

Rapport présenté en séance plénière
le 28 avril 2011

Rapport relatif à la révision de l'autorisation unique n° 15 sur les systèmes billettiques

[REDACTED]

Rapporteur

Avec le concours de :

[REDACTED]
[REDACTED]

DOC Projet billettique Mise à jour : 28/03/2024 17:37:00 /j

SOMMAIRE

I. Rappel du contexte.....	3
II. L'objet de la modification	3
A. L'anonymat 3	
B. Les supports 4	
C. Le post paiement	5
D. La durée de conservation.....	6
III. Conclusion.....	6

ANNEXES

- 1) Projet de délibération n° 2011-XXX du 24 mars 2011 portant autorisation unique de mise en œuvre de traitements automatisés de données à caractère personnel relatifs à la gestion des applications billettiques par les exploitants et les autorités organisatrices de transport publics ;
- 2) Projet de délibération n° 2011-XXX du 24 mars 2011 portant autorisation unique de mise en œuvre de traitements automatisés de données à caractère personnel relatifs à la gestion des applications billettiques par les exploitants et les autorités organisatrices de transport publics (avec marques de révision) ;
- 3) Délibération n°2008-161 du 3 juin 2008 portant autorisation unique de mise en œuvre de traitements automatisés de données à caractère personnel relatifs à la gestion des applications billettiques par les exploitants et les autorités organisatrices de transport publics
- 4) Communication relative à l'évolution de la billettique en France, le 22 juillet 2010, rapporteur M. de Givry Vice-président délégué ;
- 5) Courrier du GART en date du 1^{er} février 2011.

I. Rappel du contexte

Le 3 juin 2008, la CNIL a adopté la délibération n° 2008-161 portant autorisation unique de mise en œuvre de traitements automatisés de données à caractère personnel relatifs à la gestion des applications billettiques par les exploitants et les autorités organisatrices de transports publics.

Cette autorisation crée un cadre réglementaire constituant un véritable guide pour les déclarants dans la mise en œuvre des systèmes¹ ainsi qu'un référentiel pour les services de la Commission tant dans le cadre de l'instruction des dossiers que dans le cadre de la gestion des plaintes et de la réalisation des contrôles.

Or, tant les contrôles *a priori* que les contrôles *a posteriori* ont permis de relever que les organismes de transport ne comprennent pas toujours l'autorisation unique n° 15 et surtout qu'au vu de l'évolution des systèmes, beaucoup de questions restaient encore en suspens et n'étaient pas abordées dans ladite autorisation.

A ce titre, le président de la CNIL a rencontré le président du GART à sa demande le 9 mars 2010. Cette rencontre a débouché sur la création d'un groupe de travail.

Le 22 juillet 2010, un bilan dudit groupe de travail a été présenté à la Commission². Votre rapporteur renvoie donc au bilan, joint en annexe, pour plus de détails sur le contexte.

A cette occasion, la Commission a décidé de modifier l'autorisation unique dans la mesure où les évolutions de la billettique sont suffisamment importantes pour remettre en cause l'autorisation unique prise en 2008. La Commission a alors validé les points sur lesquels elle entend la modifier, à savoir : l'anonymat, les supports et le post-paiement (durée de conservation et données collectées).

En parallèle, elle a souhaité auditionner le président du GART. Ce dernier a fait connaître sa position par écrit dans un courrier du 1^{er} février 2011³.

II. L'objet de la modification

A. L'anonymat

Pour la CNIL la possibilité de voyager anonymement résulte en fait de sa volonté de préserver tant **l'anonymat des déplacements** que **l'anonymat vis-à-vis de l'organisme de transport, c'est-à-dire le droit de ne pas figurer dans le fichier client**. Il ne s'agit pas de l'anonymat des supports.

¹ Il existe aujourd'hui 107 systèmes billettiques différents en France, alors qu'il n'en existait que 19 en 2001.

² En annexe 4

³ En annexe 5

Or, il y a souvent une confusion sur ce point dans l'esprit des exploitants et des autorités organisatrices de transport.

Cette confusion est due au fait que la norme Française « intercode » (norme expérimentale XP P 99-405) relative aux cartes billettiques classe les passes selon trois types :

- le **passé nominatif** (en Ile-de-France ce passe correspond au passe navigo classique)
- le **passé déclaratif** qui permet un anonymat des déplacements et la possibilité de ne pas figurer dans le fichier client mais dont le support est nominatif (en Ile-de-France ce passe correspond au passe navigo découverte)
- et le **passé anonyme** dont le support est anonyme et qui ne permet en pratique que de charger des titres à l'unité (ce passe n'existe pas en Ile-de-France).

Afin d'éviter des confusions, votre rapporteur propose de reprendre dans l'introduction ces trois termes dans l'autorisation unique en remplaçant le mot « passe » par « titre de transport » car aujourd'hui les abonnements se chargent sur différents titres (qui ne sont pas forcément des passes).

Si le Syndicat des Transports en Ile-de-France (STIF) ne peut pas prévoir de tarifs spéciaux sur des titres déclaratifs, les fournisseurs de logiciels et de cartes développent aujourd'hui des titres déclaratifs permettant que le nom, le prénom et la photo du titulaire du passe soient scannés sur le support (sans être intégrés au fichier client) et qu'un reçu leur soit délivré au moment du chargement (faisant le lien entre l'identité du titulaire et le numéro du passe déclaratif). Dans ces conditions, il serait tout à fait possible d'envisager une tarification spéciale sur titre déclaratif⁴. Une telle solution permettrait de préserver l'anonymat des déplacements pour les bénéficiaires de tarifs sociaux et le rechargement du passe en cas de perte ou de vol. Elle limiterait également les risques de fraudes.

A cet égard, votre rapporteur rappelle que l'impossibilité d'obtenir un tarif spécial sur titre déclaratif avait suscité de nombreuses plaintes.

La Commission a, le 22 juillet 2010, validé le fait qu'à défaut de pouvoir l'imposer, elle pourrait le recommander dans l'autorisation unique.

B. Les supports

Le « multi-applicatif » est la nouvelle tendance des organismes de transport qui souhaitent proposer aux usagers une plus grande souplesse et une meilleure adaptation du service aux pratiques des voyageurs.

⁴ C'est la solution retenue par Lille métropole pour le système billettique de Lille qui devrait voir le jour en 2012.

Il conviendra de démontrer que ces nouveaux supports (clé USB, téléphones portables...) garantissent la même sécurité que les cartes à puce.

[REDACTED]

Dans le cadre de la gestion de l'accès à plusieurs services depuis un même support physique, le cloisonnement complet des systèmes et des identifiants des individus, que la CNIL a toujours retenu, aurait pour effet en l'espèce d'interdire de proposer des offres intégrées de transport (métro et vélos en libre service par exemple)⁵.

Compte tenu de la portée du choix qui doit être fait, votre rapporteur soumet trois options à la Commission :

- N'autoriser que les systèmes garantissant une stricte étanchéité des identifiants des individus (ce qui reviendrait à exclure le système mis en place sur Paris entre Navigo et Vélib) ;
- Autoriser le partage d'identifiants entre différents fournisseurs de services, mais uniquement pour les services de transports publics (vélos en libre service, auto partage...);
- Autoriser le partage d'identifiants pour tous les services : pour les services privés de transport tels que la location de véhicules ou tout autre service tel que l'accès à la piscine ou à la bibliothèque municipale.

[REDACTED]

C. Le post paiement

Les autorités organisatrices développent des services de post paiement où la facturation est en fonction des trajets effectués.

Pour prendre en compte cette nouvelle fonctionnalité de la billettique⁶, la Commission a décidé, le 22 juillet dernier, de modifier l'autorisation unique en son article 2 sur les données collectées et en son article 4 sur la durée de conservation.

[REDACTED]

⁵ Ce qui est le cas de Vélib par exemple puisque l'identification des usagers peut se faire au moyen de leur passe Navigo, ce qui entraîne un partage d'identifiant entre deux services différents.

⁶ Le post paiement existe déjà dans certaines régions de France.

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

D. La durée de conservation

[REDACTED]

[REDACTED]

Votre rapporteur rappelle sur ce point que l'AU n° 15 permet de ne changer la clé de hachage qu'au bout de 12 mois, ce qui permet un suivi statistique des utilisateurs sur 12 mois.

Or, le GART fait état du fait que certaines autorités demandent de pouvoir conserver la même clé pendant 18 mois afin de conserver des statistiques sur une durée plus longue au motif que certaines autorités organisatrices souhaitent obtenir « *des statistiques fines sur les déplacements et la fréquentation des réseaux, éléments essentiels pour l'optimisation de l'offre transport* ». [REDACTED]

[REDACTED] L'allongement de la durée de conservation de la clé de cryptage n'ayant pas donné lieu à d'autres raisons plus convaincantes, la Commission a considéré, qu'en l'état, une durée de 12 mois pour suivre les habitudes des usagers est suffisante pour établir des statistiques cohérentes en fonction de la saisonnalité.

III. Conclusion

[REDACTED]

[REDACTED]

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE N° 1 : Projet de délibération n° 2011-XXX du 24 mars 2011 portant autorisation unique de mise en œuvre de traitements automatisés de données à caractère personnel relatifs à la gestion des applications billettiques par les exploitants et les autorités organisatrices de transport publics ;

ANNEXE N° 2 : Projet de délibération n° 2011-XXX du 24 mars 2011 portant autorisation unique de mise en œuvre de traitements automatisés de données à caractère personnel relatifs à la gestion des applications billettiques par les exploitants et les autorités organisatrices de transport publics (avec marques de révision) ;

ANNEXE N° 3 : Délibération n°2008-161 du 3 juin 2008 portant autorisation unique de mise en œuvre de traitements automatisés de données à caractère personnel relatifs à la gestion des applications billettiques par les exploitants et les autorités organisatrices de transport publics ;

ANNEXE N° 4 : Communication relative à l'évolution de la billettique en France, le 22 juillet 2010, rapporteur M. de Givry Vice-président délégué ;

ANNEXE N° 5 : Courrier du GART en date du 1^{er} février 2011.