



Le Conseil d'Etat

1821-2022

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication (DETEC)
Madame Simonetta SOMMARUGA
Conseillère fédérale
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Concerne : loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo)

Madame la Conseillère fédérale,

Votre courrier du 2 février 2022, relatif à l'objet mentionné sous rubrique, a retenu notre meilleure attention.

Notre Conseil salue votre volonté de mettre en place une infrastructure nationale de données sur la mobilité (MODI), grâce à laquelle les différents acteurs pourront se mettre en réseau plus aisément par le biais de la fourniture et l'échange de données de mobilité.

Nous partageons l'objectif affiché consistant à optimiser l'utilisation des infrastructures de mobilité grâce aux opportunités offertes par la digitalisation. Il sera ainsi possible d'offrir sur cette base des services permettant un meilleur taux d'utilisation de ces infrastructures de transport et une meilleure prise en compte des besoins de la population.

Notre Conseil souhaiterait cependant que cette plateforme d'échange de données puisse être étendue à des partenaires étrangers. En effet, notre agglomération connaît des flux transfrontaliers conséquents. Les offres et services proposés par le biais de ces données devraient ainsi intégrer des données transfrontalières pour que les effets sur nos réseaux de transports puissent être optimisés. L'intégration de données de type "floating car", issues des véhicules, permettrait par ailleurs de valoriser davantage ce type d'infrastructures en apportant des informations essentielles pour la gestion et l'exploitation par les autorités. Dès lors, notre Conseil souhaiterait que puissent être définies des modalités de fourniture de ce type de données avec les constructeurs automobiles et les experts en données embarquées.

Par ailleurs, comme évoqué dans nos réponses à votre questionnaire annexé à ce présent courrier, nous considérons qu'il serait opportun de rendre la mise à disposition de données obligatoires pour un set de données minimales qu'il convient de définir de manière collégiale. En revanche, pour des données supplémentaires, le volontariat suffit. Il est essentiel à ce titre de mieux impliquer les fournisseurs de données d'une part s'agissant de la définition aux modalités de transmission des données à fournir et, d'autre part, concernant les caractéristiques de l'interface à mettre en œuvre. A ce titre, une représentation des cantons au sein du conseil d'administration du centre de données sur la mobilité (CDM) nous semble essentielle.

S'agissant des modalités de partage des données, nous soutenons le principe général de la livraison en *open data* pour les administrations publiques, ainsi que pour tous les autres utilisateurs et acteurs de la société, pour autant qu'aucune donnée personnelle ou sensible ne soit publiée. Nous considérons que le partage ouvert est nécessaire pour l'atteinte des objectifs d'une large utilisation, mais il pourrait s'avérer opportun de prévoir un système protégé d'accès à des données fournies par des acteurs privés soumis à la concurrence, selon des modalités qu'il faudra définir dans un règlement d'exécution ad hoc.

En vous remerciant de nous avoir donné l'occasion de nous prononcer sur ce projet, nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'assurance de notre haute considération.

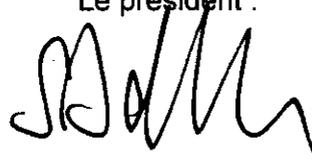
AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :

A stylized, handwritten signature in black ink, consisting of several vertical and diagonal strokes.

Michèle Rignetti

Le président :

A stylized, handwritten signature in black ink, featuring a prominent loop and a long horizontal stroke.

Serge Dal Busco



Consultation

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

Référence : BAV

Questionnaire :

Prise de position transmise par :

<input checked="" type="checkbox"/>	Canton
<input type="checkbox"/>	Partis politiques
<input type="checkbox"/>	Association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne
<input 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 : OCT, revu DIT	

Veillez 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 :

Nous partageons l'objectif principal du projet visant à optimiser l'intermodalité et l'utilisation des infrastructures de mobilité par le biais d'une meilleure utilisation des données en la matière et par la mutualisation des données entre les différents acteurs de la mobilité.

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 :

Oui l'accès aux données, notamment en temps réel, permet effectivement d'optimiser à moindre coût l'utilisation des infrastructures de transport et d'étoffer le recueil de données pour mieux répondre aux besoins des usagers en orientant les futurs investissements.

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 :

Potentiellement oui. Toutefois, comme il s'agit d'une démarche volontaire et pas obligatoire, il s'agit d'être attentif afin de créer les conditions cadres (en particulier le financement) pour inciter les partenaires à partager leurs données de manière à ce que la base soit complète. Sans cela, les orientations stratégiques prises par les autorités publiques sur cette base pourraient être faussées.

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 :

Oui en effet, afin de garantir l'homogénéité des données partagées, cette démarche doit être initiée à l'échelle de la Confédération.

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 :

Oui, disposer d'une interface qui centralise la mise à disposition et l'acquisition des données de mobilité est fondamental. Toutefois, il est important d'impliquer l'ensemble des acteurs concernés dans la mise en place de cette infrastructure afin de garantir sa fiabilité et son opérationnalité.

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 :

Oui, le système doit pouvoir être évolutif et inclure notamment à terme les données issues des constructeurs automobiles (données FCD). Cependant, ces évolutions devront faire l'objet d'une large consultation (comme pour cette première étape).

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 :

La plupart des données du MODI étant de source publique, cela devrait être considéré comme une infrastructure de base et, par conséquent, ouverte et gratuite. Si l'on souhaite atteindre les buts de la démarche avec une large utilisation et adhésion, l'ouverture et la gratuité sont fondamentales.

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 :

Oui, cependant nous pensons que l'article 5 devrait être modifié pour que le respect des conditions pour participer à la NADIM soit fixé de manière collégiale selon des modalités qui restent à définir (pas uniquement par le Conseil fédéral).

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 :

Si la livraison d'un modèle minimal de données pertinentes pour la mobilité est une condition sine qua non pour garantir l'efficacité de la MODI, la définition de son contenu doit faire l'objet d'une concertation préalable avec l'ensemble des acteurs et pouvoir faire l'objet de révisions, compte tenu des nouveaux enjeux.

- 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 :

Voir les raisons invoquées en 9.a.

- 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 :

Nous partageons le principe général de la livraison en *open data* pour les administrations publiques ainsi que tous les autres utilisateurs et acteurs de la société, étant bien entendu qu'aucune donnée personnelle ou sensible ne doit être publiée. Ce partage ouvert est nécessaire pour l'atteinte des objectifs de large utilisation.

- 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 :

Il conviendrait de trouver un autre moyen que le "troc" pour garantir la complétude et la qualité, ce qui semble compliqué à mettre en œuvre et peu efficace compte tenu des objectifs.

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 :

La fourniture des données doit être soutenue et encouragée financièrement par la Confédération, dans l'objectif de garantir la complétude et la qualité nécessaire.

Concernant les consommateurs du NADIM, ne serait-il pas plus opportun que la Confédération fournisse une expertise au bénéfice des consommateurs de données de manière pérenne?

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

OUI

NON

Remarques :

Des financements "à fonds perdu" devront être mis en place sans forcément fixer un % maximum, mais il faut clarifier les modalités de mise en œuvre, ainsi que les prestations délivrées.

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 :

La mutualisation des données de mobilité permet en effet de créer des synergies et de rationaliser les coûts. Toutefois, il sera nécessaire de préciser toute une série d'éléments: responsabilité de gestion, d'acquisition, de mise à jour, etc. Le principe est bon, mais les modalités de mise en œuvre sont trop floues et le "comment" doit être précisé.

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 :

Oui, cela permettra de capitaliser sur les nouvelles données (temps réel, etc.) offertes par la digitalisation.

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 :

La centralisation de cette tâche est effectivement opportune.

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 :

Oui, mais les adaptations quant aux données exigées (répondant au principe de flexibilité) doivent faire l'objet d'une décision collégiale auprès des fournisseurs de données selon des principes qui restent à définir.

De plus, pour la fourniture des données de base, le caractère facultatif n'est pas adéquat, il doit être obligatoire. En revanche, pour les données complémentaires, le volontariat suffit.

- 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 :

Il faut distinguer à nouveau entre données de base minimales et complémentaires. Pour les données de base, il faut une obligation et des règles établies pour fournir les données. Il est en revanche essentiel d'inclure toutes les parties prenantes à la définition du set de données de base.

- 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 :

Pour que le système fonctionne il doit y avoir un noyau de données de base obligatoire et complet. Cependant, il est essentiel de mettre en place des incitations et d'impliquer les acteurs.

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

OUI NON

Remarques :

Oui, pour les données de base, non pour les autres
Pour les mêmes raisons évoquées en 14.b

Obligation de fourniture pour les entreprises privées ?

OUI NON

Remarques :

Oui, pour les données de base, non pour les autres
Pour les mêmes raisons qu'en 14.b

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 :

La désignation d'un organisme de droit public autonome est pertinente pour l'accomplissement de ces tâches. Cependant, des représentants d'autres organismes

que la Confédération (dont les cantons) devraient pouvoir siéger au Conseil d'administration.

- 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 :

On pourrait imaginer d'autres formes, mais ceci est prématuré compte tenu des autres points à régler

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 :

Oui, mais le CDM devrait également être doté de compétences pour assurer le raccordement au système.

- 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 :

Oui, mais comme déjà évoqué, les exigences en termes de données de mobilité devraient être fixées de manière collégiale, le CDM étant garant de la mise en place de l'interface pour garantir la mise à disposition et l'échange des données pour assurer le contrôle qualité.

- 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 :

Ceci relève du domaine privé et permettrait de générer un marché autour et grâce à la mise à disposition du NADIM.

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 :

Si et seulement si les droits et obligations sont fixés de manière collégiale (via la signature d'un contrat par exemple).

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 :

Après analyse sommaire, il apparaît que la finalité, en matière de traitement de données sensibles ou de déplacements, est clairement définie et que l'art. 18 al. 2 est une base légale formelle, telle qu'exigée par la LPD s'agissant du traitement de données sensibles. La question de la densité normative peut toujours se poser dans ces cas de figure, mais dans la mesure où les modalités seront encadrées par voie d'Ordonnance, il semble de prime abord que cette disposition soit satisfaisante.

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 :

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 :

Non, comme évoqué, il est nécessaire d'intégrer l'ensemble des fournisseurs de données à la définition des données à échanger, et de prévoir des incitations financières pour les acteurs partageant leurs données selon des modalités qui restent à définir pour en assurer la qualité.

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 :

C'est une condition fondamentale pour garantir une exploitation homogène des données, tout en garantissant l'efficacité du système.

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 :

Pour les données de base, il est nécessaire d'en faire plus, notamment s'agissant de l'obligation de fournir les données de base.

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 :

Oui, cela est fondamental pour apprécier la qualité de la donnée fournie.

Autres thèmes/remarques :

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

Remarques :

Nous souhaiterions que cette plateforme d'échange de données puisse être étendue à des partenaires étrangers, car notre agglomération connaît des flux transfrontaliers conséquents. Les offres et services proposés par le biais de ces données devraient ainsi intégrer des données transfrontalières pour que les effets sur nos réseaux de transports puissent être optimisés.

D'une manière générale, on ne peut qu'adhérer aux principes, mais les modalités de mise en œuvre sont souvent insuffisamment détaillées. En particulier, il s'agirait de clarifier les principes de complétude et de qualité et d'assurer un financement des producteurs pour les données de base.