

 Commission besoins et usages GT Données de mobilité	<i>Groupe de Travail animé par :</i> CEREMA <i>Fabrique de la donnée territoriale</i>
COMPTE-RENDU DE REUNION	
Objet : Réunion de lancement du GT Mobilité, le 29 juin 2026	

Ordre du jour :

1. Proposition de cadrage pour le lancement du GT données mobilités
2. Tour de table et discussion sur le mandat et le fonctionnement du groupe

Liste des participants

Cf annexe

Relecture du compte-rendu	Les participants	29 juin 2026
Validation du compte-rendu	Benoît Morando	
Prochain rendez-vous : prévu en, visio le 3 septembre 2026, 14h-16h		

Suites à donner

Mise à jour du mandat et de l'argumentaire

1ère phase de recensement des initiatives et des attentes en matière de données de mobilité : ouverture d'une rubrique sur le site expertises-territoires

Publication en ligne sur [le site expertises-territoires](#)

Prochaine réunion le jeudi 3 septembre (visio de 14h à 16h) :

- 1ère heure : présentation du retour d'expérience sur l'achat et l'utilisation de données issues des mobiles par la Métropole de Montpellier ; puis discussion sur les actions à faire avancer sur ce thème
- 2ème heure : avancement des travaux du GT (synthèse du 1er recensement effectué), suites à donner

Proposition de création d'un GT mobilités

Après le tour de table, Patrick Gendre (Cerema) présente la proposition du groupe de travail co-animé avec Nicolas Berthelot (fabrique des données territoriales), avec un périmètre ciblé sur l'utilisation des données pour les études et les analyses, et les besoins des acteurs publics.

La proposition est de travailler par phases : avec un 1er recueil de l'existant durant l'été, une 1ère synthèse puis un recueil de contributions complémentaires, notamment pour combler les « trous » identifiés (dans certains domaines qui n'auraient pas été bien couverts, comme la logistique ou le stationnement). Ce recensement devrait pouvoir être effectué d'ici la fin de l'année, et constituer un 1er livrable.

Une 2ème phase du GT à partir de début 2027 consisterait à identifier un petit nombre d'actions prioritaires sur lesquelles se concentrer, pas forcément les plus importantes, en tout cas celles pour lesquelles on peut espérer des résultats, et où le GT pourrait avoir le plus de valeur ajoutée.

Discussion

Le tour de table a permis d'aborder de nombreux sujets et de faire des suggestions qui vont être prises en compte (mandat du GT, phasage, modalités de recensement des actions... Également, création d'un glossaire recensant les très nombreux sigles).

Guillaume Tremblin (DRIEAT) indique qu'il est important de bien identifier les acteurs à qui l'on s'adresse, **les « bénéficiaires » et les « clients » du GT**. L'objectif est que les livrables intéressent l'ensemble des acteurs qui produisent ou utilisent les données. Mais bien sûr les porteurs de actions seront plus directement concernés, au 1er rang desquels la DGITM, le CGDD, le SGPE, ou d'autres acteurs, comme la fabrique des données territoriales (identification de projets de « startups d'état » à incuber), le CNIG (identification de standards à spécifier), le Cerema, et aussi des acteurs régionaux ou locaux, selon les actions.

Olivier Doerflinger de Keolis indique l'importance de **développer un argumentaire pour inciter les collectivités à participer** à la démarche du GT :

- Beaucoup de données existent mais ne sont pas forcément connues des utilisateurs potentiels, et pas forcément accessibles, pas forcément sous la bonne forme, pas forcément qualifiées, etc. ;
- Chaque acteur public n'a pas les moyens seul d'obtenir toutes les données nécessaires à ses besoins d'études ;
- -> l'intention du GT est bien in fine de faciliter l'utilisation des données en partageant au niveau national l'ensemble des actions allant dans cette direction, pour les retravailler collectivement et identifier les acteurs qui peuvent aider à les mettre en œuvre.

La métropole de Rennes participe depuis longtemps à l'ouverture et au partage (projet RUDI) des données, et notamment Keolis pour ce qui est des données de transport public (portail open data). La métropole acquiert des données de traces mobiles pour compléter la connaissance des mobilités entre 2 enquêtes.

Pour inciter à plus de participation et faire connaître les travaux du GT, nous proposons **que les prochaines réunions du GT soient en 2 parties**, d'abord une **présentation ciblée sur une action / réflexion en cours** (sur un sujet concret, centré sur un métier, ou sur une question technique ou juridique particulière), et une seconde partie concernant le fonctionnement et l'avancement du GT proprement dit, qui concernera un nombre de participants plus réduit.

Pour William Roy (Igedd), on cible l'utilisation des données pour les études : or une bonne partie des données provient de systèmes opérationnels (aide à l'exploitation, vente, etc.) dont les données n'ont pas été forcément conçues pour être analysées en aval. Il faut **travailler à ce que les besoins d'étude et d'analyse puissent être mieux pris en compte** par les producteurs, notamment sur la gouvernance.

En pratique, **certaines données de base sont difficilement disponibles** ou à jour, comme par exemple, les données de circulation des trains sur le réseau SNCF (recueillies par l'ART), ou même la base des gares SNCF, pas toujours à jour, ou la base nationale des arrêts de transport public, qui n'est pas consolidée. Les données historiques sont également utiles pour des évaluations et pas toujours disponibles. Il doit être possible d'engager des actions concrètes à ce niveau.

Alice Marchal (Sytral) est bien en ligne avec les points évoqués, (gouvernance des données et accès aux données, besoins d'harmonisation...), et ajouterait la question de la **qualité des données**, leur fiabilité. Certains retex d'utilisation de données mobiles par exemple sont négatifs, mais pas forcément partagés : il faut arriver à mieux **connaître le domaine de pertinence de chaque source de donnée**. Jérémie Valentin indique le retour d'expérience de Montpellier Métropole : il faut **fusionner plusieurs sources** pour obtenir des résultats pertinents au global, chaque source ayant ses limitations.

Guillaume Tremblin pose la question des **recommandations en matière de web scraping** / moissonnage de données, qui peut être pratiqué par exemple pour obtenir des infos sur les vitesses pratiquées via les calculateurs d'itinéraires dans le cadre de projet R&D. Il serait utile d'avoir des recommandations sur ce qu'il est autorisé de faire.

William Roy revient sur la priorisation, et les finalités d'utilisation des données. En pratique, à ce jour, les données massives (FCD, FMD, SDK...) font l'objet de beaucoup de

tests mais sont finalement encore peu utilisées au quotidien pour des études de planification ou d'évaluation. **La priorité est sans doute plus sur d'avancer sur des données « de base » difficiles à obtenir** : données de demande et d'usage (fréquentation des transports), données d'arrêtés de circulation (problème visé par Dialog), connaissance fine du parc de véhicules à partir du SIV...

Benoît Lécureux (DGITM) signale également l'intérêt des données d'OpenStreetMap sur certaines thématiques (aménagements de voirie notamment). Les actions facilitant la contribution des acteurs publics à OSM sont bien dans notre périmètre.

Eric Boucher (SGPE) signale l'importance des **référentiels** (référentiel de voirie, notamment), avec une coordination état / administrations locales ; on ne peut pas se satisfaire de la situation actuelle (ex. Absence d'une base des Vitesses Maximales Autorisées, etc.).

Le CNIG n'a pas l'autorité de l'Insee pour demander des données aux acteurs qui les produisent, c'est seulement un lieu de discussion. La DGITM ne l'a pas forcément non plus, en dehors du cadre réglementaire existant. L'autorité de régulation des transports peut exiger certaines données dans le cadre de ses missions.

Marie Terrier présente les **travaux de la commission thématique Mobilités du Comité Territorial des Données Occitanie**. Cette commission a identifié 2 actions prioritaires :

- Mettre en œuvre un Espace Commun de Données Transport pour créer de la valeur dans un cadre contractuel et sécurisé
- Analyser les flux de déplacements et optimiser les transports en exploitant les données mobiles

C'est la 2ème action que le CTD souhaite porter à la discussion au niveau dans le cadre de ce GT CNIG :

- Des questions juridiques se posent, notamment en lien avec le récent décret d'accès aux données, qui ne concerne que les fournisseurs de service numériques basés en France ou hors d'Europe (ce qui exclut a priori Google Maps).
- Mais aussi concernant les conditions contractuelles dans lesquelles un achat mutualisé serait possible, avec quels droits d'utilisation et de rediffusion de données dérivées. OpenIG acquiert déjà par exemple les données du cadastre auprès de la DGFIP et en donne l'accès aux collectivités adhérentes, et envisage une action similaire pour les données du SIV.

En matière d'achat mutualisé, l'opportunité d'une action nationale est peut-être plus sur le partage de retours d'expériences que sur une mise en place au niveau national.

Le CTD Occitanie s'appuie sur l'expérience de Jérémie Valentin (Montpellier Méditerranée Métropole), qui achète des données SDK¹, FMD², FCD³ (et SIV⁴) pour

¹ Software Development Kit, données issues des applications mobiles, cf. par exemple <https://www.cerema.fr/fr/actualites/apport-donnees-massives-connaissance-mobilites>

² FMD floating mobile data, en France Orange FluxVision.

³ Floating Car Data

alimenter son observatoire de la mobilité. Jérémie Valentin propose de présenter ce travail lors de la 1ère partie du prochain GT.

Il faudra faire la distinction entre les différents types de données : FMD (avec un seul fournisseur actuellement Orange) et FCD (avec plusieurs fournisseurs et agrégateurs), et SDK (revendues par des agrégateurs).

La DGITM mène une réflexion sur l'utilisation des données mobiles, et a des échanges techniques avec le Cerema et l'Insee à ce sujet. Benoît Lécureux trouve intéressant de prendre en compte les démarches locales comme celle lancée en Occitanie, sur la mutualisation et l'exploitation des données.

Eric Boucher (SGPE) est intéressé aussi par ce sujet. A priori le prix des données SIV ou cadastre semblent représenter des montants trop faibles pour justifier des actions d'urbanisation du SI au niveau national dans le cadre du référentiel d'actions SGPE. Jérémie Valentin pourra fournir des éléments de coûts sur la base de leur retex. FMD FCD, SDK, SIV (le prix dépend de la fréq de mise à jour). Pour le SDK, la métropole de Montpellier envisage recueil interne par appli locale 3M très utilisée depuis la gratuité (400000), avec une question sur les modalités de consentement des utilisateurs. A ce sujet Benoît Morando (CNIG) signale le GT participation citoyenne du CNIG a travaillé sur le consentement des utilisateurs.

⁴ système d'immatriculation des véhicules . Cf. par exemple <https://www.securite routierye.gouv.fr/reglementation-liee-aux-modes-de-deplacements/immatriculation-des-vehicules/le-dispositif-0>

Annexe : liste des participants

Prénom	Nom	Organisme
Cindie	Andrieu-Dupin	DRIEAT
Nicolas	Berthelot	IGN
Eric	Boucher	SGPE
Thierry	Brusseaux	FNMS, société Arrive
Christophe	Damas	CEREMA
Olivier	Doerflinger	Keolis Rennes
Marjorie	Fangain	Keolis Rennes
Patrick	Gendre	CEREMA
Régis	Haubourg	CSTB
Pierre	Laulier	CNIG
Alexis	Léautier	CGDD / Ecolab
Benoit	Lécureux	DGITMS/PIN
Jérémy	Maillard	DREAL Centre Val de Loire
Alice	Marchal	Sytral
Benoit	Morando	CNIG
William	Roy	IGEDD
Marie-Agnès	Scherrmann	IGN
Marie	Terrier	OpenIG
Carole	Toque	IGEDD
Guillaume	Tremblin	DRIEAT
Jérémie	Valentin	Montpellier Métropole
Benjamin	Verdillon	Sytral