



La donnée de mobilité au service de l'intérêt public

Spécialiste de l'analyse statistique des mobilités par intelligence artificielle, ALYCE a fait de la sobriété — énergétique, technologique et éthique — le fil conducteur de son développement. Sébastien Gomes, Directeur Stratégie & Développement, revient sur une approche qui place la protection des données personnelles au cœur de ses dispositifs.

Sébastien Gomes, Directeur Stratégie & Développement

Comment distinguez-vous votre approche d'analyse vidéo par IA des dispositifs de vidéoprotection classiques, notamment en matière de respect du RGPD ?

Notre cœur de métier est la production de statistiques de mobilité. Nous avons conçu l'ensemble de nos dispositifs pour minimiser la collecte de données personnelles : caméras à basse résolution, positionnées à distance de la chaussée ou en vue zénithale dans les transports publics. Le traitement s'effectue en temps réel sur nos serveurs à Sceaux — les vidéos sont immédiatement converties en données statistiques. Nous ne conservons que des volumétries par catégorie, des temps d'attente ou de présence dans des zones. Aucune donnée personnelle n'est enregistrée.

Nous nous distinguons ainsi des acteurs dont les traitements visent la sécurité ou la recherche de données personnelles. Notre activité s'ouvre également sur la sécurité routière : nous détectons des comportements anormaux de circulation — deux-roues motorisés empruntant une piste cyclable, par exemple — pour le compte de l'ONISR, afin d'en analyser la fréquence, sans visée de contrôle ni de sanction.

Vous avez développé des algorithmes d'IA à faible consommation énergétique et assemblez

vos capteurs en France. En quoi ces innovations répondent-elles aux nouvelles responsabilités des ingénieurs ?

Concevoir des algorithmes économes en énergie répond simultanément à trois impératifs : réduction des coûts, protection de l'environnement et efficacité des traitements. Alors que l'évolution de l'intelligence artificielle pousse vers des modèles toujours plus énergivores, notre principe est de ne solliciter la puissance de calcul que lorsqu'elle est strictement nécessaire.

Nous produisons nos capteurs en France, dans un atelier à Lyon, en maîtrisant intégralement conception et assemblage. Nous fabriquons en petites séries, pour nos besoins propres et un marché de niche. Cette organisation nous permet de travailler avec des fournisseurs locaux — notre fabricant de batteries est lyonnais —, garantissant une relation de confiance et des outils conformes à nos exigences.

En quoi ces données peuvent-elles changer la façon dont les opérateurs et les pouvoirs publics abordent les problématiques de mobilité réduite ?

Nous travaillons régulièrement pour la RATP et la SNCF sur le comptage de personnes à mobilité réduite au sens large : personnes en fauteuil, usagers avec pous-

settes ou objets encombrants. Ces données, structurées en une offre cohérente, sont mises à disposition des décideurs et analysées par des spécialistes du handicap.

Notre sélection dans le cadre du programme Propulse, porté par l'Agence de l'innovation pour les transports (AIT), nous a ouvert l'accès aux bons interlocuteurs au ministère pour aborder les dimensions juridiques et établir les contacts pertinents. Notre ambition est d'enrichir les analyses menées par les associations — qui cartographient les points de blocage des parcours PMR — avec des métriques quantifiées : nombre de personnes concernées, temps d'attente aux ascenseurs, fréquences d'occurrence. Ces données doivent donner plus de résonance aux problématiques identifiées et accélérer les prises de décision.