



# Consultation

## Loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo)

Référence : OFT

### Questionnaire :

Prise de position transmise par :

<input type="checkbox"/>	Canton
<input type="checkbox"/>	Partis politiques
<input type="checkbox"/>	Association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne
<input checked="" type="checkbox"/>	Association faîtière de l'économie
<input type="checkbox"/>	Organisation de la branche œuvrant au niveau national
<input type="checkbox"/>	Groupe d'intérêt
<input type="checkbox"/>	Entreprises de transport public
<input type="checkbox"/>	Fournisseurs de mobilité privés
<input type="checkbox"/>	Développeurs et exploitants de solutions numériques pour clients (applications etc.)
<input type="checkbox"/>	Recherche et sciences
<input type="checkbox"/>	Autres
Expéditeur :  Travail.Suisse, Denis Torche, responsable du dossier politique environnementale, e-mail : torche@travailsuisse.ch	

*Veuillez renvoyer le questionnaire rempli si possible au format Word (\*.doc ou \*.docx) à monika.zosso@bav.admin.ch*

## Orientation générale

1. Êtes-vous d'accord avec l'orientation générale du projet visant à réglementer le thème des données sur la mobilité dans une nouvelle loi supramodale dont le contenu principal porte sur une infrastructure étatique de données sur la mobilité, afin de contribuer à un système de mobilité efficient ? (cf. art. 1 de la loi et ch. 1.2.1 du rapport explicatif) ?

OUI  NON

Remarques :

En raison de l'espace limité en Suisse, il n'est plus guère possible de construire de nouvelles routes et voies ferrées. C'est pourquoi à l'avenir, l'utilisation optimale et régulière des infrastructures et des moyens de transport disponibles sera de plus en plus importante. Toutefois, nous nous demandons si les projections faites par l'Office fédéral du développement territorial (ARE) ont été actualisées, suite à la pandémie de coronavirus et l'essor du télétravail. Il manque encore selon nous à l'orientation générale du projet une réflexion sur les mesures qui pourraient être prises ou encouragées pour réduire la mobilité motorisée fossile ou la rendre encore plus douce. Second point, avec la numérisation et l'interconnexion des offres de transports, une partie de la population (personnes handicapées, âgées, peu formées, étrangères etc.) pourrait éprouver de la peine à utiliser de manière optimale les différentes offres de transport à disposition. Le personnel des transports privés et publics doit aussi pouvoir approfondir les compétences numériques. C'est pourquoi, il faut inscrire dans ce rapport aussi un chapitre consacré à ces deux aspects et prévoir des mesures correspondantes dans la loi.

## Les données sur la mobilité en tant que troisième infrastructure d'importance systémique au même titre que la route et le rail

2. Importance croissante des données sur la mobilité :  
Êtes-vous d'avis que les données sur la mobilité (par ex. sur la situation de la circulation et les offres de mobilité existantes) jouent un rôle central dans le fonctionnement des transports et de la mobilité et qu'elles constituent ainsi une troisième infrastructure pour le système de mobilité au même titre que la route et le rail ?

(cf. ch. 1.1.4 du rapport explicatif) ?

OUI  NON

Remarques :

Il est toutefois important que ces données soient utilisées en prenant en considération les besoins des différents acteurs. Il faut éviter dans la mesure du possible des offres parallèles. Un très grand besoin de coordination et de discussion entre les acteurs privés et publics nous paraît indispensable.

## Données sur la mobilité et pouvoirs publics

3. Les données sur la mobilité et leur importance pour les tâches de la Confédération, des cantons et des communes dans le cadre du système de mobilité :  
Êtes-vous d'avis qu'une infrastructure étatique de données sur la mobilité permettrait de soutenir la Confédération, les cantons, les communes et les villes dans leurs tâches en matière de mobilité (exploitation de l'infrastructure/ commande des offres) (cf. ch. 1.1.5 du rapport explicatif) ?

OUI  NON

Remarques :

Compte tenu de l'importance systémique des données sur la mobilité, il convient d'accorder une attention particulière à la cybersécurité. Les données sur la mobilité constituent une infrastructure critique pour laquelle il convient de prendre des mesures de protection appropriées.

4. Rôle de la Confédération dans le domaine des données sur la mobilité :

Êtes-vous d'avis que la Confédération doit jouer un rôle central afin que les données sur la mobilité puissent être disponibles de manière fiable et non discriminatoire et donc être mises en réseau plus facilement (cf. ch. 4.1.1. du rapport explicatif) ?

OUI

NON

Remarques :

Le développement d'une infrastructure de données par les pouvoirs publics réduit le risque que différents fournisseurs de mobilité développent en parallèle différentes infrastructures de données, en utilisant éventuellement des normes différentes. Cela entraînerait une perte d'efficacité. Si l'État n'agit pas à cet égard, des entreprises ou des plateformes individuelles risquent d'acquérir une forte puissance commerciale. En particulier, une plate-forme d'intermédiaires en mobilité qui, en raison de ses possibilités d'utilisation exclusive des données, agirait en tant que monopole aurait une influence importante sur le système de transports. Nous considérons que cette nouvelle infrastructure multimodale doit fonctionner selon le principe du service public.

## Infrastructure de données sur la mobilité (MODI)

5. Principe d'une infrastructure nationale de données dans le domaine de la mobilité (cf. art. 1 et 4 de la loi et ch. 4.1.4 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est opportun que la Confédération mette à disposition, au moyen de la MODI, une infrastructure de données de base pour une meilleure utilisation des données sur la mobilité (livraison, mise à disposition, échange, liaison, acquisition), afin de pouvoir exploiter et utiliser les capacités d'infrastructure de manière plus efficiente et de proposer des offres mieux adaptées aux besoins des clients finaux ?

OUI  NON

Remarques :

6. Flexibilité de la MODI (cf. art. 4 de la loi et ch. 4.1.4 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral puisse, au vu des développements actuels, compléter si besoin la MODI par des éléments supplémentaires, en plus de la NADIM et du Réseau des transports CH ?

OUI  NON

Remarques :

7. Financement de la MODI (cf. art. 34ss de la loi et ch. 6 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'accord que la MODI soit financée à long terme par des redevances d'utilisation ?

OUI  NON

Remarques :

Ne peut se prononcer en l'état

## NADIM

8. La NADIM comme contribution à un système de mobilité plus efficient (cf. art. 5ss de la loi et ch. 4.1.8 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est opportun d'améliorer la mise en réseau des données sur la mobilité et de leurs utilisateurs (par ex. fournisseurs de mobilité, développeurs d'applications, pouvoirs publics, science) au moyen d'une NADIM (infrastructure nationale de mise en réseau des données sur la mobilité) ?

OUI  NON

Remarques :

9. Données clés de la NADIM (cf. art. 6 de la loi et ch. 4.1.8.6 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'accord que les fournisseurs de données doivent mettre à disposition un ensemble minimal de données pertinentes sur la mobilité (par ex. localisation, disponibilité et tarifs des offres de mobilité) s'ils souhaitent que leurs offres soient rendues accessibles via la NADIM ?

OUI  NON

Remarques :

- b. Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral et l'exploitant de la NADIM déterminent l'ensemble de données clés nécessaires pour chaque fournisseur de données dans le but d'assurer la viabilité du système ?

OUI                       NON

Remarques :

- c. Êtes-vous d'avis que les données clés devraient en principe être rendues accessibles en tant que *open data* (généralement gratuitement, pour un libre usage) au moyen de la NADIM ?

OUI                       NON

Remarques :

- d. Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral puisse prescrire la restitution de données en contrepartie de l'obtention, par le biais de la NADIM, de données clés dont l'accès nécessite un surcroît de travail ?

OUI                       NON

Remarques :  
ne se prononce pas

10. Subventionnement du raccordement technique à la NADIM (cf. art. 10 de la loi et ch. 4.1.8.3 du rapport explicatif) :

- a. Le Conseil fédéral doit-il soutenir, pendant les deux premières années, financièrement le raccordement (par ex. développement d'interfaces) de systèmes privés qui fournissent ou utilisent la NADIM, en tenant compte de la capacité financière des utilisateurs concernés et de l'utilité de leurs données ?

OUI                       NON

Remarques :

- b. Êtes-vous d'avis qu'une contribution à fonds perdu d'au maximum 40 % des coûts est justifiée ?

OUI                       NON

Remarques :  
ne se prononce pas

## Réseau des transports CH

11. Contribution à un système de mobilité efficient au moyen du Réseau des transports CH (cf. art. 8 de la loi et ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis que le Réseau des transports CH peut contribuer de manière significative à la représentation, à l'échange simplifié et à la liaison de données sur les infrastructures de transport et sur la mobilité en créant un système de référence spatiale pour les géodonnées relatives à l'infrastructure des transports suisse ?

OUI                       NON

Remarques :

12. Le réseau des transports CH comme système de référence utilisant également des données sur les réseaux de transport privés (cf. art. 8, al. 2, de la loi et ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est juste que le Réseau des transports CH vise non seulement à établir un système de référence pour les géodonnées relatives aux voies de transport des pouvoirs publics, mais aussi pour d'autres données relatives aux voies de transport ?

OUI                       NON

Remarques :

ne se prononce pas

13. Exploitation du Réseau des transports CH (cf. art. 8, al. 5 de la loi) :

Êtes-vous d'avis que le Conseil fédéral devrait charger swisstopo d'exploiter le Réseau des transports CH après sa mise en place ou voyez-vous des alternatives appropriées ?

OUI                       NON

Remarques :

ne se prononce pas

## Exigences auxquelles la MODI doit répondre

14. Principes / exigences générales lors de l'exploitation de la MODI (cf. art. 9, al. 1 et art. 12, al. 4, de la loi et ch. 4.1.5 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'accord avec les exigences générales et/ou les principes relatifs à l'exploitation de la MODI (ouverture, caractère facultatif, égalité de traitement, but non lucratif, qualité, fiabilité, transparence, flexibilité) ?

OUI                       NON

Remarques :

Ces exigences et principes nous semblent essentiels. Les utilisateurs doivent être traités de façon équitable afin que le système puisse exister à long-terme dans des conditions stables. Il est indispensable que l'exploitation de la MODI se fasse de manière non-discriminatoire et que les acteurs soient traités sur un pied d'égalité. Le thème de la cybersûreté est également un thème primordial pour une exploitation fiable de la MODI.

- b. Principe du caractère facultatif : êtes-vous d'accord que les données soient mises à disposition de manière facultative via la MODI et qu'aucune autre obligation de fourniture soit introduite (cf. ch. 4.1.5.1 du rapport explicatif) ?

OUI                       NON

Remarques :

- c. Contrairement au principe du caractère facultatif, seriez-vous favorable à l'introduction de nouvelles obligations de fourniture de données sur la mobilité pour les services suivants (entraînant éventuellement une révision de la Constitution nécessaire à cet effet) ?

Obligation de fourniture pour les pouvoirs publics (Confédération, cantons, communes) ?

OUI                       NON

Remarques :

Obligation de fourniture pour les fournisseurs de mobilité concessionnaires ou subventionnés ?

OUI                       NON

Remarques :

Obligation de fourniture pour les entreprises privées ?

OUI                       NON

Remarques :

### Centre de données sur la mobilité (CDM)

15. Nouveau centre de données sur la mobilité (cf. art. 12 de la loi et ch. 4.1.9.2 du rapport explicatif) :

- a. Compte tenu des principes évoqués au ch. 4.1.5 du rapport explicatif (cf. question 14), jugez-vous qu'il est opportun de créer un CDM en tant que nouvel établissement de la Confédération pour mettre en place, exploiter et perfectionner la NADIM ?

OUI                       NON

Remarques :

- b. Considérez-vous qu'une autre forme d'organisation et une autre forme juridique seraient plus appropriées ? Laquelle et pourquoi ? Dans l'affirmative, comment envisageriez-vous le financement de cette organisation ? (cf. ch. 4.1.9.3 du rapport explicatif) ?

OUI                       NON

Remarques :

Nous sommes contre une forme d'organisation de droit privé. Les explications du rapport explicatif sont convaincantes à ce sujet.

16. Tâches du CDM lors de l'exploitation de la NADIM (cf. art. 13 de la loi et ch. 4.1.8.2 du rapport explicatif) :

- a. Considérez-vous que les tâches selon l'art. 13, al. 2, let. a – e, de la loi sont appropriées ? Voyez-vous d'autres tâches ?

OUI                       NON

Remarques :  
ne se prononce pas.

- b. Standardisation dans le domaine des données sur la mobilité (cf. art. 13, al. 2, let. b, de la loi) : êtes-vous d'avis qu'il est judicieux, dans le but de garantir l'interopérabilité tout en impliquant les acteurs concernés, que le CDM fixe les exigences en termes de données sur la mobilité, de métadonnées et de services techniques (par ex. les normes applicables) et qu'il en vérifie le respect ?

OUI                       NON

Remarques :

- c. Échange de données sur la mobilité (cf. art. 13, al. 2, let. d et e, de la loi) : êtes-vous d'avis qu'il est approprié que le CDM se charge de l'intégration des données et de la mise à disposition des données et des services tout en assurant un soutien spécialisé et technique ?

OUI                       NON

Remarques :

17. Prestations commerciales (cf. art. 15 de la loi et ch. 4.1.8.4 du rapport explicatif) :

L'exploitant doit-il pouvoir fournir des prestations commerciales telles que des conseils et des expertises si celles-ci requièrent son savoir-faire particulier et ne concurrencent pas les entreprises du secteur privé ?

OUI                       NON

Remarques :

18. Clause d'exclusion (cf. art. 17 de la loi) :

Êtes-vous d'avis que le CDM doit pouvoir exclure les utilisateurs de données de l'utilisation de la NADIM s'ils ne satisfont pas à leurs obligations, notamment en matière de fourniture de données, ou s'ils utilisent les données de manière illégale ou abusive ?

OUI                       NON

Remarques :

le projet n'explique pas suffisamment quel mécanisme concret est prévu en cas d'utilisation illicite. Nous comprenons que le CDM dispose de la compétence de décision nécessaire et qu'en cas de recours, la décision reviendrait au Tribunal administratif fédéral. Cependant, le rapport ne détaille pas précisément ce qui est considéré comme « utilisation illicite »

19. Protection des données (cf. art. 18 de la loi et ch. 4.1.8.6.3 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'avis que les conditions-cadres prévues à l'art. 18 de la loi en matière de traitement des données personnelles sont suffisantes pour garantir la protection des données ?

OUI  NON

Remarques :

L'aspect de protection des données nous paraît essentiel. Le projet prévoit que ce sont principalement des données techniques qui sont échangées via la NADIM. Si des données personnelles sont échangées, leur traitement est régi par la loi sur la protection des données. Nous sommes d'avis qu'il est pertinent de mettre une attention particulière sur la protection des données. Le projet prévoit qu'il revient aux fournisseurs de données de s'assurer qu'elle est garantie. Nous saluons le fait que l'exploitant aide et accompagne les fournisseurs de données par un soutien spécialisé/technique dans le processus de fourniture de données, par exemple avec des recommandations, des modèles ou des outils de mise en œuvre. Cet accompagnement doit être systématique – pas seulement en cas de besoin – et de le renforcer en ajoutant des possibilités de formation pour le processus de fourniture des données. Les fournisseurs de données doivent être suffisamment sensibilisés au thème de la protection des données. Une communication réussie ainsi qu'une coordination judicieuse entre tous les acteurs est de mise.

- b. Partagez-vous l'avis selon lequel il incombe en principe aux fournisseurs de données de garantir la protection des données personnelles de leurs clients finaux, par exemple en livrant des données anonymisées ?

OUI  NON

Remarques :

pas assez expert pour juger.

### Questions complémentaires :

20. Incitations pour participer à la NADIM :

La visibilité et l'utilisabilité accrues ainsi que la liaison plus simple des données et des offres incitent-elles suffisamment les fournisseurs de mobilité et les autres parties intéressées à participer à la NADIM ? Dans la négative, quelles incitations supplémentaires devraient être mises en place ?

OUI  NON

Remarques :

Il est difficile pour nous de juger, mais nous estimons qu'une information et une sensibilisation régulière au sujet de NADIM et de son utilisation à l'ensemble des prestataires existants / potentiels est nécessaire. La visibilité et l'utilisabilité sont des bons arguments, encore faut-il les communiquer clairement.

21. Coordination centralisée / maîtrise des données décentralisée des données sur les réseaux de transports (cf. ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Considérez-vous que l'approche d'une coordination centralisée avec une souveraineté décentralisée des données en vue d'une harmonisation durable des données sur les réseaux de transport est opportune ?

OUI  NON

Remarques :

22. Incitations pour participer au Réseau des transports CH (cf. ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :  
Estimez-vous que l'utilité de la liaison et de la compatibilité des propres données sur les réseaux de transport avec d'autres données est suffisante pour que les fournisseurs de données participent au Réseau des transports CH ? Dans la négative, quelles incitations supplémentaires devraient être mises en place.

OUI                       NON

Remarques :  
ne sait pas

23. Acquisition des données sur la mobilité via l'infrastructure de données sur la mobilité :  
Êtes-vous d'avis qu'il faut indiquer la source des données lors de l'utilisation de données ?

OUI                       NON

Remarques :

**Autres thèmes/remarques :**

24. Autres remarques concernant le projet :  
Avez-vous d'autres remarques à formuler concernant le projet ?

Remarques :