ces secteurs que se trouve le public le plus réfractaire aux outils numériques, alors même qu'il s'agit de la population ayant le plus besoin d'aide pour se déplacer.

Pour la réalisation du Plan Urbain de Mobilité de Liège, nous avons fait appel aux données d'un opérateur de téléphonie mobile. Il faut en effet savoir que ces opérateurs sont assis sur une sorte de « trésor de guerre » en matière de big data, et ne savent pas encore trop comment les valoriser. Il s'agit des « traces » de localisation laissées par nos mobiles et smartphones lorsque nous nous déplaçons.

Par ailleurs, nous avons constaté que les informations deviennent difficilement exploitables lorsqu'elles concernent de très courtes distances en ville, tant elles sont entremêlées avec de « faux déplacements », comme des déplacements au sein d'un même bâtiment, sans passer par l'espace public.

L'utilisation de ces données se révèle également malaisée en milieu rural, dans la mesure où l'exigence d'anonymisation des données oblige à prendre en compte de vastes zones géographiques, ce qui fait perdre beaucoup de précision aux origines-destinations.

Pour ces différentes raisons, le *big data* et les algorithmes qui y sont liés doivent être considérés avec précaution.

**Jean Robert :** Vous avez mené une étude sur les déplacements à partir de fonds privés. Quelle a été l'attitude de l'opérateur qui vous a mis les données à disposition ?

**Xavier Georges :** Les données ont fait l'objet d'un appel d'offres payant.

**Julien Honnart :** Lorsque nous travaillons avec des collectivités pour développer une offre, nous transmettons gracieusement notre base de données, sauf à compliquer l'action publique sur laquelle notre modèle est assis.

**Jean Robert :** Pourquoi est-il difficile de parvenir au MaaS ?

**Julien Honnart :** Plusieurs étapes sont à franchir, dont la dernière, qui consiste à intégrer à une application un parcours passager permettant de gérer un voyage de bout en bout, est encore techniquement prématurée.

**Xavier Georges :** J'ajoute que la possession d'une voiture représente le premier obstacle au

covoiturage. En effet, dès lors que votre voiture est payée, 60 % du coût du transport est payé. Il ne reste plus que les frais fixes (assurance, taxes) et les frais variables (principalement le carburant). Covoiturer est une contrainte, et si je n'ai plus que l'essence à payer, le covoiturage me revient aussi cher que ma voiture.

Plusieurs intervenants l'ont dit : ce qui est difficile c'est de trouver des passagers, pas des conducteurs. Or, nous sommes baignés dans un environnement qui nous pousse à acheter une voiture. En Belgique, les budgets de communication des dix principales marques de voiture représentent 300 millions d'euros par an, dont le seul but est de nous faire acheter une voiture, contre 30 millions d'euros pour les budgets de com de tous les pouvoirs publics, toutes compétences confondues. Je crains que nous ne fissions pas le poids...

### **Echanges avec la salle**

*La salle* : Il me semble que les constructeurs automobiles voient dans le véhicule autonome l'opportunité de revenir vers la voiture individuelle.

*Xavier Georges* : Je rejoins cette interrogation. Potentiellement, si on ne la possède pas mais qu'on la partage comme un service, la voiture autonome est une solution d'avenir. Mais à l'inverse, si chacun achète une voiture autonome (et une autre pour conduire ses enfants), ce sera encore pire qu'aujourd'hui. Je relève également que les véhicules autonomes génèrent une masse considérable de données et je m'interroge quant au bilan carbone que représentent le stockage et la gestion de ces données.

*La salle* : Comment est-il possible d'inciter les entreprises situées en zone périurbaine à soutenir le développement du covoiturage alors qu'elles assument déjà le Versement Transport sans nécessairement être correctement desservies par les transports publics ?

*Julien Honnart* : Ces employeurs sont souvent nos clients ou sont appelés à le devenir, dans la mesure où ils sont amenés à se substituer aux pouvoirs publics pour rendre leurs sites attractifs. Nous voulons leur faire prendre conscience de l'intérêt économique du covoiturage en la matière.

Un second levier se situe au niveau des places de stationnement. Certains établissements ont réservé un secteur aux covoitureurs, dont la barrière ne s'ouvre qu'à partir de notre application. Le report modal qui en découle permet de réduire l'engorgement global des parkings.

Enfin, les collectivités sont prêtes à soutenir le covoiturage afin de montrer aux entreprises payant le Versement Transport sans être desservies par le bus qu'elles ne sont pas laissées pour compte.

*Xavier Georges* : J'ajoute que le covoiturage contribue à la réduction de l'absentéisme et favorise le réseautage interne aux entreprises, en faisant se rencontrer des personnes qui, autrement, ne se parleraient pas.

Synthèse produite sur la base de la retranscription des journées réalisée par la société Ubiquis