

Objet : Position de Transdev relative à la consultation publique publiée par la CNIL au sujet des caméras dites « intelligentes » ou « augmentées » dans les espaces publics.

Ces derniers mois, et de manière encore plus prégnantes ces dernières semaines, les préoccupations environnementales, la dépendance aux fluctuations des prix de l'énergie ou encore les effets de la pandémie Covid19 ont entraîné des évolutions de comportements de mobilités – quotidiennes, domicile-travail, touristiques, plus occasionnelles – sur les territoires et interrogent, nécessairement, les professionnels de la mobilité, sur les effets à court et long termes de ces changements.

Le retour à bord des bus et autres transports publics ne se fait pas sans crainte – selon la dernière enquête MV2-Transdev datant de mai 2021, près d'un tiers des répondants manifeste encore des craintes au sujet de la distanciation physique dans les transports publics. De plus récentes publications de l'Observatoire national de la délinquance dans les transports soulignent le fait que « 45% des usagers ressentent de l'insécurité » (51% chez les femmes interrogées). Alors que cette appréhension est accentuée lorsque les mobilités s'effectuent à des horaires de moindre affluence ou sur certaines portions des territoires desservis, il est indéniable que le renforcement du sentiment de sécurité sera l'une des conditions au retour à la normale de la fréquentation.

Ces situations poussent les autorités organisatrices à engager, avec leurs opérateurs, une (ré)évaluation de l'offre de transport et des services qui y sont associés. Lesquels doivent permettre de poursuivre les objectifs climat qu'elles se sont fixés – plus de mobilités partagées –, tout en veillant à des dépenses publiques mieux maîtrisées et en garantissant les fondamentaux à bord pour les voyageurs : confort, hygiène et propreté, sécurité, sûreté. En lien étroit avec les collectivités territoriales, Transdev souhaite contribuer à ces réflexions globales et locales en proposant, entre autres, des outils de mesure des déplacements sur les territoires, continue et plus précises.

Si des technologies de comptage sont déjà déployées sur la plupart des réseaux Transdev – outils billettique, cellules compteuses, capteurs wifi – les algorithmes de traitement de données vidéo pourraient se révéler une alternative intéressante. En sus, leur modèle économique qui s'appuie sur des actifs – équipement de vidéoprotection déjà présents à bord – garantirait un déploiement moins coûteux, et donc abordable pour tout type de territoires urbain, périurbain et rural.

Ces mêmes technologies de traitement de données vidéo pourraient en outre ouvrir des opportunités autres que le comptage : analyse de bagages abandonnés, situations critiques à bord des véhicules, identification de passagers faisant des malaises, évaluation de l'état de propreté d'un véhicule, etc.

En définitive, nous sommes convaincus que ces outils constituent des briques technologiques indispensables dans l'exercice de nos métiers – améliorer et affiner nos offres de transport – **en lien avec nos clients voyageurs** – garantie de l'hygiène, de la propreté, de la sûreté à bord et de l'information voyageurs – **et des autorités organisatrices de la mobilité.**

Transdev Groupe

3 Allée de Grenelle
92442 Issy-les-Moulineaux

www.transdev.com

POSITION DE TRANSDEV

Transdev salue le travail de la CNIL qui se veut d'une grande clarté quant aux défis éthiques et sociétaux que l'expérimentation et le déploiement de ces technologies dans les espaces publics – dont les quais, les gares, les pôles d'échanges intermodaux (PEM) ou encore les véhicules de transport collectif (bus, car, tram, train...) – impliquent.

En interne, parmi les équipes support et opérationnelles, cette publication a nourri les débats et invite chacun et chacune à relire les objectifs et méthodes de ses futures expérimentations au prisme des questions de droit, d'éthique et de citoyenneté telles que soulevées par la note. Le bien vivre ensemble, socle fondateur de nos démarches de mobilité partagée, ne saurait se heurter au déploiement de technologies invasives, présentant des risques collectifs et individuels pour nos voyageurs.

La publication a donc fait l'objet d'un partage large à Transdev autour d'un groupe de travail *ad hoc* constitué de représentants et représentantes des directions : Sûreté, Sécurité, Data & IA, Innovation, Stratégie et Juridique, ainsi qu'auprès des filiales projetant d'expérimenter prochainement ces nouvelles solutions.

Notre réponse sera organisée comme suit :

1. Contribuer à la stratégie nationale de déploiement des caméras « augmentées »
2. Présenter les interrogations que Transdev a à ce jour sur ces sujets

1. Contribuer à la stratégie nationale de déploiement des caméras « augmentées »

Nous partageons à cet égard la réponse formulée par l'UTP au sujet du déploiement des caméras intelligentes, qui pourrait présenter des risques en matière de protection de la vie personnelle. Les degrés de précision et d'automatisation qu'elles atteignent doivent nous inciter à observer avec prudence les risques de « généralisation » de ces systèmes dans nos environnements.

Le déploiement des caméras intelligentes ne peut faire l'économie de revisiter et redéfinir les fondamentaux à travers un débat et une stratégie nationale :

- En initiant un débat autour de la définition de règles claires et explicites pour tou.te.s – notamment les voyageurs qui empruntent nos moyens de transport au quotidien – quant à la mobilisation des technologies de caméras « augmentées »
- En développant et partageant un processus d'apprentissage collectif issu des expérimentations que nous pourrions mener – *learning by doing*, retours d'expériences documentés, comparaison avec les expérimentations menées dans d'autres secteurs d'activité...
- En co-construisant le cadre opérationnel, normatif et juridique permettant la mise en œuvre d'un déploiement maîtrisé des caméras intelligentes dans les espaces publics ;
- En mettant en lumière un écosystème industriel et serviciel national et en favorisant la recherche et l'innovation en matière de vidéo augmentée

Ce débat national devra fédérer :

- Les autorités organisatrices et de contrôles ;
- Les ministères et administrations concernées ;

Transdev Groupe

3 Allée de Grenelle
92442 Issy-les-Moulineaux

www.transdev.com

- L'écosystème industriel et serviciel réuni par filière et concerné par la gestion et le suivi des espaces publics.

2. Les points sur lesquels Transdev s'interroge

En l'état de la publication, Transdev s'interroge sur ce qu'il convient d'appeler « traitement statistique » et qui implique, à la lecture de cette note :

- a- De distinguer clairement deux moments : celui de la collecte de données et celui de leur exploitation ;
- b- De restreindre toute démarche de type qualitatif.

a- Distinction « temps réel » & « temps différé »

A stade de l'analyse, Transdev s'interroge sur la notion de « *délai raisonnable* » entre le moment de la collecte et celui de l'exploitation des données.

Les données de fréquentation, par exemple – données de type densité (affluence) ou comptage précis –, peuvent faire l'objet d'une étude *a posteriori*.

La restructuration d'un réseau de transport ne nécessite pas de données temps réel, mais plutôt des données historisées, s'inscrivant dans le temps long.

En revanche, d'autres cas d'usage que nous cherchons à évaluer s'appuie sur des données en temps réel :

- La remontée des données d'affluence à bord au service de l'information voyageur doit par exemple permettre un meilleur report modal ou inciter les voyageurs à décaler leurs trajets pour favoriser le « lissage de charge ». Pour ce faire, l'information doit être communiquée instantanément aux voyageurs pour leur permettre d'ajuster leurs parcours ;
- Les alertes sûreté qui pourraient relever de l'analyse de bagages abandonnés ou de situations à risque (rixes, disputes, etc.) à bord répondent aux mêmes critères de l'instantanéité : l'intervention des équipes de sûreté et l'information voyageur doivent pouvoir se faire immédiatement ;
- Plus généralement, puisque les véhicules sont géolocalisés et circulent en respectant des horaires définis, toute information issue de l'analyse d'image à bord ou aux arrêts – état de propreté, objets oubliés, présence de matériel à bord (poussette, vélo, bagages encombrants...) venant perturber le service commercial, situation d'affluence sur les quais, etc. – se doit d'être connue sans délai.

Selon notre lecture, la publication demeure imprécise, à ce stade, au sujet du temps réel qui sera demain indispensable pour pouvoir penser l'étude des cas d'usage précités et d'envisager leurs déploiements.

b- Analyse « qualifiée »

Transdev s'interroge également sur les possibilités d'effectuer du comptage qualifié.

- Devenu un véritable enjeu commercial et opérationnel, notamment dans l'ensemble des réseaux de transport urbains qui permettent aux voyageurs de se déplacer gratuitement, il nous serait intéressant de pouvoir compter les passagers dans le bus en fonction de leur âge – au moins une qualification enfants-adultes –

tout en garantissant à tous les stades les procédures d'anonymisation, d'agrégation et de stockage sécurisé que requièrent ces comptages.

- La catégorisation par sexe pourrait par ailleurs permettre de mieux comprendre et évaluer de futures démarches sur la sûreté dans les transports – il est en effet compliqué de connaître la répartition homme/femme dans les véhicules, alors qu'il s'agit de données importantes, notamment en matière de lutte contre l'insécurité à bord. Le cadre du comptage de type statistique ne semble pas autorisé à ce jour.

QUELQUES MOTS SUR TRANSDEV

En tant qu'opérateur et intégrateur global de mobilités, Transdev permet à tous de se déplacer librement. Transdev transporte 11 millions de passagers au quotidien grâce à ses différents modes de transport efficaces et respectueux de l'environnement, qui connectent les individus et les communautés. Transdev conseille et accompagne, dans une collaboration durable, les collectivités territoriales et les entreprises dans la recherche de solutions de mobilité plus sûres et innovantes : ce sont 85 000 femmes et hommes au service de ses clients et passagers. Transdev est codétenu par la Caisse des Dépôts à 66% et par le Groupe RETHMANN à 34%. Plus d'informations : www.transdev.com

Transdev Groupe

3 Allée de Grenelle
92442 Issy-les-Moulineaux

www.transdev.com