

Retour sur l'événement « Le partage des données de mobilités : éthique et responsabilité », 28/06/2019, Hôtel de Région, Toulouse

Occitanie Data et le cabinet d'avocats Metalaw, en partenariat avec Ouishare et La Fabrique des Mobilités, ont organisé vendredi 28 juin 2019, à l'Hôtel de Région d'Occitanie à Toulouse, la deuxième édition de « [Mobility as a Law](#) ».

Un concept innovant, sous forme de deux tables rondes, pour réfléchir aux enjeux juridiques d'actualité liés aux nouvelles formes de mobilité, en parallèle de l'examen au Parlement de la loi d'orientation des mobilités dite Loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités).

L'ouverture des données de mobilités est aujourd'hui au cœur des problématiques d'innovation des territoires : mobilités actives, développement du *free floating*, villes intelligentes, désintermédiation entre clients et services.

En France, nombreux sont les acteurs à ouvrir leurs données de mobilités : collectivités publiques, opérateurs de transport privés et entreprises publiques...

Le partage des données publiques et privées est de nature à créer de nouveaux usages et de nouveaux services et donc d'améliorer le quotidien des habitants de nos villes.

Il est encouragé par les pouvoirs publics, notamment dans le cadre de l'examen de la Loi LOM. Mais, il pose aussi des questions juridiques que cet après-midi de débat et d'échanges doit permettre d'aborder en rassemblant des acteurs privés et publics de la mobilité afin de définir « une éthique et une responsabilité en matière de partage des données de mobilités ».

Table ronde "L'ouverture et le partage des données de mobilités"

- Anne Julia (responsable environnement Aéroport de Blagnac)
- Patrick Loyer (responsable innovation et transformation Sopra Steria)
- Eric Thomas (président de Smart B)
- Francis Grass (président de la Smat, adjoint au maire de la ville de Toulouse)
- Emmanuelle Rial-Sebbag (juriste, directrice de recherche à l'Inserm)

LES INTERVENTIONS DES EXPERTS

- **Anne Julia :**

Présentation du projet [Commute](#), avec Airbus, Safran, Sopra-Steria, l'aéroport Toulouse-Blagnac...

"On découvre, grâce à ce projet, des difficultés de plus en plus prégnantes de l'accès à l'emploi, par exemple à cause des horaires décalés et de l'impossibilité d'accéder à leur emploi en transport. C'est un enjeu de demain.

Dans ce projet collaboratif, la donnée est au cœur du sujet. Car il faut comprendre le bassin de vie de nos employés. On le découvre grâce au projet développé par Sopra-Steria.

Enjeu: 3500 salariés de la plateforme aéroportuaire, une centaine d'entreprise. Je dois récupérer la localisation des salariés, première difficulté, car si je demande à chaque entreprise d'anonymiser, pour une entreprise de 20 salariés, cela n'a pas de sens. Il faut une masse suffisante.

La question est de savoir d'où ils viennent et où ils vont.

Pour travailler sur le report modal des salariés (bus, vélo, covoiturage, télétravail...), besoin des données pour les adresser à la collectivité.

Pas tant besoin de la donnée personnelle, mais anonymisée.

Autre besoin, depuis 5 ans, je me bats pour avoir un local à vélo fermé sécurisé pour les employés de la plateforme aéroportuaire. Mais je manque de données pour prouver le besoin.

Derrière la donnée, il y a la question : qui va bénéficier de la valeur de la donnée? Pour l'instant on a mis cette question de côté à [Commute](#). On se focalise sur l'intérêt collectif."

- **Patrick Loyer :**

"Avant on était sur les augmentations des capacités de transport.

Comment changer le paradigme : j'emmène mes enfants à l'école à 8h30, et je dois être au travail à 9h.

Comment prendre l'ensemble en compte. Au début, refus pour obtenir les données des trajets domicile-travail. On a mis en place des systèmes de modélisation sans accéder à la donnée, qui génère des flux. Une donnée en soi n'a pas de valeur. Mais quelle valeur sociétale?

L'entreprise joue un rôle sociétal en transmettant ses données. Cela suppose une nouvelle approche des systèmes de transport.

On doit adapter les nouveaux outils aux flux (bornes de recharge, lieu de stockage des trottinettes...)

On est tous habitués à travailler sur la performance économique dans la verticalité. Nécessaire de s'ouvrir aux enjeux sociétaux. Si les collaborateurs peuvent demain découvrir le vélo, le covoiturage, etc, cela permet une amélioration de la performance de l'entreprise.

On intègre le RGPD dans nos modèles, dès la conception des systèmes."

- **Francis Grass :**

"Avant, on parlait d'autorité organisatrice de transports. Là, va s'appeler autorité organisatrice de mobilité. 4 milliards d'euros dans infrastructures nouvelles dans les années à venir.

Des infrastructures qui amènent rapidité mais surtout fiabilité, et de la fréquence. Ce sont les conditions pour que les gens prennent les transports.

La caractéristiques de l'agglomération toulousaine, c'est que Tisséo regroupe 115 communes, très hétérogènes et peu denses. Solution de transport dans la combinaison des modes : bus-métro, voiture-métro, et maintenant covoiturage, vélo...

Les transports publics ont toujours consommé de la donnée. Les flux des moyens de transport, les données des voyageurs qui valident leur ticket, la position temps réel des bus grâce au GPS. Avec la vente en ligne, on récupère d'autres données. Aujourd'hui, on a trois applications différentes. Les gens veulent de la simplicité, on va donc offrir les services aux voyageurs sur une simple plateforme. On va pouvoir offrir d'autres services (covoiturage, trottinette, etc) à d'autres partenaires.

Il faut être souple pour coller aux changements multimodaux des citoyens."

- **Eric Thomas :**

"Ce qu'on a créé à [Smart B](#) c'est pour changer le paradigme. La difficulté c'est de partager la donnée. On veut proposer une solution sur les territoires Smartcity. La question, c'est où sont les attentes ? Où est le citoyen ?

Qu'est-ce qui fait que je peux ou je veux partager mes données ? C'est la confiance. Comment mettre à profit la technologie pour le bien-être des citoyens ?

La blockchain a la capacité de mettre en relation des gens qui n'ont a priori pas confiance. Et chacun reste maître de sa donnée, tout en la partageant et en la valorisant.

La blockchain amène aussi la transparence. Si on concentre la donnée dans des datacenters, ça amène la question de la sécurité, avec cette concentration. On propose d'aller sur de la valorisation, pour encourager le partage."

- **Emmanuelle Rial-Sebbag :**

"Le terme RGPD a été utilisé comme si c'était le cœur des enjeux, et une nouveauté subie. La protection des données date de bien plus longtemps, dans une directive de 1995. Mais à l'époque, l'impact était moindre.

Il faut protéger l'intérêt de la donnée individuelle, donner la capacité de s'opposer à un éventuel mésusage. Mais l'intérêt de la réutilisation se pose dans la santé depuis de nombreuses années. Ça peut être un cadre de référence pour la question du partage de la donnée.

Question : qu'est-ce qui est une donnée personnelle, qu'est-ce qui ne l'est pas? Aujourd'hui, on a des critères sur une donnée personnelle. Tant qu'on est en capacité de connaître le lien qui permet l'identification du sujet, on est dans le cadre de la donnée personnelle, sous le coup du RGPD. Les autres devraient sortir du cadre du RGPD. Aujourd'hui, difficile de savoir ce qui tombe sous le coup de la donnée personnelle. Travail à faire avec les organismes de certification sur ce point, pour codifier la donnée en fonction des contextes d'usage.

Tout un pan du RGPD est déjà obsolète.

Si à chaque fois qu'on lance une activité innovante on se demande si on est hors-la loi, ce n'est pas la bonne approche. Il faut acquérir un certain nombre de valeurs d'origine supérieure, intégrant la réglementation dans un socle plus large, rendant ces données interopérables, et les intégrant dans un cycle. Une donnée qui change de valeur, c'est très compliqué. Il faut des valeurs supérieures pour accompagner le cycle de la donnée, son usage, et permettre la transparence."

Table ronde "La gouvernance des données de mobilités"

- Oriana Maréchal (chef de projet Move in Saclay, Nokia)
- Pierre Larrouy (économiste)
- Benoît Tanaka (directeur des relations institutionnelles Google France)
- Sabine Safi (responsable du déploiement @transports.data.gouv.fr)
- Jean-Franck Cornac (directeur mobilités proximités au conseil régional Occitanie)

LES INTERVENTIONS DES EXPERTS

- **Oriana Maréchal :**

"La démarche [Move in Saclay](#) est une expérimentation pour améliorer la mobilité sur le territoire. Le cluster de Paris-Saclay comprend trois agglomérations, une région en forte croissance, où la mobilité est un vrai défi pour maintenir cette croissance, contrainte identique à l'agglomération toulousaine.

La plateforme va permettre d'accompagner le territoire, les entreprises et les citoyens dans un changement de mobilité. Il se fait en collectant les traces des utilisateurs, et en leur donnant des recommandations personnalisées et des incitations qui peuvent être publiques ou privées. C'est un partenariat avec les collectivités, l'aménageur public, les universités pour la partie recherche, et des industriels.

La proposition de valeur de la plateforme c'est de remettre le citoyen au centre, de l'accompagner dans son changement de comportement. Permettre au territoire d'avoir une bonne connaissance des besoins de changement. Permettre aux entreprises de garder leurs talents. Pour les fournisseurs de services, permettre de déployer plus rapidement leurs nouveaux services.

Les données, il y en a beaucoup anonymisées, semi-anonymisées, publiques, propriétaires des entreprises. On a décidé de traiter la donnée personnelle, on l'affiche, le citoyen a la possibilité de partager ou non cette donnée. Il faut savoir avec qui, et pourquoi. Grâce au compte de mobilité sur la plateforme, on peut le choisir.

La gouvernance du projet comme des données est en partenariat public-privé : AOM territoire de Paris-Saclay. Le territoire est le tiers de confiance sur la gestion de partage des données."

- **Pierre Larrouy :**

"Quels sont nos modèles de représentation, de notre monde et de celui que nous voulons?"

Première des choses non réglées :

La société contemporaine est marquée par la question de la responsabilité. Il y a une tentative des neurosciences de supprimer les corps.

On dit, les citoyens sont au centre. Non, ils sont tout !

On ne mesure pas un mouvement très puissant « anti-tech » qui est en train de croître. Les données « IA » sont pour le politique le grand espoir. La question très française est de savoir si dans la donnée de l'information, on parle de tout. Dans la crise actuelle, il y a un non-dit, qui est central. Je pense que le public et le privé doivent s'entendre, et être noués par la troisième entité, le citoyen. Nous devons recréer un pacte social.

La donnée est à la fois une infrastructure et une superstructure. Il faut un nouveau modèle économique sur la théorie de la valeur de la donnée.

Ce qui va faire le pacte social, c'est la multitude d'usages qui va se créer. La confiance ne se décrète pas. On voit dans les territoires l'émergence du circuit-court de la donnée. Il faut nationaliser et décentraliser les données, comme un levier de développement économique."

- **Benoit Tabaka :**

"3 projets : Google Maps, Waze, Replica

On confond souvent trois choses :

- La donnée brute
- La donnée traitée, qui va faire apparaître une information
- Faire apparaître un savoir

Ces trois stades d'évolution sont les stades de raffinement de la donnée, jusqu'au savoir.

-Google Maps est avant tout un outil cartographique, basé sur plusieurs éléments. Certains qu'on va produire, sur lesquels on ajoute des informations, le transit, les transports en commun. Google Maps n'ouvre pas de données.

-Waze est dans le giron de Google, mais séparé dans la philosophie. On est dans le déplacement en temps réel, qui ajoute la couche communautaire. Toutes les données utilisateurs sont partagées par la collectivité.

-Projet Replica : on va un peu plus loin, projet destiné aux collectivités, aux intervenants qui doivent repenser la ville. Qui passe par cette rue, pourquoi ? Modèles algorithmiques et intelligents, en test dans trois villes du Texas, pour comprendre le comportement des usagers.

Egalement, analyse dans le temps, pour faire des éléments comparatifs, après des travaux, sur les changements de flux et de comportements. L'étape suivante serait de faire de l'AB Testing."

- **Sabine Safi :**

"La question de la qualité des données est rarement une question de volonté des AOM, c'est juste beaucoup de travail.

La vocation de transports.data.gouv.fr, c'est de favoriser l'émergence de solutions de mobilité, favoriser l'alternative à la voiture individuelle, et favoriser l'information aux voyageurs. La donnée brute est publiée chez nous, et réutilisée par des applications. La Loi LOM demande que les horaires temps réels soient en Open Data. Licence ODBL : reconnaissance de qui est producteur de la donnée ; Très important qu'il se développe des services autour de ces données, sinon c'est de l'argent et du temps perdu pour les collectivités productrices de ces données."

- **Jean-Franck Cornac :**

Il y a la donnée brute, mais aussi la donnée d'usage, la donnée temps réel. On peut se contenter de fournir ces données. Pour nous, l'objectif est le management de la mobilité. Ce que nous recherchons, ce n'est pas l'intérêt individuel, mais le collectif. Nous tenons donc à maîtriser l'assemblage des solutions que nous proposerons aux usagers.

Aujourd'hui, si on regarde les modèles de covoiturage, d'auto-partage, ce sont des modèles économiques qui sont en train d'éclorre. Socialement, est-il supportable de laisser les données à des sociétés qui à terme imposeront leurs tarifs ? Notre choix, c'est de partir sur de l'Open Data sous licence OpenGL et d'avancer progressivement avec différents partenaires.

Dans les mois qui viennent, nous allons plancher avec nos partenaires sur le management de la donnée de mobilité.

Notre volonté n'est pas de passer par le point d'accès national mais par un point d'accès que nous gérerions avec les autres AOM pour l'accès à nos données de mobilité.

N'est-ce pas à la puissance publique de fournir quelque chose qui soit déjà enrichi? "

LES REFLEXIONS DU PUBLIC :

Quand on parle de management collaboratif, il faut repenser la question du chef, de la responsabilité.

Quand on veut adresser le citoyen, on cherche des représentants des citoyens, des associations, mais on perd ainsi le lien direct avec le citoyen.

Le territoire doit être le garant de ces questions de données. Les collectivités ne doivent pas se reposer sur une offre tierce payante, mais garder la main sur ces données stratégiques, c'est une question de souveraineté.

Les datas, c'est le début de la guerre.