



Philippe Toint

Professeur à l'Université de Namur

Ancien vice-recteur pour la Recherche et la Politique institutionnelle en Informatique et Télécommunications, membre fondateur du Namur Centre for Complex Systems

Membre du Collège régional de Prospective de Wallonie

Pour une politique wallonne en matière de données de mobilité

Version du 27 septembre 2018

1. Contexte

Que la mobilité des personnes et des marchandises soit un des problèmes pressants de notre société ne fait plus de doute, tant du point de vue du "vivre ensemble" que du point de vue environnemental. Que cette mobilité génère et utilise chaque jour davantage de données est aussi assez de plus en plus évident. Outre les volumes de trafic traditionnellement collectés par les pouvoirs publics, de nouvelles sources de données voient ou verront rapidement le jour.

1. Les nombreuses applications de guidage (uni- ou multimodal) sont en première ligne. Ces applications déjà populaires (Mappy, Google maps, Waze, Garmin, TomTom, etc.) utilisent deux types de données distincts : la description du réseau de transport lui-même (et de son évolution) et les données dynamiques de trafic.
2. Ces applications de guidage peuvent être partie d'outils plus complexes gérant la logistique du transport de marchandises, qui intègre aussi potentiellement des données sur la nature et la quantité des marchandises transportées, leur envoyeurs et destinataires, les fenêtres de livraison etc.
3. L'ubiquité des smartphones capables de déterminer leur position multiplie aussi de façon très significative les données collectées sur le déplacement des personnes.
4. Les nouvelles technologies vont à court terme générer de nouvelles données en abondance. Pensons aux infrastructures intelligentes qui, par leurs capteurs propres, permettront de planifier plus efficacement leur maintenance, aux interactions véhicules- infrastructure que tous les constructeurs nous annoncent, aux véhicules autonomes du futur proche, ainsi qu'aux nombreuses applications de l'intelligence artificielle à la gestion du trafic et l'aide à ses usagers.

Le volume de données généré par la mobilité sous ses différents aspects est donc énorme. Pour l'instant, ces données sont générées par des opérateurs différents, publics et privés, dans des formats non standardisés et souvent mutuellement incompatibles. De plus, leur partage n'est que peu ou pas permis et/ou réglementé. Ce cloisonnement empêche leur exploitation optimale au bénéfice de la société toute entière et décourage l'apparition des nouveaux services aux citoyens et aux entreprises.

2. Les grandes lignes d'une politique wallonne

En Wallonie comme ailleurs, cette sous-utilisation des ressources pose problème et suggère une politique publique pro-active. Il est dans les prérogatives des pouvoirs publics d'en déterminer les grandes lignes.

Collecte des données : Il importe de favoriser la collecte de données en particulier en

- favorisant celle-ci dans les cahiers des charges pour les nouvelles infrastructures et pour la maintenance des infrastructures existantes,
- favorisant les partenariats entre acteurs du secteur (pouvoirs locaux, opérateurs de téléphonie, administrations régionales, opérateurs de transports publics, entreprises de logistique et grands acteurs économiques etc.)
- établissant, en cohérence si possible avec le niveau fédéral et européen, des standards de qualité (précision, fréquence de mise à jour etc.),
- considérant que la fourniture de données par des individus ou des acteurs économiques publics ou privés constitue un service et mérite donc rétribution.

Archivage et accessibilité des données : Il est hélas trop fréquent que de données collectées soient inutilisables. Il convient donc de

- proposer, voire imposer, de nouveau en cohérence avec le fédéral et l'Europe, des standards de données ouverts (open data) en matière de contenu, de format et de méthodes d'accès,
- promouvoir activement les collaborations public-privé en matière d'archivage et d'accès mutuel et ouvert.

Utilisation des données et ses limites. Si les données sont accessibles, elles ne sont pas utilisables par tous sans limite. Il importe donc de

- définir un cadre légal clair et contraignant pour sauvegarder la vie privée dans l'utilisation de données personnelles,
- promouvoir, dans les partenariats entre opérateurs, une clarté maximale sur qui peut utiliser les données, dans quels objectifs, pour combien de temps, à quelles conditions économiques et sous quelle juridiction d'arbitrage,
- favoriser l'apparition de nouvelles façons d'exploiter les données et de créer de nouveaux services.

Capacité de traitement des données par les pouvoirs publics : Afin de maintenir leur pouvoir régulateur, les pouvoirs publics doivent se doter d'une capacité réelle de traitement des données de mobilité, ainsi que de l'expertise associée. On peut songer, par exemple, à un renforcement des missions du PEREX dans cette direction.

3. Mise en œuvre

On le voit, le programme est vaste mais nécessaire à une évolution de la société wallonne en symbiose avec son temps. Pour le mettre en œuvre, Nous suggérons l'établissement d'une *task-force* régionale groupant les pouvoirs publics régionaux, locaux, les opérateurs de transport et de données ainsi qu'une représentation effective des citoyens. Cette *task-force* se verrait confier, par la Région et pour une période déterminée, une mission d'exploration, de proposition et d'évaluation. Elle serait animée par un "Monsieur/Madame Mobilité Wallonne" indépendant, choisi par la Région pour ses qualités de leadership, son expertise et son ouverture d'esprit.