



**ATEC
ITS FRANCE**

Données & Mobilité

Vers un plan massif de création, de diffusion et de pilotage des données de mobilité

Propositions pour une Feuille de Route SYNTHESE

Novembre 2020

Rémy Halley des Fontaines, INETUM (ex GFI)
Cécile Théard-Jallu, De Gaulle Fleurance & Associés
Nicolas Nuyttens, CEREMA
Jean Coldefy, ATEC ITS
Patrick Gendre, ATEC ITS
Thierry Gohon, Sopra Steria

Un document



Labellisé



Synthèse

Ce document est issu d'un groupe de travail d'ATEC ITS France. Après [un état des lieux Big Data pour la mobilité publié fin 2019](#), qui a été l'occasion de recenser des projets pour France Mobilités, il est ici proposé une série d'actions afin d'accélérer la transition numérique de la mobilité.

Sans contester l'intérêt des usages innovants permis par les nouveaux outils numériques (IA, Machine Learning, Big Data, IoT...) - bien au contraire -, notre travail s'est centré sur les données essentielles d'offre de mobilité et de demande de déplacement, qui permettent de construire les services publics dans les territoires : information aux usagers et billettique (MaaS), observatoires (évaluation des politiques publiques, outils de modélisation), coordination de l'exploitation en temps réel (PC multimodaux)... , et qui bénéficient aussi au secteur privé, et in fine aux citoyens.

Les données de mobilité sont un peu la partie immergée des services numérique de mobilité. Notre conviction est que le sujet des données de mobilité n'est pas assez visible, et qu'il faut y investir collectivement et y consacrant significativement plus de ressources. Il doit être traité comme un sujet à part entière, distinct de celui de la mobilité numérique en général, ou de la mobilité durable (encore plus large, allant du comportement des usagers aux infrastructures cyclables).

Après l'introduction, le document est organisé en 5 parties.

- La 1^{ère} partie fait des propositions pour **produire, améliorer et rendre disponibles les données de mobilité** ;
- La 2^{ème} partie est consacrée à la **qualité des données, incluant la gouvernance territoriale des données**;
- La 3^{ème} partie aborde la question de la **gouvernance nationale** et propose de mutualiser certaines actions ;
- La 4^{ème} partie traite des **questions juridiques** (notamment données personnelles) ;
- Enfin, la dernière partie aborde la question des **ressources humaines et financières**.

Les principaux points qui ressortent sont :

- La nécessité d'investir massivement (les montants actuels étant dans l'épaisseur du trait des comptes transport de la nation) dans la création et la mise en qualité des données de mobilité pour accélérer le déploiement de projets de mobilité numérique dans les territoires ;
- L'importance d'une bonne gouvernance des données par les acteurs de la mobilité, pilotée par les AOM et associant les opérateurs et les usagers ;
- La mise en place d'une structure partenariale visant à être un centre de compétences et un lieu de capitalisation, dans une logique d'efficacité de l'action publique, et de diffusion des bonnes pratiques dans tout l'écosystème de la mobilité numérique.
- L'établissement de règles claires sur l'articulation entre partage de données de mobilité et valorisation des investissements dans la création d'actifs immatériels et notamment les bases de données ;
- Le besoin de règles juridiques claires sur le partage des données ainsi que sur l'usage des données personnelles : au-delà de leur protection, elles doivent pouvoir être

utilisées et partagées à bon escient dans l'intérêt des usagers, cela pouvant et devant passer par des processus de certification fondés sur des normes forgées en coopération entre les acteurs de terrain et les autorités, tout en protégeant les actifs immatériels et leur valorisation nécessairement induite ;

Le tableau ci-dessous reprend nos 17 propositions d'action.

Proposition par thème	Qui ?	Horizon
Gouvernance (chap. 5)		
12. Mettre en place une structure partenariale pour (1) mutualiser les ressources techniques de mise en qualité des données, (2) capitaliser sur les retours d'expériences et (3) animer les échanges de la communauté sur les données de mobilité.	Industriels / Etat / Collectivités	MT
Qualité des données (chap. 4)		
11a. Mettre en place une gouvernance des données pour chaque territoire et créer un rôle d'intendant (data steward) pour chaque Plate-Forme territoriale	AOM	CT/LT
11b. Accompagner l'utilisation des normes et standards	Etat + UE	CT
11c. Créer des référentiels et annuaires de données		MT
11d. Intégrer dans les évaluations des projets une expertise de la donnée à côté des expertises thématiques afin de s'assurer de la qualité scientifique des usages du big data	MOA projet / Etat	CT
Disponibilité des données (chap. 3)		
1. Mettre en place des référentiels (régionaux) de points d'arrêt de TC	Régions	MT
2. Réaliser un benchmark des référentiels de données d'offre de mobilité et de leur gouvernance qui fonctionnent chez nos voisins européens avec un focus sur le GIP autrichien	GART	CT
3. Généraliser l'usage d'OpenStreetMap pour la gestion des données de mobilité par les collectivités.	AOM, communes	CT
4a. Renforcer le référencement des POI dans OSM, point clef pour les voyageurs : action des collectivités sur leur territoire auprès des commerces, entreprises, ...etc. 4b. Renforcer les bases publiques de POI du type APIDAE (base de plusieurs régions sur les points d'intérêts privés et publics). Définir des typologies de POI pour faciliter l'usage.	Régions et Métropoles	
5a. Publier rapidement les textes d'application de l'article 25 sur l'ouverture des bases de données et de l'article 32 sur l'accès aux AOMs et gestionnaires d'infrastructures, des données du véhicule connecté et des assistants numériques de conduite en concertation avec les acteurs publics (AOMs) et privés (fournisseurs) 5b. Confier à l'ART sur l'article 32 un rôle comprenant le règlement des différends, comme sur l'article 25 5c. Monter des expérimentations et projets, notamment partenariaux (voir l'exemple de la métropole de Lyon) sans attendre afin de mieux cerner les difficultés et capitaliser sur les bonnes pratiques	Etat	CT
6. Mettre en place notamment dans les aires urbaines des campagnes d'enquêtes Origine/Destination par Lecture Automatique de Plaque d'Immatriculation ou autre moyen technique	Métropoles + Régions	CT
7. Déployer l'information temps réel sur 100 % des Transports Collectifs	AOM	MT
8. Reprendre les propositions du groupe de travail DGITM / ATEC sur les données routières pour le MaaS et investir massivement pour rendre disponible une donnée routière et de stationnement à jour, complète, temps réel et ouverte dans les métropoles	Métropoles et gestionnaires routiers	CT

9. Lancer des projets de management de la mobilité associant données publiques et privées, afin de définir des stratégies gagnant-gagnant à partir de cas concrets	AOM / entreprises	CT
10. Faire un état des lieux des données du transport de marchandises (impactant la gestion des mobilités)	Etude / GT national	CT
Juridique et éthique (chap. 6)		
13. Sur l'accès aux données articulé à la valorisation des actifs immatériels <ul style="list-style-type: none"> a) Adopter une approche de licence partenariale permettant à la fois un accès aux bases et un retour sur investissement pour les titulaires de droits sur les bases souhaitant (et pouvant exiger) une valorisation de leurs investissements b) Elaborer un référentiel de bonnes pratiques autour de l'accès aux bases de données publiques ou privées de mobilités c) Capitaliser sur les bonnes pratiques d'accès aux données en approche Public-to-Business et Business-to-Public dans d'autres secteurs comme la recherche et/ou dans d'autres pays au sein de l'UE en réalisant un benchmark d) Pour les données non personnelles, développer la circulation des données dans l'UE en s'appuyant sur la réglementation sur la libre circulation des données (Free Flow of Data, en vigueur et d'application immédiate) dans le cadre du marché unique numérique de l'UE / suivre son respect dans le cadre des textes d'application de la LOM (ouverture des bases de données de mobilité) et tester sa mise en œuvre dans des projets concrets à faible puis plus large périmètre ; e) Agir / travailler en actions d'influence dans le sens d'une adoption de règles de bonne conduite à l'échelle européenne dans le cadre des progrès du marché unique numérique en délimitant l'impact négatif ou positif de la protection de la propriété intellectuelle sur l'accès aux bases de données, y compris de mobilité et leur réutilisation 	Groupe travail GART AOM / Producteurs et utilisateurs de données / Etats & CT	CT MT
14. Sur l'accès aux données personnelles <ul style="list-style-type: none"> a) Travailler avec la CNIL pour établir des référentiels et méthodologies de référence (à l'instar des Méthodologies de référence -MR001 etc. - dans le domaine des données de santé) b) Assurer une veille juridique opérationnelle sur l'application à la mobilité de différents sujets transverses c) Mettre à jour / clarifier / assumer les principes d'anonymisation des données selon la finalité de chaque projet et là encore, mettre en place des référentiels clairs avec la CNIL d) Evangéliser sur la certification des traitements de données en association avec des outils logiciels performants et des expertises adaptées, sachant que le RGPD contient près de 70 références à la certification : outre le fait que la certification est « la » prochaine grande étape de la mise en œuvre du RGPD, l'objectif pour les entreprises de mobilité est de fiabiliser leurs traitements et donc de les valoriser ; e) Produire un guide de bonnes pratiques en matière de cybersécurité pour les acteurs de la mobilité dans leur application de la LOM ; f) Veiller sur les discussions sur le Pack assurance (en cours d'élaboration avec la CNIL) : couvre-t-il de façon adaptée les besoins de la smart data en mobilité ? notamment véhicule connecté ? le cas échéant, l'action des acteurs de mobilité sera nécessaire pour influencer son contenu afin de proposer les mesures adéquates de sécurisation de la donnée permettant le partage des bases => CT g) Etudier et le cas échéant promouvoir les nouveaux schémas de protection des données personnelles pour en saisir les opportunités pour le secteur de la mobilité (données synthétiques, jumeaux numériques lorsque l'anonymisation n'est pas possible etc.). 	Producteurs et utilisateurs de données / usagers / CNIL / organismes de certification	CT/MT

<p>15. Sur la réutilisation des données</p> <p>f) Créer un groupe d'échanges ouvert associant les AOMs, les producteurs de données et les usagers pour recueillir les avis sur les atouts et les impacts d'une licence type de partage de données comme celle mise en place à Lyon et son articulation avec les politiques publiques – selon les résultats, créer et soutenir un groupe de travail représentatif pour élaborer une telle licence type</p> <p>g) Dans le cadre des référentiels préconisés ci-dessus en matière de données personnelles de mobilité dans le cadre de la LOM, travailler sur l'identification et la clarification des finalités de traitement (et l'anticipation des finalités actuelles et futures dans la mobilité) pour permettre aux acteurs d'anticiper la prise en compte du RGPD et des règles nationales dans le montage de leurs projets de mobilité.</p> <p>h) S'agissant des projets à base d'IA, promouvoir et travailler sur des projets concrets de mise en œuvre de la garantie humaine à l'instar de l'initiative du Comité Consultatif National d'Éthique qui a permis l'éclosion de ce concept dans le secteur de la santé. Au-delà de ce principe, définir des règles claires et transparentes sur l'usage de l'IA dans la mobilité et sur les grandes finalités de réutilisation des données dans les projets d'IA, pour à la fois sécuriser les flux, inciter au partage de données et au développement de projets innovants. Les principes clefs fixés par l'UE pour le développement d'une IA éthique et sociétale devront plus globalement être pris en compte dans les projets de mobilité : i) garantie humaine, (ii) robustesse technique & sécurité, (iii) respect de la vie privée & gouvernance des données, (iv) transparence, (v) diversité, non-discrimination & équité, (vi) bien-être sociétal & environnemental, (vii) responsabilité.</p>	<p>AOM / producteurs et utilisateurs de données / usagers / Ademe et Etat / organismes de certification</p>	<p>CT/MT</p>
<p>Financement (chap. 7)</p>		
<p>17. Intégrer le numérique dans les CPER de manière systématique</p>	<p>Etat / collectivités</p>	<p>CT</p>
<p>16. Connaître les budgets consacrés à la donnée de mobilité et estimer les besoins financiers</p>	<p>Etat / GART</p>	<p>CT/MT</p>