



Département fédéral de l'environnement, des transports de l'énergie et de la communication  
DETEC

Par e-mail: [konsultationen@bav.admin.ch](mailto:konsultationen@bav.admin.ch)

Berne, le 3 mai 2022

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

Madame la Conseillère fédérale,

Nous vous remercions de nous donner l'occasion de prendre position sur la loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité. L'Union des villes suisses représente les villes, les communes urbaines et les agglomérations de notre pays, soit bien trois quarts de la population suisse.

### Considérations générales

Ce projet de mise en place d'une infrastructure de données (MODI) doit permettre de renforcer l'efficacité globale du système de transport. L'UVS salue cette intention et partage l'analyse du Conseil fédéral : l'utilisation de données sur la mobilité et la mise en réseau des offres de mobilité doivent être simplifiées afin de contribuer à un **système de mobilité plus efficient et plus durable**.

Une meilleure gestion des données de la mobilité apporterait de nombreux avantages aux villes. Les **infrastructures existantes** pourraient être utilisées de manière plus **optimale**, la demande en mobilité mieux répartie, et des réponses plus adéquates apportées aux besoins de mobilité de la population. La mise en place d'une infrastructure de données dont la qualité serait garantie pourrait également stimuler la **multimodalité**, au profit de la mobilité douce et des transports publics. Une standardisation des données faciliterait leur utilisation par les différents acteurs de la mobilité (administrations publiques, acteurs privés, entreprises de transport, etc.), ce qui renforcerait par là même les incitations à participer au système. Très concrètement pour les villes, un échange rapide de données standardisées faciliterait l'adaptation des itinéraires en cas de dérangements, accidents, travaux, ou autres, sur certains tronçons urbains, ce dont profiteraient tous les utilisateurs de l'espace public. Une meilleure mise à disposition des données profiterait également aux villes qui développent actuellement des concepts de **logistique urbaine**. La démarche du Conseil fédéral, qui propose de faire jouer la concurrence sur l'offre d'applications numériques et de plates-formes, mérite également d'être saluée.

Cela étant, les villes soulignent également certains **risques** liés à la mise en place de cette infrastructure de données de mobilité. Elles invitent le Conseil fédéral à tenir compte de ces préoccupations



dans ses futurs travaux. Des **ressources humaines et financières supplémentaires** devraient être employées au sein des villes afin de préparer les données, les standardiser et les transmettre. En outre, les données à livrer n'étant pas listées de manière exhaustive, MODI exercerait une influence directe sur le volume de ces ressources supplémentaires à mettre à disposition, ceci alors que toutes les données demandées ne connaîtront certainement pas d'utilité directe. Par ailleurs, les petites villes et petites entreprises de transport privées, dont les ressources sont très limitées, pourraient être confrontées à des difficultés dans leur participation à MODI. Certaines villes sont également préoccupées par le fait que la mise en place de cette infrastructure puisse donner une impulsion à la mobilité motorisée (Taxis, Carsharing). Elles craignent en outre que certains grands acteurs privés, disposant de plus de ressources et d'un savoir-faire, puissent influencer la mobilité en milieu urbain, engendrant une perte de contrôle des villes. Enfin, des membres de l'UVS estiment que ce projet doit être mieux **harmonisé avec les objectifs des politiques de transport, du logement, de l'aménagement du territoire, ainsi qu'en matière d'énergie et d'environnement**. Ce contexte plus général fait défaut dans le rapport du Conseil fédéral. L'UVS invite donc ce-dernier à aborder cette question dans son message.

Concernant la forme que devrait prendre cette infrastructure de données, les avis des villes sont partagés. Si certaines d'entre-elles soutiennent la proposition de création d'un centre fédéral de données sur la mobilité (CDM), d'autres estiment que la création d'un nouvel organisme fédéral n'est pas nécessaire. Ces-dernières considèrent que la présente loi ne devrait fixer que les standards et règles pour l'échange de données sans discrimination, et que la mise en place et la gestion de l'infrastructure devrait être laissée aux fournisseurs de mobilité. L'UVS n'émet pas de recommandation sur cette question, mais invite le Conseil fédéral à bien évaluer la pertinence des différentes propositions qui seront faites sur ce point dans la procédure de consultation.

## **Demandes concernant les différentes dispositions**

### Données

- ▶ La Confédération doit s'engager à couvrir les éventuels coûts supplémentaires que généreraient l'harmonisation et la livraison des données pour les acteurs publics.
- ▶ L'UVS approuve l'application du principe d'équivalence dans l'échange de données. Les incitations à participer sont suffisantes du point de vue des villes.
- ▶ Certaines villes souhaiteraient conditionner l'autorisation octroyée à un acteur privé d'exercer sur son territoire à une participation à MODI. Le Conseil fédéral est invité à étudier dans quelle mesure cet avant-projet de loi autoriserait cette démarche.
- ▶ Concernant les données clés et leur définition, les villes invitent le Conseil fédéral à étudier la possibilité de les définir plus clairement, afin de créer plus de prévisibilité pour les acteurs de la mobilité. Cela ne doit toutefois pas se faire au détriment d'une certaine flexibilité.
- ▶ Une minorité des villes estime que le Conseil fédéral devrait fixer les mêmes obligations en matière de livraison des données pour tous les acteurs de la mobilité, publics ou privés.



### Financement

- ▶ L'UVS accepte le mode de financement proposé. La Confédération s'engage à couvrir les coûts pour les 10 premières années. Ensuite, des émoluments d'utilisation pourraient être prélevés. Ces émoluments ne devront toutefois pas être perçus dans le domaine du service public : pour l'UVS il est important qu'aucun coût supplémentaire - par rapport à aujourd'hui - ne soit supporté par les acteurs du service public (v. ci-dessus le chapitre « Données »)

### Conseil d'administration

- ▶ L'UVS demande qu'une représentation des pouvoirs publics au conseil d'administration de la CDM – si celle-ci voit effectivement le jour - soit prévue au niveau de la loi (art. 21).
- ▶ La clause d'indépendance des membres de ce conseil d'administration est définie de manière trop stricte. Elle devrait être relativisée afin de garantir une bonne représentativité de ce comité : les deux critères centraux doivent être l'absence de conflit d'intérêts et l'équilibre des représentations des différents acteurs de la mobilité.

### Réseau des transports CH

- ▶ Les données à livrer par les villes, communes et entreprises de transport public doivent être précisées dans le message du Conseil fédéral. Les exigences en la matière sont encore trop vagues dans cet avant-projet.

### Autres remarques

- ▶ L'UVS invite le Conseil fédéral à présenter dans son message les conséquences qu'aurait ce projet pour les activités des grandes entreprises de technologie. Ces dernières seront très intéressées par ces données, et pourraient y avoir accès si elles devaient être directement actives dans le domaine de la mobilité. Cette situation comporterait à la fois des chances – une éventuelle coopération dans la création d'une valeur publique - et des risques.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à nos remarques, nous vous adressons, Mesdames, Messieurs, nos cordiales salutations.

### **Union des villes suisses**

Président

Kurt Fluri, Conseiller national

Directeur

Martin Flügel

Copie Association des Communes suisses



# 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 checked="" 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 : Nathanaël Bruchez, responsable mobilité, UVS	

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

## 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'UVS est également d'avis que les données sur la mobilité jouent un rôle central dans le fonctionnement de la mobilité. Si elles constituent effectivement une troisième infrastructure pour le système de transport ou non est secondaire.

## 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 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 :

L'UVS n'est sur le principe pas opposée à cette option. Toutefois, si ces éléments supplémentaires engendrent des coûts additionnels pour les villes, la Confédération doit prévoir des compensations adéquates. En outre, les villes devraient être impérativement consultées avant l'intégration de ces potentiels éléments supplémentaires.

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 :

L'UVS accepte le mode de financement proposé. Ces émoluments ne devront toutefois pas être perçus dans le domaine du service public : pour l'UVS il est important qu'aucun coût supplémentaire - par rapport à aujourd'hui - ne soit supporté par les acteurs du service public.

## 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 :

L'UVS approuve l'application du principe d'équivalence dans l'échange de données. Les incitations à participer sont suffisantes du point de vue des villes.

- 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 :

Concernant les données clés et leur définition, les villes invitent le Conseil fédéral à étudier la possibilité de les définir plus clairement, afin de créer plus de prévisibilité pour les acteurs de la mobilité. Cela ne doit toutefois pas se faire au détriment d'une certaine flexibilité.

- 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 :

L'UVS salue la proposition de rendre accessibles les données en tant que *open data*. Elle invite cependant le Conseil fédéral à évaluer si cette disposition (art. 6 al. 3) est bien compatible avec le contenu de l'art. 6 al. 4.

- 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 :

Pas de prise de position.

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 :  
L'UVS est favorable à une contribution à fonds perdu.

### 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 :

L'UVS n'est pas opposée à cette proposition de mise en place d'un CDM. Elle demande toutefois au Conseil fédéral d'étudier les éventuelles alternatives qui seraient proposées dans le cadre de la procédure de consultation.

- 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 :

v. réponse précédente.

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 :  
Indépendamment de la forme juridique que prendrait la NADIM (CDM ou autre).

- 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 :  
Indépendamment de la forme juridique que prendrait la NADIM (CDM ou autre).

- 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 :  
Indépendamment de la forme juridique que prendrait la NADIM (CDM ou autre).

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 :  
Pas de prise de position.

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 :

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 :

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 :

#### Entreprises de technologie

L'UVS invite le Conseil fédéral à présenter dans son message les conséquences qu'aurait ce projet pour les activités des grandes entreprises de technologie. Ces dernières seront très intéressées par ces données, et pourraient y avoir accès si elles devaient être directement actives dans le domaine de la mobilité. Cette situation comporterait à la fois des chances – une éventuelle coopération dans la création d'une valeur publique - et des risques.

#### Conseil d'administration CDM

- ▶ L'UVS demande qu'une représentation des pouvoirs publics au conseil d'administration de la CDM – si celle-ci voit effectivement le jour - soit prévue au niveau de la loi (art. 21).
- ▶ La clause d'indépendance des membres de ce conseil d'administration est définie de manière trop stricte. Elle devrait être relativisée afin de garantir une bonne représentativité de ce comité : les deux critères centraux doivent être l'absence de conflit d'intérêts et l'équilibre des représentations des différents acteurs de la mobilité.