



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 type="checkbox"/>	Association faîtière de l'économie
<input type="checkbox"/>	Organisation de la branche œuvrant au niveau national
<input checked="" 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 : Automobile Club de Suisse ACS Wasserwerkasse 39 3000 Berne 13	

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 :

La Confédération devrait avant tout s'engager en faveur d'une mise en réseau des différentes formes de mobilité. Il faut veiller à ne collecter que les données strictement nécessaires. Aussi, celles-ci devraient être définies très précisément à l'avance.

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 faudrait cependant intégrer tous les modes de transport. Le transport aérien, par exemple, devrait également être pris en compte.

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 :

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 :

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 efficace et de proposer des offres mieux adaptées aux besoins des clients finaux ?

OUI NON

Remarques :
Au préalable, en revanche, il faudrait déterminer de quelles données il s'agit exactement.

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 :

NADIM

8. La NADIM comme contribution à un système de mobilité plus efficace (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 :

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 :

Du point de vue de l'ACS, ce soutien financier devrait être prolongé pour atteindre dix ans afin de faciliter l'intégration d'un maximum d'acteurs et d'offres et en incluant aussi ceux qui, à l'heure actuelle, n'existent pas encore.

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

OUI NON

Remarques :

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 :

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 :

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 :

- 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 :

Nous craignons qu'avec l'institut de données sur la mobilité, une grande entité administrative surdimensionnée et coûteuse sera créée, difficile à contrôler, d'une part, et ne se justifiant en aucun cas à cette fin, d'autre part.

- 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 :

Dans un premier temps, il serait judicieux de confier la gestion à l'OFT (soutenu par des mandats externes). De cette façon, afin de réduire les coûts, l'administration fédérale pourrait tirer profit de la compétition entre les prestataires privés et de leurs expériences. Parallèlement, elle conserverait l'entier contrôle sur le développement de la plateforme.

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 :

Il faut noter à ce propos que cette liste de missions n'est pas basée sur des expériences concrètes. De ce fait, elle ne nous paraît pas suffisamment étayée pour être inscrite dans une loi.

- 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 :

Cela pourrait être garanti par des mandats externes, sous la direction de l'OFT, de sorte qu'il ne sera pas nécessaire de créer une organisation spécifique à cette fin.

- 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 :

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 :

- 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 :

Nous ne sommes pas en mesure de porter un jugement sur cette thématique.

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 :

Nous ne sommes pas en mesure de porter un jugement sur cette thématique.

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 :

Veillez vous référer à notre lettre d'accompagnement. Merci beaucoup !