

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

Madame la conseillère fédérale,

Le Gouvernement neuchâtelois a pris connaissance du projet de loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo) mis en consultation par votre Département. Il vous remercie de lui permettre de faire part de son avis en la matière.

Dans un contexte de croissance continue du trafic, le Gouvernement neuchâtelois partage la volonté du Conseil fédéral d'exploiter et d'utiliser les infrastructures de transport et les moyens de transport de manière plus efficiente. Cette recherche d'efficiency doit s'inscrire dans la recherche de plus de durabilité, notamment sous l'angle de la protection du climat (réduction des émissions de gaz à effet de serre via une meilleure maîtrise des besoins en mobilité et une réduction des moyens de transport à propulsion fossile).

La numérisation, via l'exploitation des données de mobilité, peut apporter une contribution importante à un système de mobilité efficient, en le rendant plus fluide et plus efficace. Les offres de services de mobilité existantes se sont beaucoup améliorées ces dernières années offrant des informations comme le prix, la longueur et la durée du trajet, les horaires des transports publics, l'état du trafic ou encore les travaux en cours sur les infrastructures. Ces offres restent néanmoins nombreuses et peu interconnectées obligeant parfois les usager-ère-s à passer d'une application à une autre pour trouver la meilleure alternative au trajet à effectuer. Pour pouvoir exploiter le système de mobilité de façon plus efficace et durable, les usager-ère-s devraient bénéficier d'un accès plus facilité à des informations non seulement de qualité mais aussi disponibles en temps utiles, voire en temps réel.

Le projet mis en consultation propose le cadre légal nécessaire à la mise en réseau des offres de mobilité via la mise en place d'une infrastructure étatique de données sur la mobilité (la MODI). Cette dernière doit permettre d'améliorer l'utilisation et le partage de données (fourniture, mise à disposition, échange, liaison, acquisition) entre les gestionnaires d'infrastructure, les entreprises de transport, les fournisseurs privés de prestations de mobilité et les usager-ère-s. Les principaux éléments de la MODI sont le Réseau de transport CH (cartographie de l'ensemble du réseau de transport suisse de manière uniforme et numérique, servant de référence spatiale) et la NADIM (plateforme reliant les bases de données de tous les fournisseurs de données en un même et seul endroit).

Le Gouvernement neuchâtelois salue le fait que la Confédération se penche de manière approfondie sur la question de la numérisation du système de mobilité. Il relève ci-dessous ses remarques les plus importantes concernant le présent projet de loi :

1. Objectifs de la MODI et démarche proposée : L'exploitation de la MODI doit être coordonnée avec les objectifs politiques cantonaux et fédéraux, en particulier les objectifs climatiques. Il manque dans la démarche proposée une approche par étapes (feuille de route) permettant de limiter le risque pour un tel projet.
2. Évolution de la MODI : Au vu de la rapidité de l'évolution technologique, nous comprenons que le Conseil fédéral doive si nécessaire pouvoir adapter la MODI avec des mesures complémentaires, non encore prévisibles aujourd'hui. Néanmoins, en cas de nouveautés importantes, nous attendons que le Conseil fédéral implique les cantons et les communes suffisamment tôt et de façon adéquate à ses réflexions. Nous sommes également d'avis qu'une certaine marge de manœuvre devrait être laissée aux fournisseurs et aux intermédiaires de mobilité.

3. Clarification de l'harmonisation et de la mise à jour des données : L'harmonisation et la mise à jour des données peuvent être des tâches très fastidieuses et onéreuses, notamment pour les cantons et les communes. La répartition des tâches entre tous les partenaires de la MODI ainsi que les conséquences financières de l'obligation de fournir des données pour les cantons et les communes ne sont dans ce sens pas suffisamment claires et méritent à être encore développées.
4. Création d'un Centre de données de mobilité (CDM) :
Nous sommes d'accord que la compétence pour la mise en place, l'exploitation et le développement, de manière fiable, indépendante et non-discriminatoire, de la NADIM revienne à la Confédération. Nous notons toutefois l'absence d'une analyse approfondie des risques et des opportunités pour chaque option organisationnelle et juridique étudiée par la Confédération. Nous apprécierions que cette analyse soit présentée de manière claire et transparente dans le rapport explicatif, afin de comprendre les avantages de la création d'un CDM par rapport, par exemple, à l'intégration de ces compétences et tâches dans l'administration fédérale existante.
5. Limiter le subventionnement au développement et à l'exploitation de la NADIM : nous soutenons le fait que la Confédération finance la mise en place, l'exploitation et le développement de la MODI au cours des dix premières années, permettant ainsi un accès gratuit en première phase d'exploitation. Le subventionnement du développement d'interfaces avec la NADIM n'est pas opportun. L'incitation avec une source OpenData devrait être suffisante pour les fournisseurs et les intermédiaires de mobilité.

Le questionnaire de consultation, dûment complété par nos remarques techniques, est fourni en annexe au présent courrier.

En conclusion et en considérant les éléments qui précèdent, le Gouvernement neuchâtelois soutient le but recherché par la MODI. Néanmoins, il met en exergue des points structurants à clarifier dans le cadre du présent projet de loi.

Le Gouvernement vous remercie de tenir compte de ses remarques et vous prie de croire, Madame la conseillère fédérale, à l'expression de sa haute considération.

Neuchâtel, le 11 mai 2022

Au nom du Conseil d'État :

Le président,
L. FAVRE

La chancelière,
S. DESPLAND

Annexe mentionné



Consultation

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

Référence : OFT

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 : Canton de Neuchâtel	

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 sommes d'accord avec l'idée de base du projet de loi selon laquelle les données sur la mobilité deviendront de plus en plus importantes et que ces données très différentes doivent être acquises de manière coordonnée, agrégée de manière normalisée et mises à disposition d'une manière simple pour une utilisation ultérieure.

Toutefois, nous émettons les quelques réserves suivantes :

1. Le projet actuel est beaucoup trop général. Le "système de mobilité efficient" visé doit être décrit de manière plus précise. Nous faisons le constat qu'il sera difficile de réaliser simultanément des gains d'efficacité dans tous les domaines pertinents (pour les usagers, l'infrastructure de transport, l'énergie, la protection de l'environnement et du climat). Le succès des infrastructures de données sur la mobilité (MODI) dépend au final de la prise en compte suffisante des préférences des clients finaux pour justifier leur utilisation. Il n'est cependant pas garanti que l'utilisation des MODI produise l'augmentation d'efficacité souhaitée du point de vue de la politique des transports et de l'environnement.
2. L'objectif de la loi est de créer une plateforme technique qui influencerait également le processus de transaction entre les fournisseurs et les intermédiaires de mobilité et qui pourrait même jouer un rôle actif, par exemple dans la distribution ("mise en réseau des offres de mobilité"). La délimitation des compétences entre l'État ou le Centre de données sur la mobilité (CDM) envisagée et les autres acteurs publics et privés est trop floue et doit être précisée.
3. La définition, la mise en place et l'exploitation des infrastructures peuvent être de compétence fédérale. Mais, nous sommes également d'avis qu'une certaine marge de manœuvre devrait être laissée aux fournisseurs et aux intermédiaires de mobilité. Au minimum, les cantons et les communes devraient être impliqués suffisamment tôt et de façon adéquate aux réflexions de la Confédération concernant le développement ou l'adaptation de la MODI.

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 :

L'importance de la contribution des données de mobilité à un système de mobilité efficient est reconnue. Leur influence sur la performance future des transports est toutefois surestimée dans le projet. De même, le concept d'égalité des données de la mobilité par rapport à l'infrastructure physique de mobilité est trop fort.

En ce qui concerne l'utilisation des infrastructures ferroviaires et routières, on observe des heures de pointe et des heures creuses. Aux heures de pointe, les transports publics et les TIM atteignent leurs limites de charge. Les voyageurs disposent aujourd'hui déjà des informations leur permettant d'anticiper les pics de trafic (Google Maps, affichage de l'occupation des CFF, etc.). Les données ne peuvent donc guère résoudre le "problème d'efficacité" de la mobilité. De même, les transports publics sont de loin la forme de mobilité la plus efficace en termes de transport de masse. La combinaison avec d'autres formes de mobilité, qui de leur côté circulent aussi principalement sur les routes surchargées aux heures de pointe, ne peut apporter qu'une petite contribution à cet égard.

Les données de mobilité jouent un rôle de plus en plus important dans le fonctionnement des transports et de la mobilité. Le projet n'explique toutefois pas quels types de données doivent impérativement être mis à disposition et gérés de manière centralisée pour un fonctionnement efficace des transports. À relever encore que, pour exploiter pleinement leur potentiel, les données de mobilité doivent être géoréférencées.

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 :

Les données relatives à l'infrastructure physique de transport doivent être mises à disposition de manière centralisée. En revanche, la raison pour laquelle les données relatives aux offres de mobilité doivent être gérées de manière centralisée n'est pas compréhensible et n'est pas non plus expliquée dans le projet mis en consultation. Nous nous posons également la question de savoir dans quelle mesure une telle infrastructure étatique de données de mobilité doit être complète.

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 :

La création du CDM et ses tâches dépassent toutefois l'objectif visé (voir également la question 15 ci-après).

Les tâches opérationnelles de la Confédération (resp. du CDM) ainsi que des cantons et des communes doivent être clarifiées afin d'éviter les doublons et de l'inefficacité.

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 :

La LIDMo devrait définir des normes et des règles pour un échange de données efficace et non discriminatoire entre les fournisseurs et les intermédiaires de mobilité. La définition, la mise en place et l'exploitation des infrastructures peuvent être une compétence fédérale. Mais, nous sommes d'avis qu'une certaine marge de manœuvre devrait être laissée aux fournisseurs et aux intermédiaires de mobilité. Au minimum, les cantons et les communes devraient être impliqués suffisamment tôt et de façon adéquate aux réflexions de la Confédération concernant le développement ou l'adaptation de la MODI.

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 :

Si ces extensions ne peuvent pas être intégrées dans la NADIM ou le Réseau des transports CH, alors une extension ultérieure et ciblée de MODI paraît pertinent. Cette question est également traitée dans la loi sur la géoinformation (RS 510.62, LGéo) : la modification actuelle du cadastre suisse des conduites, p.ex. Le cas échéant, il faut néanmoins tenir compte des conséquences financières qui en découleraient pour les fournisseurs et les utilisateurs de données (p. ex. pour les cantons et les communes). D'autres extensions de la MODI doivent donc impérativement être décidées dans le cadre du processus politique.

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 :

S'il s'agit d'une infrastructure de base, la MODI doit également être payée et entretenue par le secteur public. Les données et les services doivent également être fournis en tant que open data et open source, sinon l'utilisation à grande échelle n'est pas réalisable. La répercussion des coûts sur les utilisateurs est difficile et inappropriée pour une utilisation facile et généralisée. Même le soutien financier aux utilisateurs n'est pas approprié. Les différents usages doivent générer de la valeur ajoutée pour eux-mêmes, une subvention directe aux utilisateurs, même seulement dans la phase de démarrage, crée de fausses incitations.

En lieu et place de frais d'utilisation, la fourniture de données propres devrait donc être, dans la mesure du possible, une condition préalable à l'utilisation de données tierces (réciprocité). Les règles du jeu pour l'obtention des données (réciprocité, OpenData/gratuité) doivent être réglées de manière claire et non discriminatoire.

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 :

Nous sommes d'accord sur le principe et nous attendons à ce que les systèmes centralisés permettent d'exploiter des synergies à l'avenir (par ex. pour l'horaire électronique). Les tâches centralisées doivent toutefois être clarifiées (voir les réponses ci-dessus), en particulier en ce qui concerne les "services avancés" mentionnés dans le rapport explicatif. La vente de tickets de transports publics doit notamment rester en dehors de MODI / NADIM et pouvoir être gérée par les transports publics. Pour cela, il existe des conditions d'utilisation qui doivent être fixées par les TP en accord avec l'OFT. Sur ce point, le projet mis en consultation doit être complété.

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 :

Nous considérons que la définition des données de base ou des données clés est obligatoire pour pouvoir faire fonctionner un tel système de manière convenable. Les exemples fournis de jeu de données de base possibles au chapitre 4.1.8.6.1 du rapport explicatif doivent être affinés à cet égard. Il devra également y avoir une obligation de livraison pour ces données. Des contributions doivent être versées aux fournisseurs pour l'obligation de livraison, par exemple concernant les coûts pour les interfaces, des interfaces de programmation d'application (API) ainsi que sur la collecte et la mise à jour des données de base concernées.

Nous partons du principe que les données de base demandées se réfèrent aux données que les entreprises de transport et les communautés concessionnaires mettent aujourd'hui déjà à la disposition des systèmes PIC et NOVA. La demande de données supplémentaires entraîne dans la plupart des cas des coûts supplémentaires pour les fournisseurs de données ou les cantons.

En outre, dans la distribution, il faudrait faire la distinction entre les données tarifaires (tarifs, assortiments, prix, conditions) et les données pour la vente proprement dite (données clients, données de paiement, etc.). Ces dernières sont critiques en termes de concurrence et de finances et appartiennent à l'acteur de la mobilité concerné. C'est pourquoi elles ne doivent expressément pas faire partie de l'infrastructure de données de mobilité. A cet égard, il est impératif de faire une distinction claire entre les données ouvertes, les données valorisées et les services complémentaires.

Étant donné que le but de MODIG est d'augmenter l'efficacité du système de transport, les données relatives à l'efficacité énergétique et au respect du climat et de l'environnement des différentes offres de mobilité doivent également faire partie des données de base. Du point de vue de la politique des transports et de l'environnement, il ne suffit pas de miser sur les effets d'un échange de données efficace.

En outre, nous vous remercions de clarifier la contradiction suivante entre le rapport de consultation et le projet de loi :

- chapitre 4.1.3.2.1 du rapport : « (...) que la loi ne prévoit aucune obligation spécifique pour les propriétaires de données d'utiliser la MODI et de fournir des données pertinentes qui aillent au-delà du cadre actuel ».
- article 6, alinéa 1 du projet LIDMo : « Les fournisseurs de données fournissent un ensemble minimal des données sur la mobilité qui sont requises pour le fonctionnement de la NADIM (données de base) ».

- 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 :

L'obligation de livraison des données pour les données de base doit être mise en place en étroite coordination avec les fournisseurs des données. Cette coordination doit être inscrite dans la loi. Le contenu des données de base est ensuite défini dans l'ordonnance d'exécution.

Les données de base doivent en effet être fondées sur des modèles de données et un contenu stables et ne peuvent pas être modifiées de manière flexible. Les modèles de données et les contenus doivent être élaborés ensemble avec les fournisseurs de données.

Nous recommandons à la Confédération de s'inspirer du concept de la Loi fédérale sur la géoinformation et son ordonnance d'application concernant la participation et la définition des modèles de données. Les utilisateurs doivent pouvoir compter sur des modèles de données et un contenu de données stables.

- 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 :

Les règles du jeu pour l'obtention des données (réciprocité, OpenData/gratuité) doivent être réglées de manière claire et non discriminatoire. Les données financées par les impôts ne doivent pas être utilisées par les utilisateurs finaux contre paiement.

Les données à mettre à disposition par les différents acteurs sous forme d'OpenData ne doivent pas permettre la création ou la promotion de positions dominantes par certains acteurs.

Enfin, des exceptions sont possibles en raison de la loi sur la protection des données.

- 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 :

Le principe de réciprocité doit en principe s'appliquer à toutes les données.

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 :

Les raccordements ne devraient pas être soutenus financièrement, mais doivent fonctionner dans l'intérêt et l'avantage du raccordeur.

Nous rejetons le soutien de la Confédération dans la mesure où il vise à attirer sur le marché uniquement des prestataires de mobilité privés. En cas de soutien de la Confédération, les entreprises de transports publics ne doivent pas être discriminées par rapport aux prestataires privés.

Si un soutien financier de la Confédération est prévu, les contributions ne devraient être versées qu'à la condition qu'elles soient basées sur un catalogue de critères exhaustifs tels que l'efficacité énergétique et des transports, le respect de l'environnement et du climat.

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

OUI NON

Remarques :
voir question ci-dessus

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 :

Dans le projet, il n'est cependant pas clair comment ce réseau des transport CH sera mis à jour et maintenu et quel contenu il inclut.

La qualité du réseau de transport exigée par les usagers ne sera atteinte que par un flux direct et régulier entre les communes à la Confédération via les cantons ou des entreprises publiques et des prestataires privés à la Confédération. Ces processus ne sont pas élaborés dans le projet, même les fonctionnalités de base manquent. Même une organisation centrale ne peut pas accomplir ces tâches avec la qualité et la rapidité requises.

Les interface avec les pays voisins ne sont pas claires et doivent également être prises en compte dans le réseau de transport CH.

Dans le cadre de la mensuration officielle, les axes routiers fondés sur la loi sur la géoinformation et ses dispositions d'application sont actuellement enregistrés et mises à jour par les cantons à grands frais. L'interaction future avec le réseau de transport CH n'est en aucun cas abordée dans le projet de loi.

Il existe actuellement divers fournisseurs commerciaux qui mettent à jour avec une haute qualité de réseaux de transport routables à l'échelle internationale et il y a également avec Open Street Map un fournisseur non commercial. Il manque l'étude de ces offres existantes et de coopération à cet égard dans le rapport. Il n'est pas clair dans quelle mesure le réseau de transport CH crée de la valeur ajoutée supplémentaire. Ces offres sont suffisantes pour de nombreuses applications. De quels services le réseau des transport CH a-t-il besoin et pour quelles raisons?

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 :

Nous sommes d'accord que le système de référence se limite à un système de référence « spatial ».

L'utilisation du système de référence « spatial » pour d'autres données doit être facultative.

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 :

Voir aussi les commentaires sur la question 11.

On ne sait toujours pas qui définit le contenu du réseau des transports CH et comment les processus de suivi sont réglementés. Avec l'affirmation selon laquelle l'opération est effectuée par swisstopo, ces tâches n'ont pas encore été réglementées. C'est également trop flou au niveau législatif.

Le rapport mentionne sous 4.1.3.2.1 « En matière de géodonnées, les cantons doivent mettre à disposition du Réseau des transports CH les géodonnées dont ils disposent déjà sur leurs réseaux de transport, par analogie à la loi fédérale sur les voies cyclables. En outre, les cantons, les communes et les villes devraient décrire publiquement leurs jeux de données et leurs interfaces sur la plate-forme d'interopérabilité ».

Cette livraison non contraignante est contraire à l'art. 8 avec une obligation de livraison prévue et à juste titre. Une référence à l'ordonnance sur la géoinformation au lieu de la loi sur les voies cyclables semble plus logique. Les cantons, communes et villes enregistrent leurs métadonnées dans Geocat. Une description sur la plate-forme d'interopérabilité peut être supprimée ou résolue par automatisation de transfert depuis Geocat.

Les géodonnées de base sur les voies de circulation visées à l'article 8, alinéa 3, n'existent pas encore pour les cantons et les communes. Ceux-ci doivent d'abord être saisies et harmonisés, le projet ne fait aucune déclaration à ce sujet. Les axes routiers existants de la mensuration officielle ne satisfont pas au Réseau des transports CH.

L'article 8, alinéa 5 dispose que le Conseil fédéral réglemente, entre autres, « la souveraineté des données » du Réseau des transports CH. Il convient de noter que la souveraineté des géodonnées de base est réglementée par la Loi fédérale sur la géoinformation et ne peut être contournée. Le même problème existe avec l'article 8, alinéa 6 concernant les exigences relatives aux données géographiques à fournir.

Selon le rapport expliqué (chapitre 4.1.7, Réseau de transport CH dans MODIG), la nouvelle loi fédérale réglemente la coopération avec les cantons et les communes. Cette phrase ne reflète pas ou que très partiellement les faits de la LIDMo.

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 :

Nous sommes d'accord sur le principe. Toutefois, le caractère volontaire n'a de sens que pour les données supplémentaires facultatives. Cela n'est pas possible pour les données de base qui devrait être obligatoirement fournies. Nous attirons également l'attention sur le fait que le principe du volontariat ne peut pas être respecté en raison des dispositions légales déjà existantes. Par conséquent, le principe d'égalité de traitement ou de non-discrimination ne serait pas non plus respecté, notamment parce que les TP doivent accorder à des tiers l'accès à leur propre système de distribution.

Une réglementation devrait être conçue de manière à ne pas désavantager les entreprises de TP sur le plan de la concurrence. Étant donné que les TP ne peuvent pas empêcher de facto le raccordement au MODI en raison de l'obligation imminente d'ouvrir leur infrastructure de distribution, la participation devrait impérativement être obligatoire pour les entreprises privées proposant des offres de mobilité dans les domaines de l'intermédiation de la mobilité, des taxis, de la mobilité à la demande, de la location de voitures, du partage, ou autres (cf. législation en Allemagne).

- 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 :

Pour garantir l'égalité de traitement de tous les fournisseurs, il faudrait obliger les fournisseurs privés à livrer des données.

- 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 :

Données de base (celles-ci restent à définir, l'objectif au niveau législatif et le contenu au niveau du règlement)

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

OUI NON

Remarques :

-

Obligation de fourniture pour les entreprises privées ?

OUI

NON

Remarques :

Dans le cas contraire, cela devrait être surveillé et des pénalités sont à prévoir en cas de non-conformité.

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 :

Même si elle est fournie par la Confédération, nous estimons que l'exploitation de NADIM relève d'une tâche opérationnelle nécessitant un travail accru de coordination avec d'autres exploitants de plateformes, en particulier avec le bureau des tâches système d'information à la clientèle (TSSI) au sein des CFF. Il serait intéressant d'étudier les synergies possibles avec les structures existantes. Les charges de personnel de la CDM pourraient ainsi être potentiellement réduites.

- 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 nous attendions à cet équilibre ou à cette discussion des variantes dans le cadre de la préparation de la proposition et dans le cadre du rapport explicatif. Nous aimerions voir une analyse clarifiant la forme organisationnelle et juridique. L'option d'une intégration de ces compétences et tâches dans l'administration fédérale existante ou l'option de la valorisation des synergies avec d'autres exploitants de plateformes devraient, par exemple, être présentées de façon claire et transparente dans le rapport explicatif.

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 :
voir question 15

- 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 :
Il n'est pas clair dans quelle mesure la livraison volontaire de données s'inscrit dans ces exigences. Ici aussi, il faudrait faire une distinction entre les données de base et les données supplémentaires.

- 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 :
voir question 15.

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 :
Toutefois, la distinction entre les rôles des utilisateurs de données et l'importateur de données n'est pas claire. Seuls les utilisateurs de données peuvent être exclus. Les fournisseurs de données ne peuvent pas être exclus. Les deux rôles ne doivent pas être mélangés.
Les entreprises de transport concessionnaires et les communautés ne doivent en aucun cas se voir refuser l'accès si elles ne sont pas en mesure de fournir les données de base définies dans la mesure requise.

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'échange de données personnelles à des fins de réservation et de paiement décrit au ch. 4.1.8.6.3 serait particulièrement exigeant et coûteux du point de vue de la protection des données. Pour cette raison également, il ne serait pas opportun que ces fonctions soient exécutées par l'exploitant de la MODI de manière redondante par rapport aux différents prestataires de mobilité.

- 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 :

En tant qu'intermédiaire de données, l'exploitant du MODI a une part de responsabilité.

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 :

Voir question 14. La participation à NADIM devrait être obligatoire pour tous les fournisseurs de services de mobilité. Par ailleurs, il n'est pas possible de répondre à la question sans savoir quelle serait l'ampleur de la charge de connexion pour les différents prestataires de mobilité.

21. Coordination centralisée / maîtrise des données décentralisées 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 :

En principe, oui.

Cependant, cette approche n'apparaît pas clairement dans le projet et l'interaction entre la coordination centrale et la souveraineté décentralisée des données reste vague.

Au contraire, avec les moyens utilisés pour la coordination centrale, la coordination centrale semble devenir plus qu'une simple coordination. Les souverainetés des données

s'estompent avec les inévitables étapes de traitement des données dans le CDM et le MODI.

Sans exigences contraignantes en matière d'harmonisation, cela ne fonctionnera pas (normalisation).

Ces aspects doivent être encore mieux travaillés dans le projet.

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 :

Plus encore qu'avec les données NADIM, nous considérons qu'il est nécessaire pour un Réseau des transport CH de rendre la participation obligatoire si elle est effectivement jugée nécessaire. Un Réseau de transport CH composé plus ou moins aléatoirement ne nous semble pas utile.

Le système de référence nécessaire ne peut être créé qu'avec une obligation de livraison.

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 :

Indispensable.

Autres thèmes/remarques :

24. Autres remarques concernant le projet :

Avez-vous d'autres remarques à formuler concernant le projet ?

Remarques :

Harmonisation et mise à jour des données peu claires

Sans un travail d'harmonisation fastidieux, il sera difficile de fournir des données uniformes pouvant être utilisées dans toute la Suisse. Des données à jour, notamment pour le Réseau des transport CH et les conditions d'exploitation des tronçons de la mobilité, ne peuvent être fournies que dans le cadre d'une interaction optimale entre les communes, les cantons et la Confédération. Toutefois, les géodonnées requises pour le Réseau des transport CH ne sont pas encore d'une qualité suffisante dans les cantons et les communes. Elles doivent d'abord être saisies et adaptées. Leur mise à jour doit être réglementée. Sur le plan organisationnel et en termes de ressources, il s'agit d'une tâche majeure. Surtout si le Réseau des transport CH doit devenir un système de référence (compte tenu de la forte dynamique du changement, par exemple le changement de praticabilité d'une route doit être rapidement introduit et transmis).

Cet aspect n'est pas suffisamment pris en compte dans le document mis en consultation.

Utilisation sans conditions et sans soutien financier - Open Data

Un soutien financier aux utilisateurs n'a pas de sens. Soit la connexion est utile en soi, soit elle n'est pas nécessaire. Avec le cofinancement, de fausses incitations sont mises en place. Les modèles de financement avec frais d'utilisation doivent être évités. Si c'est le cas, il faudrait alors un soutien financier aux fournisseurs de données, notamment pour la connexion des systèmes pour la livraison de données et la mise à jour et l'harmonisation

des données. Le cas échéant, les entreprises de transports publics ne devraient pas être discriminées par rapport aux prestataires privés.

Le Gouvernement neuchâtelois est d'avis que si ces dépenses sont financées par des recettes fiscales, les résultats (données et services) doivent être mis à disposition dans leur intégralité sous forme d'open data – bien sûr sous réserve de restrictions factuelles ou liées à la protection des données.

Organisation

La définition, la mise en place et l'exploitation des infrastructures peuvent être une compétence fédérale. Mais, nous sommes d'avis qu'une certaine marge de manœuvre devrait être laissée aux fournisseurs et aux intermédiaires de mobilité. Au minimum, les cantons et les communes devraient être impliqués suffisamment tôt et de façon adéquate aux réflexions de la Confédération concernant le développement ou l'adaptation de la MODI. Le Gouvernement neuchâtelois regrette que des variantes au centre de données de mobilité (CDM) ne soient pas suffisamment détaillées. Il n'est ainsi pas possible de comprendre dans quelle mesure et sur quelle base le CDM serait la bonne option à mettre en œuvre.

Pas de services commerciaux du CDM

Le Gouvernement neuchâtelois considère qu'il n'est pas nécessaire que des services commerciaux soient fournis dans le cadre du CDM). Avec une approche d'open data complète, les services commerciaux peuvent être fournis par le secteur privé en fonction du marché.

Les services de conseil purs du CDM, sur la base d'un savoir-faire spécifique, devraient être couverts par le contrat de base légal.

Implications financières peu claires pour les cantons et les communes

Les implications financières pour l'obligation de fournir des données par les cantons sont floues et sous-développées. Le rapport de ressources nécessaires du côté fédéral par rapport aux ressources supplémentaires des cantons et des communes (pour assurer un travail important de collecte, d'harmonisation et de mise à jour des données) n'est pas compréhensible et semble insuffisamment clarifiée. Sur la base du rapport et du modèle de données encore peu clair, les cantons ne peuvent pas estimer les tâches et les efforts qui seront nécessaires. Le rapport est trop centré sur le point de vue du Gouvernement fédéral et ne considère pas assez que la mise en œuvre de ce projet touche tous les niveaux institutionnels, ainsi que les organismes de droit public et les entreprises privées.

Coordination au-delà des frontières nationales

La mobilité ne s'arrête pas aux frontières nationales. Il y a un manque d'informations sur l'intégration dans un réseau de mobilité transfrontalier. Surtout dans les régions frontalières urbaines, l'approche d'un Réseau des transport CH, qui n'est pas relié à la zone environnante, n'est pas suffisante.

Cela réduit donc l'incitation à la livraison et à l'utilisation du MODI et favorise l'utilisation d'autres ensembles de données.

Évaluation des avantages et des risques requis

Les avantages quantifiables du projet ainsi que les risques ou les conséquences de la non-mise en œuvre de la procédure ne sont pas suffisamment présentés dans le document mis en consultation. Existe-t-il également des contre-stratégies possibles ? Les considérations relatives à l'impact rassemblées dans le rapport sous 1.1.2 sont trop vagues.

Expériences et synergies Prise en compte de l'infrastructure nationale de données géographiques

La mise en place et la maintenance d'une infrastructure de mobilité avec un Réseau des transport CH polyvalent et un NADIM performant et à jour est une tâche complexe. Dans

le cadre de la livraison coordonnée de géodonnées de base par les cantons (exigés par la Loi fédérale sur la géoinformation) et du développement de l'infrastructure nationale de données géographique, des expériences importantes et des « Best practice » ont pu être acquises dans le domaine de la géoinformation à tous les niveaux institutionnels. Celles-ci devraient être prises en compte lors du traitement ultérieur et les synergies entre les infrastructures de données devraient être exploitées. Il faut de plus distinguer l'infrastructure fédérale de géodonnées (IFDG) – comme dans le rapport explicatif Ch. 4.1.12.1 – et l'infrastructure nationale de données géographiques (INDG).