

Mme la Conseillère fédérale Simonetta Sommaruga  
Département fédéral de l'environnement,  
de l'énergie, des transports et de la communication DETEC  
3003 Bern

Envoi électronique : [konsultationen@bav.admin.ch](mailto:konsultationen@bav.admin.ch)

Berne, le 3 mai 2022

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

### ***Prise de position de routesuisse – Fédération routière suisse (FRS)***

---

Madame la Conseillère fédérale,  
Mesdames et Messieurs,

Nous vous remercions pour l'invitation à nous prononcer sur le projet mentionné en titre. Veuillez trouver ci-après notre prise de position détaillée.

#### **Remarques introductives**

Il convient également de rappeler que le projet mis en consultation fait suite à un premier projet mis en consultation en 2018 ; ce dernier visait à libéraliser la vente des billets de transports publics alors que le projet actuel se concentre essentiellement sur la récolte et la mise à disposition de données, avec pour objectif une mobilité davantage planifiée par l'Etat.

routesuisse regrette que le Conseil fédéral ait décidé de faire marche-arrière par rapport à 2018 et de repartir de zéro avec un second projet actuellement en consultation, qui a été vidé de sa substance par rapport au projet initial. Nous estimons que le développement de la multimodalité répond à un intérêt général et est actuellement bloqué par un monopole.

Notre vision de la multimodalité se fonde sur trois axes : 1) des hubs multimodaux en périphérie atteignables sans embouteillage, 2) des liaisons efficaces entre les hubs et les centres, et 3) des offres combinant tous les modes de transport (« one ticket »). C'est ce concept du billet unique qui doit être rendu possible par le présent projet de loi. Il ne fait en revanche pas sens

de miser une mobilité planifiée par l'Etat, cette vision échouera pour les mêmes raisons que l'économie planifiée (asymétrie d'information, déficit d'innovation, capture des bénéfiques, coûts élevés, inefficacité, lourdeur, lenteur, bureaucratie, etc.).

La multimodalité doit être pensée pour répondre aux besoins des pendulaires pendant les pics de trafic ; c'est donc dans les agglomérations que se situe le plus grand potentiel et le plus grand besoin. En outre, cela n'implique pas nécessairement l'utilisation du rail – du moins pas les grandes lignes déjà surchargées aux heures de pointes... il y a de multiples possibilités de développement en combinant la mobilité individuelle, les transports publics urbains et la mobilité douce – ainsi que d'autres services tels que des assurances, des nuits d'hôtels, etc.

Au niveau des infrastructures, des investissements sont nécessaires pour construire des hubs multimodaux, ainsi que pour assurer leur desserte – aussi depuis l'extérieur (ceintures autoroutières, grands axes routiers urbains) que depuis l'intérieur (offres directes de transports publics, itinéraires de mobilité douce). Enfin, pour combiner ces offres et modes de transports de manière simple et permettre un transbordement le plus fluide possible, des standards communs et une infrastructure de données unique nous paraissent indispensables.

## **Remarques générales**

Nous saluons la volonté de créer des standards de données communs à tous les fournisseurs et prestataires ; il s'agit d'un prérequis indiscutable pour créer un marché d'offres multimodales. Pour atteindre les objectifs et agir dans l'intérêt général (rendre la mobilité plus efficace et durable, optimiser l'utilisation des infrastructures existantes), la récolte et la mise à disposition des données ne suffisent pas. En effet, si des offres multimodales ne se sont presque pas développées jusqu'à présent, c'est clairement à cause du blocage émanant d'acteurs en situation de monopole naturel.

Pour que cette plateforme étatique soit justifiée, elle doit donc impérativement apporter une solution au monopole naturel dont profitent les entreprises concessionnaires et subventionnées. C'est sous cette condition uniquement que la plateforme de données doit être confiée à l'Etat, au même titre que les infrastructures routières ou ferroviaires. Or, cette condition n'est atteignable qu'en incluant également la distribution dans la plateforme – comme cela était prévu dans le projet initial de 2018. En particulier, il est central que l'infrastructure de données envisagée ne conduisent pas à une discrimination des acteurs privés, elle doit au contraire garantir la libre-concurrence et le libre-marché.

Dans ce contexte caractérisé par un monopole et un blocage, routesuisse est favorable, sur le principe, à la création d'une plateforme étatique de données pour permettre au marché d'offres de mobilité multimodale de fonctionner. Celle-ci doit cependant impérativement aller plus loin que la définition de standards et la récolte de données ; il faut au minimum garantir un accès non-discriminatoire à la vente de titres de transports subventionnés ou concessionnés. Par ailleurs, la définition des données de mobilité doit être aussi étroite que possible et se limiter aux données indispensables. Les données importantes pour garantir une saine concurrence, en particulier les données appartenant aux fournisseurs de mobilité privés, ne doivent pas être automatiquement intégrées dans une solution étatique et elles ne sont d'ailleurs pas non plus indispensables pour atteindre les objectifs visés.

En revanche, routesuisse s'oppose à la création d'une lourde et coûteuse organisation indépendante pour gérer la plateforme. Il nous semble disproportionné de créer un géant administratif qui pourrait par ailleurs devenir rapidement incontrôlable. C'est pourquoi nous souhaitons que la gestion de la plateforme soit confiée à l'Office fédéral des transports. Au niveau technique, celui-ci devrait attribuer des mandats externes pour créer et lancer cette plateforme. Et pour la garantir la bonne gouvernance, un groupe d'accompagnement intégrant tous les acteurs participant ou souhaitant participer à la plateforme devra être mis sur pieds. Cette solution permettra d'une part de réduire considérablement les coûts grâce à la concurrence et aux connaissances des acteurs privés, tout en gardant le contrôle total sur le développement et l'évolution de la plateforme au sein de l'administration fédérale. Dans un second temps, si ce marché fonctionne correctement et que l'expérience le justifie, nous pourrions envisager la création d'une organisation séparée et auto-financée.

Enfin, nous souhaitons que la plateforme ne se limite pas au transport de personnes en Suisse, d'une part elle doit également pouvoir être mise à disposition de la branche du transport de marchandises dans un développement ultérieur, et d'autre part il nous paraît indispensable de viser une coordination internationale à terme, de sorte à pouvoir intégrer les déplacements et les transports transfrontaliers.

Vu ce qui précède, nous sommes prêts à soutenir ce premier pas dans la bonne direction, à condition que les offres concessionnées et subventionnées figurent obligatoirement dans la plateforme et que la gestion de cette dernière soit confiée à l'Office fédéral des transports.

\*\*\*\*\*

En vous remerciant d'avance pour l'attention portée à notre prise de position, nous vous adressons, Madame la Conseillère fédérale, Mesdames et Messieurs, nos salutations distinguées.

**routesuisse – Fédération routière suisse FRS**



Olivier Fantino  
Directeur

Annexe : Réponses au questionnaire



# 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 checked="" 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 : <b>routesuisse – Fédération routière suisse FRS</b>	

*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 :

routesuisse ne peut pas soutenir l'orientation générale du projet, car celui-ci vise à favoriser une mobilité planifiée par l'Etat contre le libre-choix de l'utilisateur. Pour que nous puissions soutenir la création d'une telle plateforme étatique, celle-ci devrait viser et garantir le libre-accès à la vente de titres de transport concessionnés et subventionnés – comme c'était le cas avec le premier projet mis en consultation en 2018. En particulier, il est central que l'infrastructure de données envisagée ne conduisent pas à une discrimination des acteurs privés, elle doit au contraire garantir la libre-concurrence et le libre-marché.

Sous réserve de cette condition, nous sommes d'avis qu'une infrastructure nationale de données multimodales constitue un monopole naturel – au même titre que le rail ou la route – une intervention de l'Etat est alors nécessaire et justifiée afin de garantir l'accès non-discriminatoire d'une part, et d'autre part pour éviter que les acteurs profitant d'une situation de monopole ne puissent abuser de leur position dominante.

## 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'infrastructure digitale et les données relatives à la mobilité constituent un monopole naturel à condition qu'elles donnent accès à la vente de titres de transport public en situation de monopole. Si cet accès non-discriminatoire à la vente de billets de transports concessionnés ou subventionnés n'est pas garanti pour des tiers, il ne fait pas sens de créer une telle infrastructure étatique.

## 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 :

La Confédération, les cantons et les communes ont déjà un accès facilité aux données des entreprises de transport public dont ils sont actionnaires ou propriétaires. Les données sur le trafic routier sont également déjà accessibles en temps réel. Il n'est cependant pas acceptable de se servir d'une plateforme destinée à la création d'offres multimodales pour en réalité récolter des données privées dans le but de créer une mobilité davantage planifiée par l'Etat.

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

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

OUI  NON

Remarques :

Le principe de proportionnalité doit être respecté. La simple mise en réseau des données ne suffit pas à justifier les coûts engendrés et l'effort de récolte des données ; l'accès à la vente des billets de transports doit être rendue possible pour toutes les offres faisant l'objet d'une concession ou d'une subvention fédérale.

### 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 :

Sur le principe, nous sommes favorables à la création d'une infrastructure de données pour développer les offres multimodales. Toutefois, le projet est insuffisant car il ne prévoit pas de faciliter l'accès à la vente de titres de transport pour les offres de mobilité faisant l'objet d'une concession ou d'une subvention fédérale.

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 :

Nous souhaitons que la plateforme puisse évoluer et notamment qu'elle puisse s'adapter aussi aux besoins du transport de marchandises. Toutefois, certains développements pourraient également porter atteinte à la protection de la sphère privée ; il faut donc absolument définir ces éléments dans la loi soumise au Parlement.

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 :

Sur le principe nous sommes d'accord. Il paraît cependant illusoire de penser que cette plateforme va générer des recettes suffisantes pour être auto-financée d'ici 10 ans avec le budget prévu. Dès lors, la plateforme devrait être gérée par l'Office fédéral des transports (via l'attribution de mandats externes) dans un premier temps. Cela permettrait de garantir l'efficacité des coûts, grâce à la concurrence et à l'expérience des mandataires du secteur privé tout en conservant un contrôle direct et étroit sur le développement de cette plateforme.

## 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 :

La récolte des données ne suffit toutefois pas pour générer les gains d'efficacité espérés et la mobilité planifiée par l'Etat n'a aucune chance de fonctionner pour les mêmes raisons que l'économie planifiée n'a jamais fonctionné (asymétrie d'information, déficit d'innovation, coûts élevés, bureaucratie, etc.).

C'est la création de nouvelles offres combinant tous les modes de transports et/ou différents services qui a le potentiel d'optimiser l'utilisation des infrastructures. Dès lors, la vente des titres de transport concessionnés et subventionnés constitue un élément incontournable pour viser l'optimisation souhaitée.

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 :

Un standard minimal et identique à tous est absolument nécessaire pour qu'une telle plateforme fonctionne. La définition des données de mobilité doit être aussi étroite que possible et se limiter aux données indispensables. Les données importantes pour garantir une saine concurrence, en particulier les données appartenant aux fournisseurs de mobilité privés, ne doivent pas être automatiquement intégrées dans une solution étatique et elles ne sont d'ailleurs pas non plus indispensables pour atteindre les objectifs visés.

- 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 :

Les données exigées doivent être définies sur une base technique, et non politique. Par exemple, la plateforme ne doit pas être utilisée pour réclamer des données privées qui ne sont pas techniquement indispensables.

- 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 :

La question se pose pour certaines données privées qui ne font pas l'objet d'une publication ; notamment pour les entreprises du secteur privé qui souhaiteraient mettre à disposition leurs offres sur la plateforme. Dans ce cas, la publication devrait être soumise à l'approbation du propriétaire 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 :

Cette proposition n'est acceptable que pour les données appartenant aux entreprises concessionnaires et subventionnées. Pour les acteurs privés qui ne sont ni subventionnés ni en situation de monopole, toute saisie de leurs données contre leur volonté serait contraire aux droits fondamentaux – notamment la propriété et la liberté économique.

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 :

Ce soutien doit être étendu à 10 ans, de sorte à faciliter l'intégration d'un maximum d'acteurs et d'offres – y compris celles qui 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 :

Vu les coûts élevés de ces raccordements informatiques et les incertitudes quant à la rentabilité de ces dépenses pour les acteurs souhaitant participer à NADIM, une contribution à fonds perdu semble justifiée.

## 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 :

Ce point doit être clarifié, notamment concernant les autres fournisseurs de données.

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 :

Les principales exigences sont la neutralité de l'exploitant et l'accès non-discriminatoire aux données ; nous sommes d'accord avec la proposition de confier cela à swisstopo.

## 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'accords avec ces principes, mais il faut toutefois préciser quelles sont les tâches de la MODI – en particulier concernant il est nécessaire de définir clairement la vente de billets de transports faisant l'objet d'une concession fédérale ou d'une subvention.

- 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 :

Sur un marché libre, les grandes entreprises subventionnées en situation de monopole n'ont pas suffisamment d'incitation à mettre leurs offres à disposition pour des tiers – sinon elles auraient déjà développé une plateforme ouverte à des tiers aujourd'hui !

Dès lors, l'expérience prouve que la mise à disposition facultative ne suffit pas pour que les acteurs en situation de monopole mettent leurs offres sur le marché. Il faut donc prévoir des obligations pour les offres de mobilité faisant l'objet d'une concession fédérale ou bénéficiant d'une subvention fédérale. Ces dernières doivent être intégrées automatiquement dans la MODI, de même que la plateforme NOVA.

- 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 :

Cette obligation ne devrait toutefois pas générer une obligation de récolter des données supplémentaires, ni créer de coûts disproportionnés, notamment à charge des communes et des cantons.

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

OUI  NON

Remarques :

La création de MODI ne fait aucun sens si les fournisseurs en situation de monopole (concessionnaires) et à charge de la collectivité (subventionnés) ne participent pas pleinement à MODI. Etant donné leur position dominante, la régulation par le marché ne suffit pas à inciter ces acteurs à participer à MODI. Une obligation est donc indispensable. Sans cette obligation, les conditions de neutralité et de non-discrimination ne pourront pas être remplies.

Obligation de fourniture pour les entreprises privées ?

OUI  NON

Remarques :

Cette obligation est disproportionnée pour des acteurs qui ne se trouvent pas en situation de monopole et qui ne sont pas subventionnés, car ils n'ont aucun pouvoir de marché leur permettant de tirer profit de leur position dominante. La régulation par le marché peut donc fonctionner sans une obligation qui porterait gravement atteinte à des principes essentiels du droit suisse, tels que la liberté économique, la propriété privée et la protection de données.

### 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 :

Avant de créer une nouvelle organisation coûteuse et démesurée, il serait judicieux procéder par une adjudication d'un mandat sous la direction de l'OFT. Ainsi, l'administration fédérale profiterait de la concurrence et de l'expérience des prestataires privés pour réduire les coûts – tout en conservant pleinement le contrôle sur le développement de la plateforme. En outre, aussi bien le budget que les tâches et responsabilités nous semblent très théoriques. Il ne fait pas sens de les figer ainsi dans une loi.

- 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 une première phase, il serait judicieux de confier la gestion à l'OFT (via un mandat externe). Ainsi, l'administration fédérale profiterait de la concurrence et de l'expérience des prestataires privés pour réduire les coûts – tout en conservant pleinement le 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 :

D'une part, permettre la vente d'offres de mobilité multimodales doit être l'objectif principal. D'autre part, cette liste de tâche ne se fonde pas sur une expérience concrète ; elle est donc bien trop incertaine pour être ancrée dans une loi. Il faut d'abord définir des tâches via l'attribution d'un mandat externe afin de pouvoir les adapter aux besoins réels ensuite.

- 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 :

Sur le principe, ces propositions techniques font sens. Elles peuvent toutefois être exécutées par des mandats externes sous la direction de l'OFT, sans créer immédiatement une nouvelle organisation spécifique.

- 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 :

Sur le principe, ces propositions techniques font sens. Elles peuvent toutefois être exécutées par des mandats externes sous la direction de l'OFT, sans créer immédiatement une nouvelle organisation spécifique.

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 :

Les mécanismes du marché sont suffisants pour inciter et attirer les acteurs privés en situation de concurrence. Cependant, une obligation est indispensable pour les offres de transports concessionnées et subventionnées.

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 :

Nous souhaitons que la plateforme ne se limite pas au transport de personnes en Suisse, d'une part elle doit également pouvoir être mise à disposition de la branche du transport de marchandises dans un développement ultérieur, et d'autre part il nous paraît indispensable de viser une coordination internationale à terme, de sorte à pouvoir intégrer les déplacements et les transports transfrontaliers.