



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Projet de consultation sur la loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité

Information CGC

21 mars 2022





Vue d'ensemble des activités

Base légale:

- Consultation sur la loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo)

Activités opérationnelles (phase transitoire 2023-2025):

- Début de la mise en place du réseau des transports CH (RtCH)
- Développement des premiers éléments de la NADIM



Contenu

Bloc A : Point de la situation

Bloc B : Aperçu de l'infrastructure de données sur la mobilité (MODI)

Bloc C : Projet de consultation sur la loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo)

Bloc D : Phase transitoire (2023-25): Début de la mise en place du RtCH et des premiers éléments de la NADIM

Bloc E : Aspects spécifiques pour les cantons

Bloc F : Marche à suivre et conclusion





Intervenants



André Streilein

swisstopo, membre de la direction,
responsable du domaine de la topographie



Gregor Ochsenbein

OFT, responsable du programme d'utilisation de
données pour un système de mobilité efficient



Stefan Zingg

swisstopo, chef de projet réseau
des transports CH

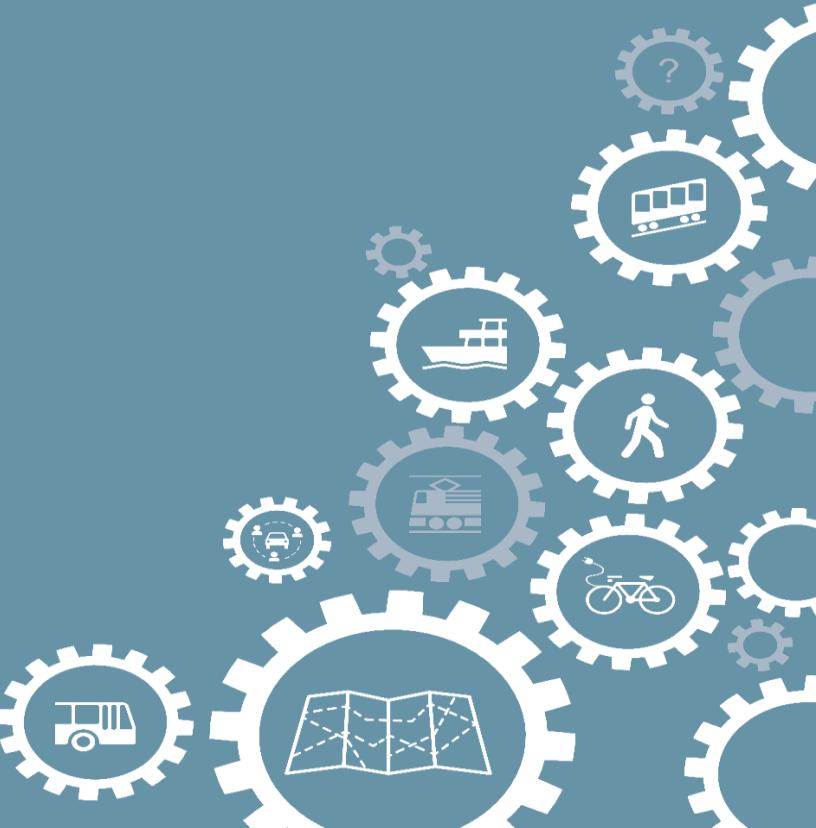




Bloc A

Point de la situation

1. POURQUOI faut-il agir?





1. POURQUOI faut-il agir?

Besoins plus individuels



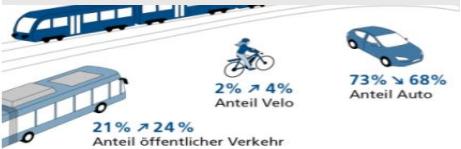
Gestion du trafic



Restrictions d'extension



Croissance du trafic



Données comme
infrastructure
d'importance systémique

Le but est de rendre le système de mobilité plus efficace grâce à la mise en réseau des données

- Planifier de manière plus ciblée et mieux utiliser les **offres de mobilité**
- Exploiter et utiliser plus efficacement **les infrastructures**
- Satisfaire les **besoins de mobilité** de manière individuelle et durable
- **Promouvoir l'innovation et réduire la dépendance** des fournisseurs privés



1.1 Que sait-on des données sur la mobilité?

Constatation essentielle: les données sur la mobilité doivent être considérées comme une infrastructure

Elles sont aujourd'hui déjà un élément indispensable au fonctionnement du système de mobilité dans notre société/économie numérique

→ Tâche de l'État

La procédure de consultation en 2019 a montré un large soutien et a demandé un rôle actif de la part de la Confédération dans le domaine des données sur la mobilité





1.2 Où voyons-nous un besoin d'action?

Absence de référentiel spatial commun pour la représentation numérique des infrastructures de transport

→ **Réalisation du Réseau des transports CH comme tâche étatique**

Aucune interface nationale sûre pour échanger des informations fiables et non commerciales sur les offres de mobilité :

→ **Réalisation par l'État d'une infrastructure nationale de données sur la mobilité (NADIM)**





1.3 But: rendre la mobilité plus efficiente grâce à une mise en réseau des données





Bloc B

Aperçu de l'infrastructure de données sur la mobilité (MODI)

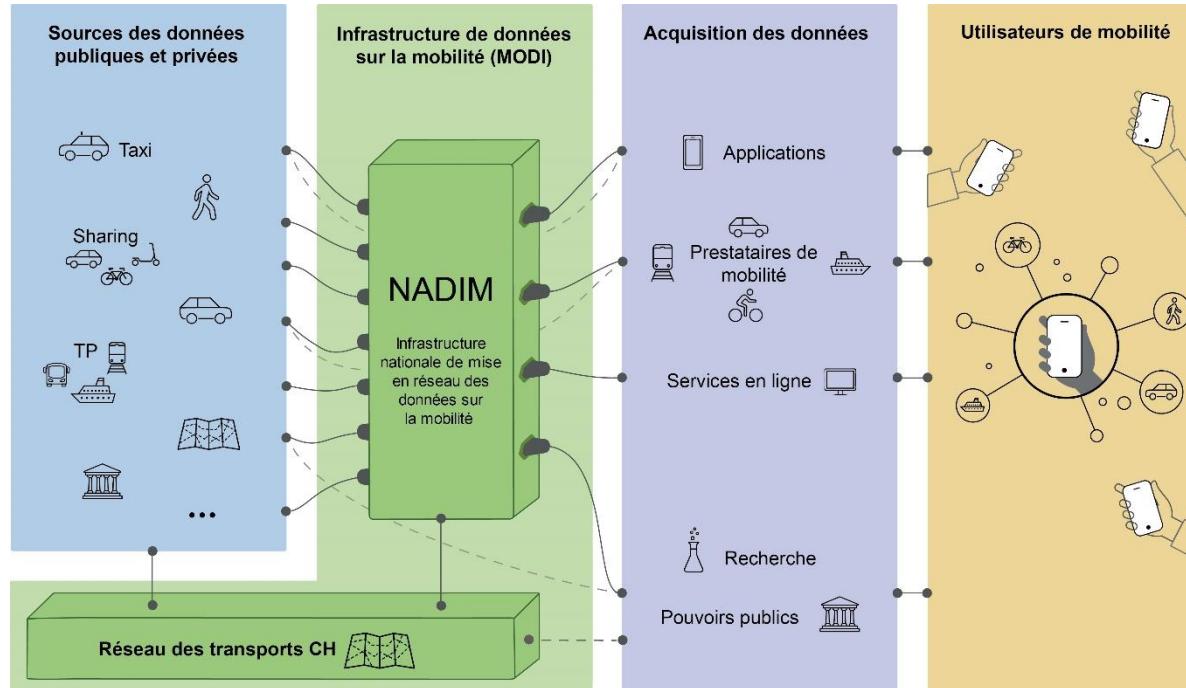
2. QUE propose-t-on?
3. QUE comprend la réalisation?





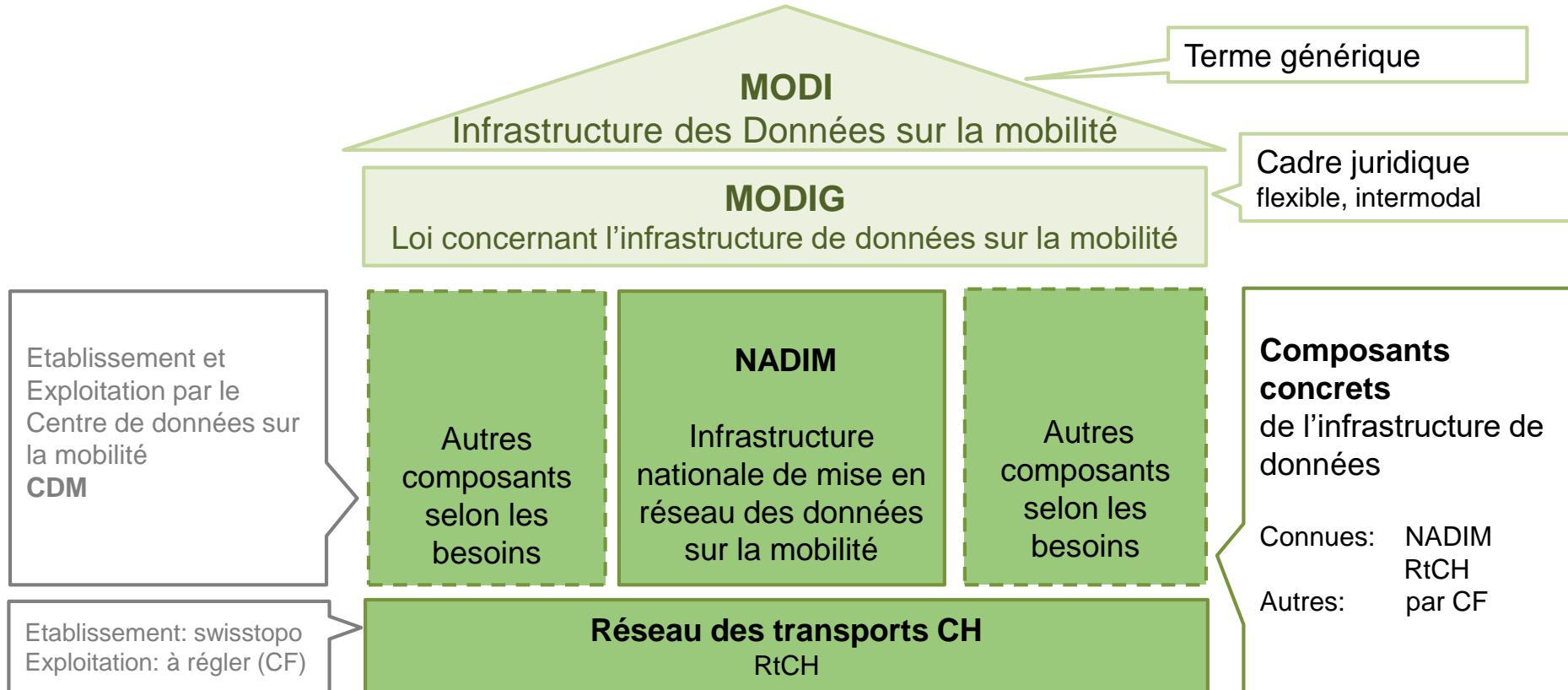
2. QUE propose-t-on?

L'infrastructure étatique de données sur la mobilité (MODI) rend les données plus disponibles, plus faciles à utiliser et à mettre en réseau





3. QUE comprend la réalisation?

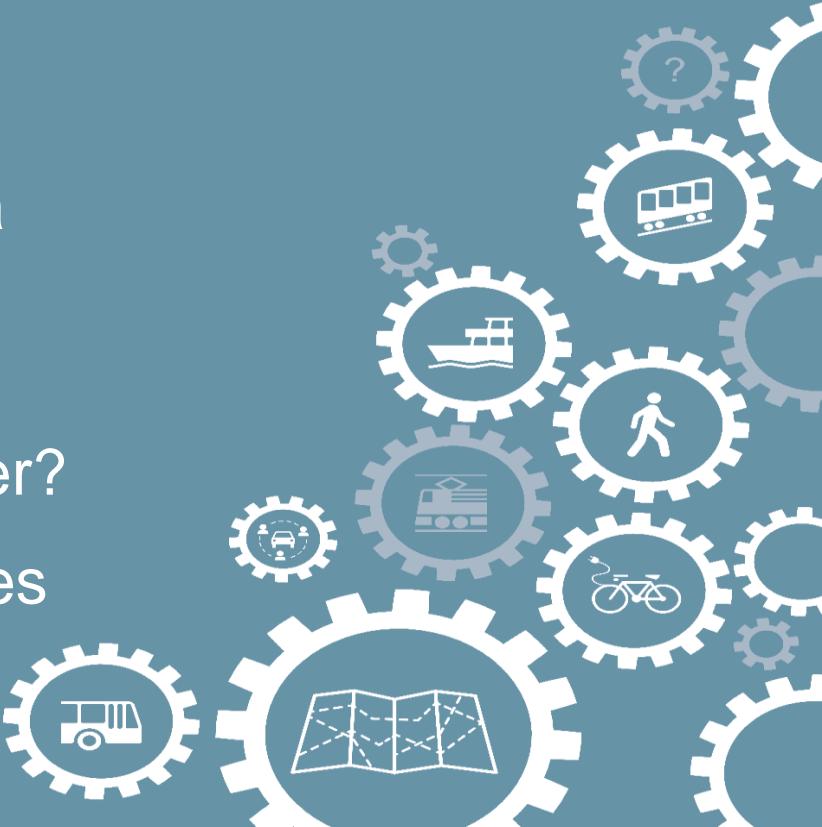




Bloc C

Projet de consultation sur la loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo)

4. COMMENT allons-nous la réaliser?
5. POURQUOI un centre de données
sur la mobilité (CDM)?



4. COMMENT allons-nous la réaliser?

Contenu de la LIDMo



Objectif: contribuer à un système de mobilité plus efficient

But:

- Utilisation des données pertinentes pour la mobilité (fourniture, mise à disposition, échange, combinaison et acquisition)
- Mise en réseau des acteurs

Moyens pour y parvenir:

Infrastructure étatique de données sur la mobilité (MODI) avec comme principaux éléments NADIM et Réseau des transports CH

Création d'un centre des données sur la mobilité (CDM) chargé d'exploiter la NADIM



4.1 Principes généraux pour l'exploitation de la MODI 1/2

- **Mission étatique:** La MODI est l'infrastructure de données sur la mobilité exploitée par la confédération.
- **Ouverture / caractère facultatif:** Tous les fournisseurs de données sur la mobilité peuvent fournir leurs données à la MODI s'ils remplissent les conditions légales; aucune nouvelle obligation de fournir des données.
- **Egalité/ Non-discrimination:** tous les utilisateurs sont traités de manière égale
- **Qualité:** les données et les services techniques mis à disposition via la MODI répondent à des exigences de qualité déterminés par le Conseil fédéral



4.2 Principes généraux pour l'exploitation de la MODI 2/2

- **Fiabilité:** il est garanti que les données et services de MODI soient mis à disposition sur le long terme,
- **Transparence:** les processus pertinents pour l'exploitation de la MODI sont vérifiables et consultables à tout moment
- **Flexibilité / Adaptabilité:** l'architecture du système de la MODI répond aux besoins des utilisateurs et aux règles reconnues de la technique.
- **cybersécurité :** la sûreté des données est assurée
- **Open Data:** données de mobilité indispensables (données de base) sont rendues accessibles en tant que *open data*.



4.3 Principes généraux pour l'exploitation de la NADIM

- **Indépendance / Neutralité:** le CDM est indépendant.
- **Sans but lucratif:** Le CDM n'a pas de but lucratif.
- **Participation:** régulièrement et selon une approche orientée sur les besoins, le CDM implique les acteurs concernés à la NADIM et fixe avec le concours des acteurs les exigences applicables aux données sur la mobilité et au données de base.



4.4 QUI réalise le Réseau des transports CH?

Organisation et coordination centralisées

L'**Office fédéral de topographie swisstopo** coordonne la mise en place du Réseau des transports CH en tant que partie de la MODI. L'accent est porté sur les tâches centrales suivantes: entre autres le système, les règles, les processus et outils, la gestion des données, la gestion métier, l'intégration des groupes d'intérêts, le support technique et spécialisé.

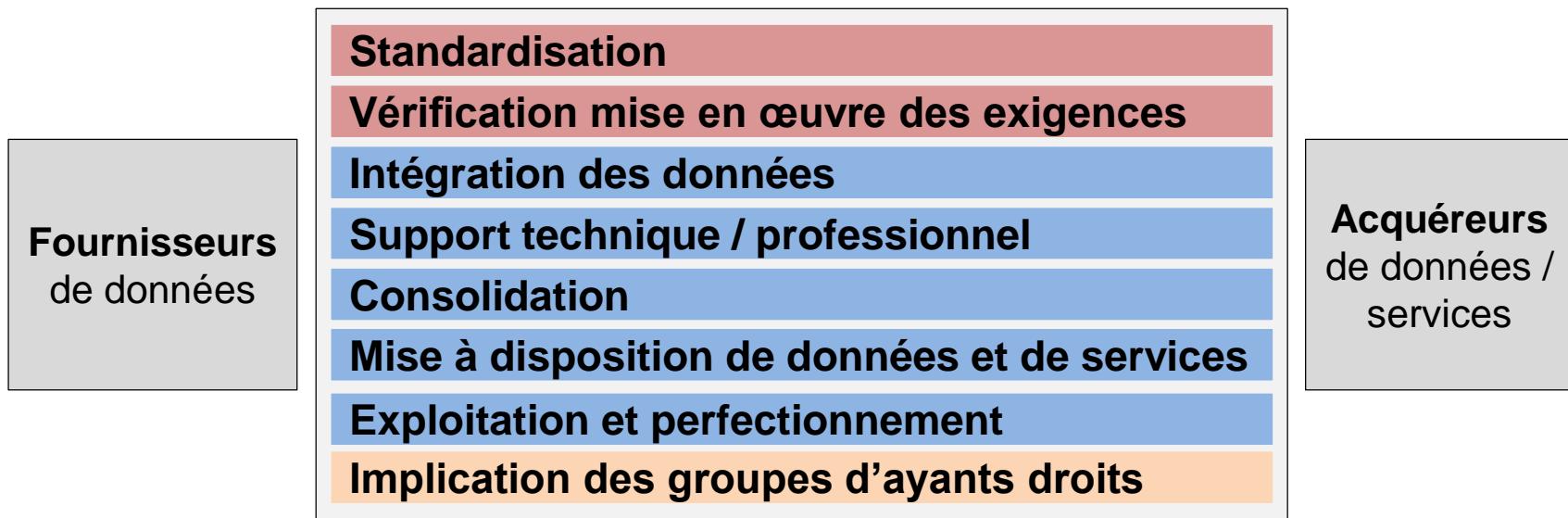
Gouvernance et mise à jour décentralisées des données

La gestion des données sources et métier existantes continuera à être décentralisée auprès des propriétaires responsables des données. Il est prévu de mettre à disposition des **ressources décentralisées** pour le support technique et les éventuelles charges supplémentaires liées à la gestion des données.



4.5 QUI doit gérer la NADIM?

Le futur **centre de données sur la mobilité (CDM)** indépendant exploite la NADIM en tant que partie de la MODI. Ses principales tâches:



Le CDM est neutre par rapport aux modes de transport, orienté vers les besoins et peut, si nécessaire, assumer d'autres tâches dans le domaine des données de mobilité.



5. Pourquoi un centre de données sur la mobilité (CDM)?

Un établissement de droit public de la Confédération est nécessaire, parce que:

- **L'accès aux données sur la mobilité est essentiel pour le fonctionnement** de la mobilité actuelle / future. L'accès doit être assuré. Aussi au niveau international.
- L'exemple de SKI le montre: la standardisation est importante, mais ne suffit pas à elle seule, loin s'en faut. L'efficience requiert aussi de la **coordination**, de la **consolidation**, du **conseil** et certains **services**.
- L'exploitant de la NADIM doit être une **institution neutre** (garantie du respect des principes). Il ne doit pas avoir d'intérêts propres en matière d'offres de mobilité ou d'applications/de plates-formes ni ne faire partie de l'administration fédérale centrale.
- Les tâches sont onéreuses et **ne relèvent pas d'un modèle commercial** (SPOC, conseil, garantie de la qualité, consolidation, compatibilité avec le RTCH, harmonisation internat. etc.).
- Il doit être **compatible vers le haut** en vue des **futures tâches supplémentaires** de la Confédération.



Bloc D

Phase de transition 2023-25:

6. Début de la mise en place du Réseau des transports CH
7. Phase transitoire jusqu'à NADIM



6. Début de la mise en place du RtCH

Réseau des transports CH

L'infrastructure nationale de données géographiques pour les transports et la mobilité

- Crédit et mise en service d'une base de données géographiques numériques homogènes et mises en réseau pour représenter l'ensemble du système de transports multimodal de la Suisse.
- Crédit et mise en service d'un système de référence spatiale pour l'échange et la combinaison de données concernant les transports et la mobilité.

De bonnes bases sont disponibles

- De nombreuses données ont été créées pour répondre à des besoins spécifiques et sont stockées dans d' inombrables systèmes plus ou moins indépendants
- Il est donc souvent difficile, voir impossible, d'interconnecter ces données



La mise en réseau
des données
disponibles
concernant les
réseaux de
transports est à venir





Base commune

Pour le référencement de
données spécialisées

Données

Routables, actuelles,
multimodales, non
discriminatoires

Ensemble de règles

Pour l'échange de
données, les modèles de
données, les interfaces,

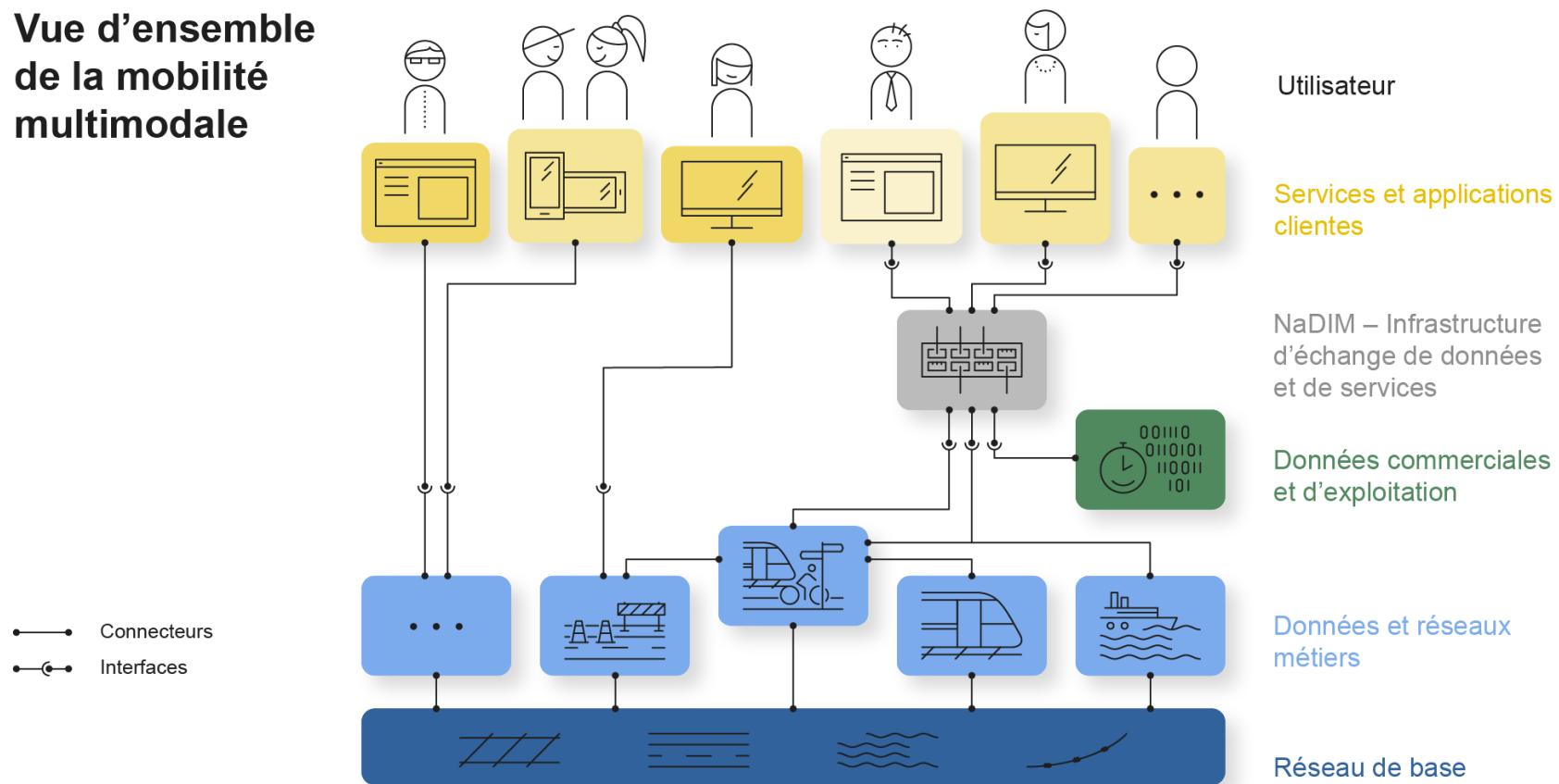
...

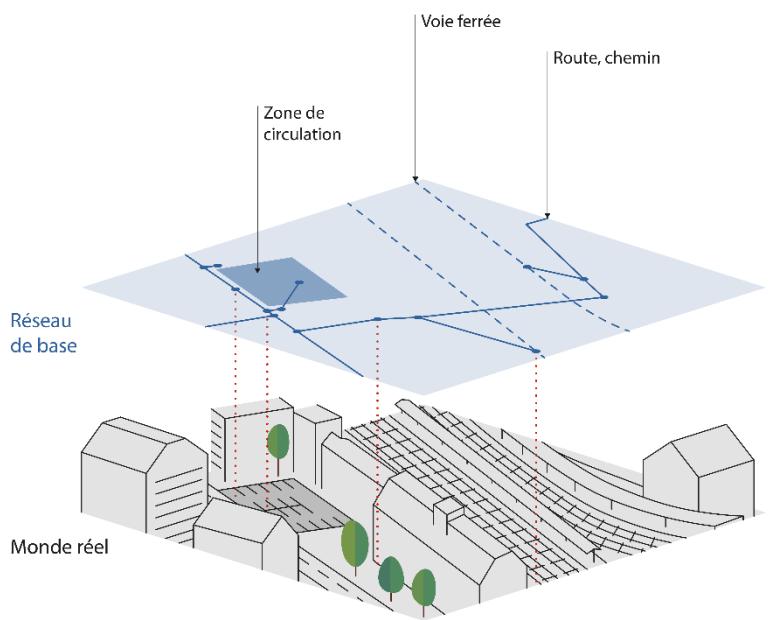
Coordination générale

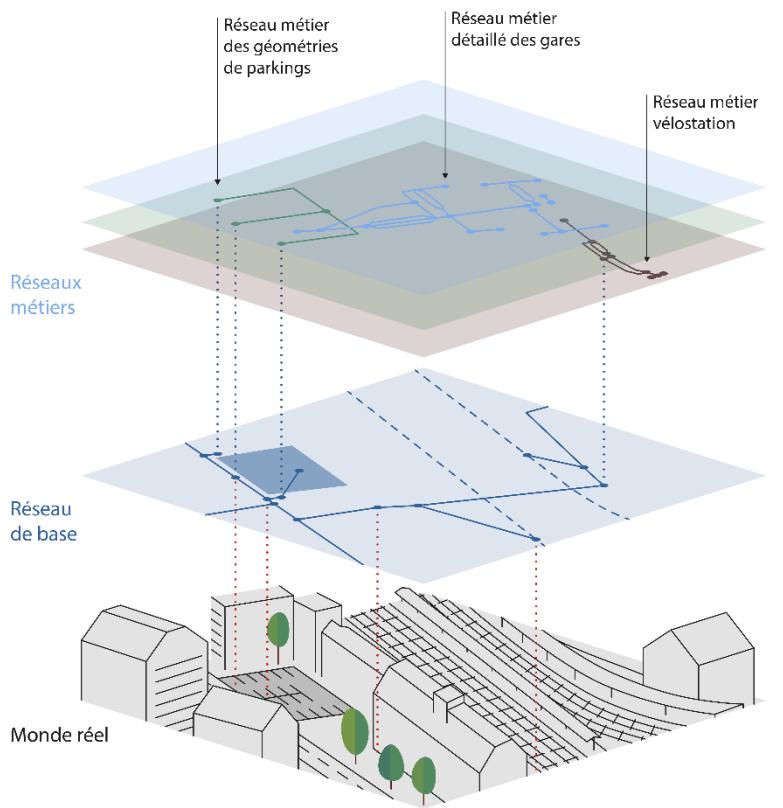
Aux niveaux système,
assurance qualité,
processus, organisation,
développement,

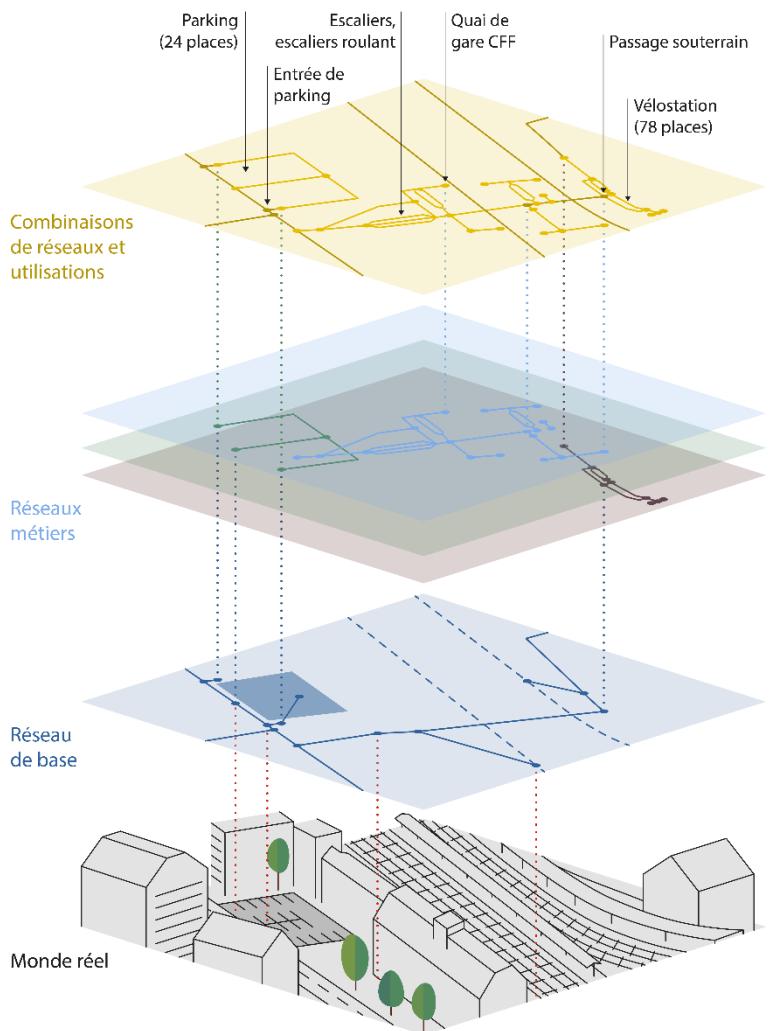
...

Vue d'ensemble de la mobilité multimodale



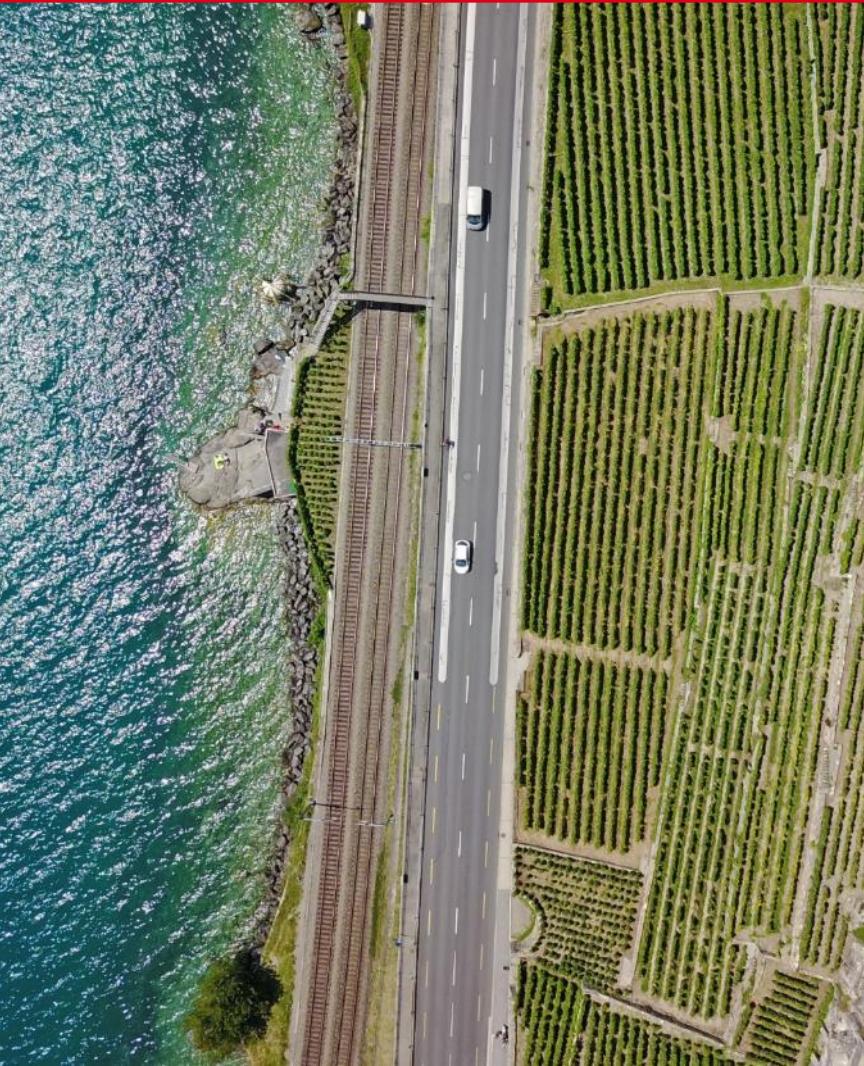






Feuille de route RtCH

2020 - 2022	Concept ✓
début 2022	Décision du Conseil fédéral pour la réalisation ✓
2022 - 2023	Réalisation
2022 - 2025	Introduction et mise en place progressive de l'exploitation
dès 2026	Exploitation



Réalisation progressive du RtCH

- **Réalisation du système** par des spécialistes de la branche
- **Mise en place de l'organisation d'exploitation** durant la réalisation:
 - Les futurs utilisateurs ont besoin de temps pour adapter leurs systèmes au RtCH. Pour cela, ils ont besoin d'un interlocuteur, d'informations fiables et d'un soutien, y compris au niveau technique.
 - Développer et pérenniser les connaissances.
- **Applications opérationnelles** dès la réalisation:
 - Mise en service de cas d'application ponctuels, déjà opérationnels, en partenariat. Des discussions préliminaires sont en cours avec divers partenaires.

Exemple de cas

Transports routiers exceptionnels

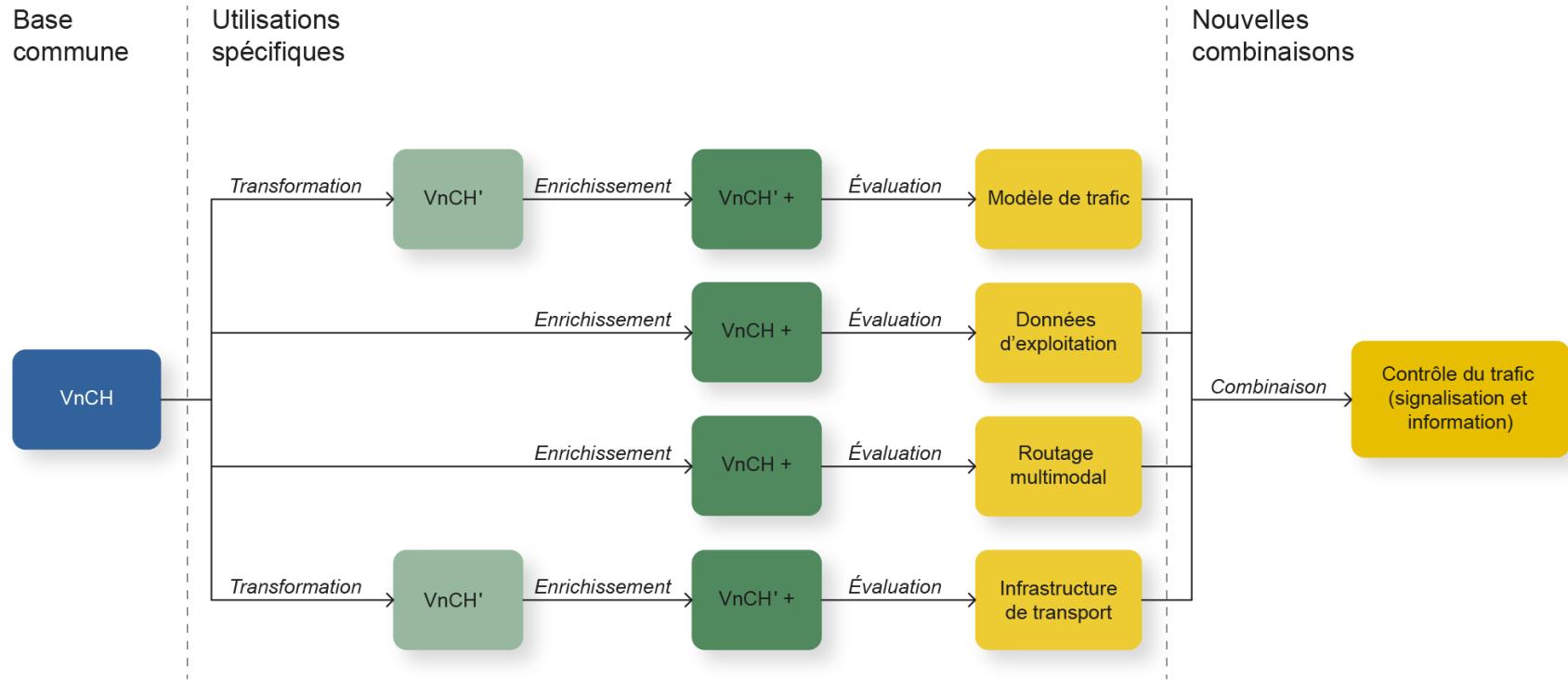
En collaboration avec l'OFROU

Mise en place d'un réseau spécialisé uniforme et routable pour les transports exceptionnels par route

- ✓ Élaboration d'un réseau routable (RtCH-Réseau métier «routes et chemins»)
- ✓ Mise en relation avec les itinéraires de transport exceptionnels cantonaux et nationaux
- ✓ Mise en relation avec les informations sur les obstacles temporaires (p.ex. les chantiers)

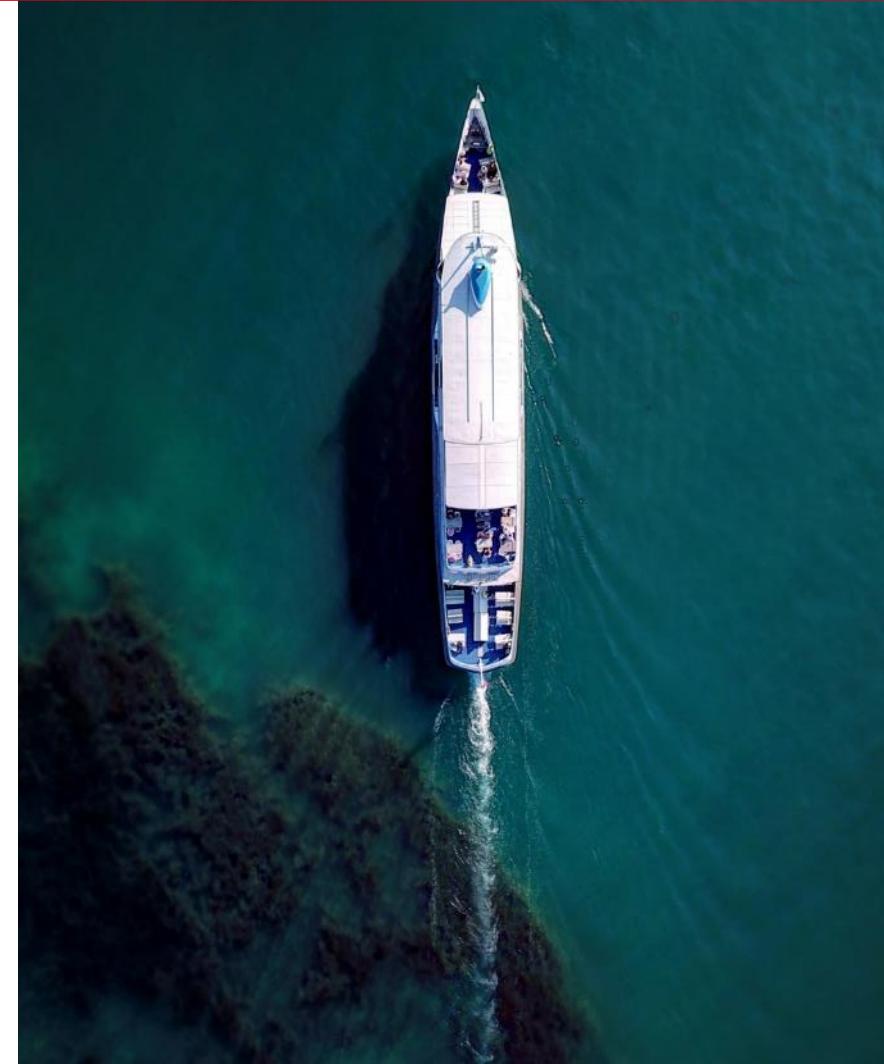


Exemple d'application pour la gestion du trafic



Au service de tous !

- Libre et facile d'accès pour tous
- Transparent, aux intérêts neutres et non-discriminatoire
- Actuel
- Qualitativement garanti
- Disponible avec garantie sur le long-terme
- Évitant la gestion de données multiples
- Permettant un échange de données efficace



Ensemble vers un but commun



Rôle des cantons

Les cantons ...

- ... utilisent des outils, des données et de nouvelles applications
- ... améliorent le réseau de base grâce à la livraison de données
- ... optimisent l'utilisation de leurs données sur les infrastructures de transport et de mobilité
- ... contribuent au RtCH



Informations complémentaires sur le Réseau des transports CH:

<https://www.swisstopo.admin.ch/vnch>

Stefan Zingg

swisstopo, chef de projet RtCH
stefan.zingg@swisstopo.ch





7. Phase transitoire jusqu'à NADIM : élaborer progressivement des premières applications sur SKI+

L'OFT comme mandant

SKI+ (en cours d'élaboration)

Tâche systémique Information élargie à la clientèle

Combinaison des TP avec d'autres fournisseurs de mobilité

Mandat : OFT
Exploitation et pilotage selon les prescriptions de SKI
Financé via le FIF
(Plafond de dépenses 2021-2024)

NaDIM (en cours d'élaboration)

Infrastructure nationale des données sur la mobilité

Simplification de la combinaison de fournisseurs de mobilité avec d'autres sources/recueils de données et développeurs d'application dans tous les domaines de la mobilité multimodale

Mandat : Conseil fédéral 1^{er} juillet 2020
Exploitation : établissement indépendant/ SA de droit spéc.
Financée conformément à la LIDMo

SKI

Tâche systémique actuelle Information à la clientèle

Mandat : OFT
Exploitation : SKI/CFF-Infrastructure
Financée via le FIF
(CP 2017-2020)

SKI (en bonne voie)

Poursuite de la tâche systémique Information à la clientèle

Mandat : OFT
Exploitation : SKI/CFF-Infrastructure
Financée via le FIF
(Plafond de dépenses 2021-2024)

SKI (renouvellement prévu)

Poursuite de la tâche systémique Information à la clientèle

Mandat : OFT
Exploitation : SKI/CFF-Infrastructure
Financée via le FIF
(Plafond de dépenses 2025-2028)

2017-2020

2021-2024

dès 2025



État de la phase de transition à la NADIM (SKI+)

Phase transitoire – jusqu'à la mise en service de la NADIM env. en 2025:

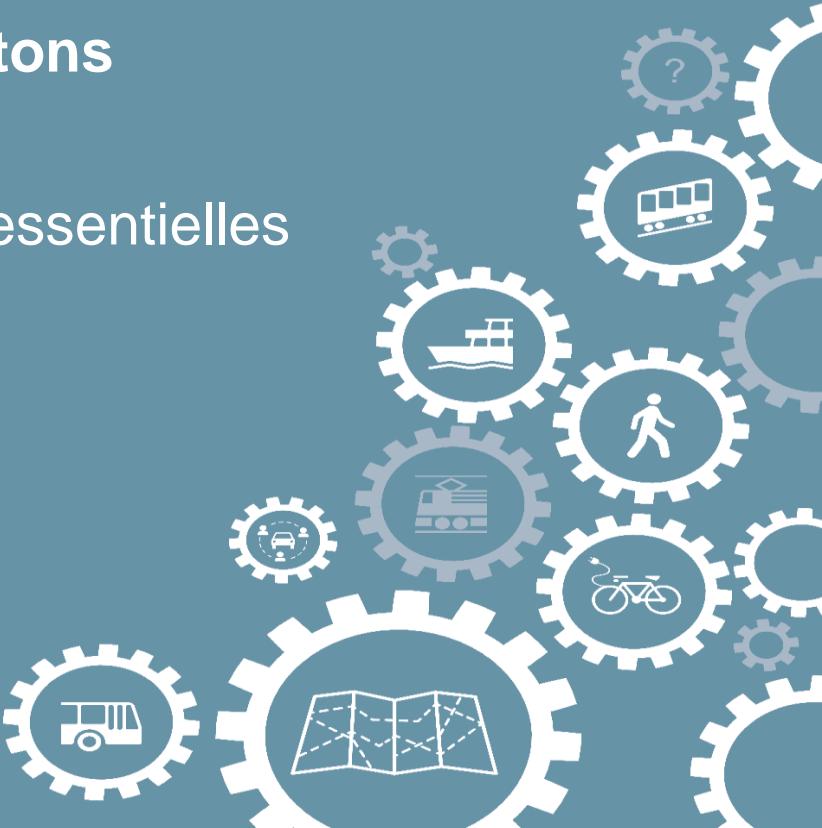
- Important: développement rapide des premiers éléments
- Complément temporaire du contrat de gestion du système OFT/CFF I 2021-2024
- Commande annuelle des tâches systémiques par l'OFT auprès de CFF I: SKI et SKI+
- Exemples:
 - Complément de www.openmobilitydata.swiss par les données routières (OFROU)
 - Planificateur d'itinéraire (OJP) neutre, utilisable par toutes les entreprises
 - Complément par d'autres éléments tels que des installations à câbles, informations sur les places de stationnement, offres de partage, autres pilotes



Bloc E

Aspects spécifiques pour les cantons

8. Les données sur la mobilité sont essentielles pour les pouvoirs publics
9. Au bénéfice des cantons





8. Les données sur la mobilité sont essentielles pour les pouvoirs publics

La Confédération, les cantons, les villes et les communes veulent satisfaire les besoins de mobilité de la population de manière efficiente et durable.

Ils...

- planifient et exploitent les infrastructure des transports,
- conçoivent et commandent les offres de mobilité,
- fixent les conditions-cadre pour les fournisseurs de mobilité.

Pour ce faire, ils ont besoin de données sur la mobilité fiables et harmonisées.

Risque: du fait de monopoles privés de données, les transports pourraient être pilotés sur les infrastructures publiques selon des intérêts commerciaux.



9. Au bénéfice des cantons

L'échange de données sur la mobilité

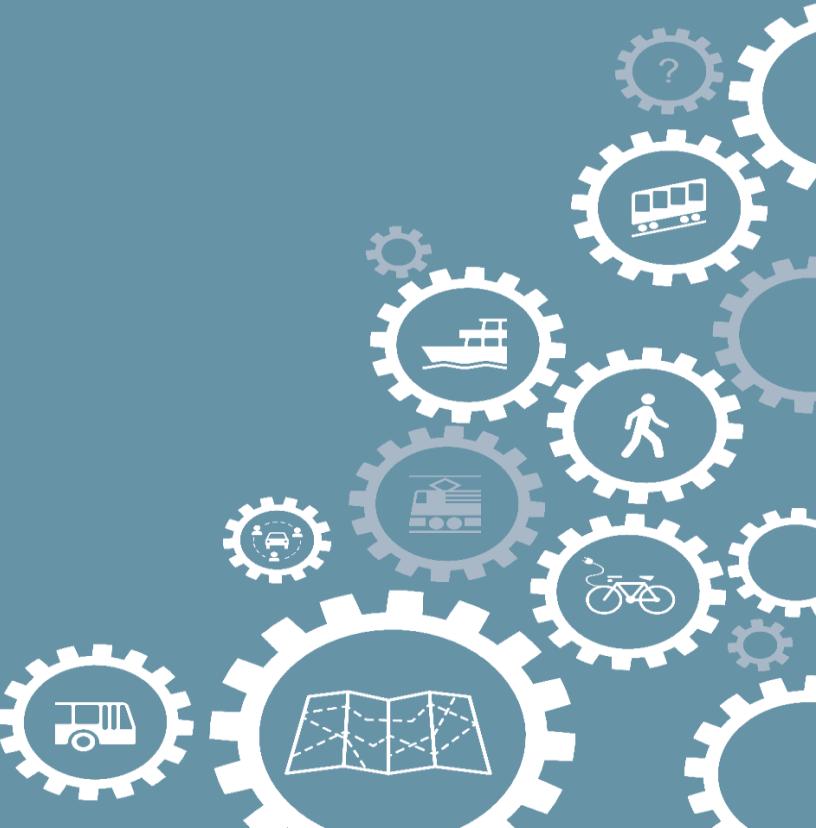
- est la base d'une gestion intégrée du trafic, p.ex. la libre circulation des véhicules d'urgences et d'interventions,
- veille à ce que communes et cantons puissent directement influer sur la mobilité, p.ex. en cas de trafic de recherche et de chantiers,
- simplifie la coordination entre la Confédération, les cantons, les communes et les villes, mais aussi avec les entreprises publiques et privées,
- réduit les coûts grâce à la gestion des données à la source et à la diminution des redondances.



Bloc F

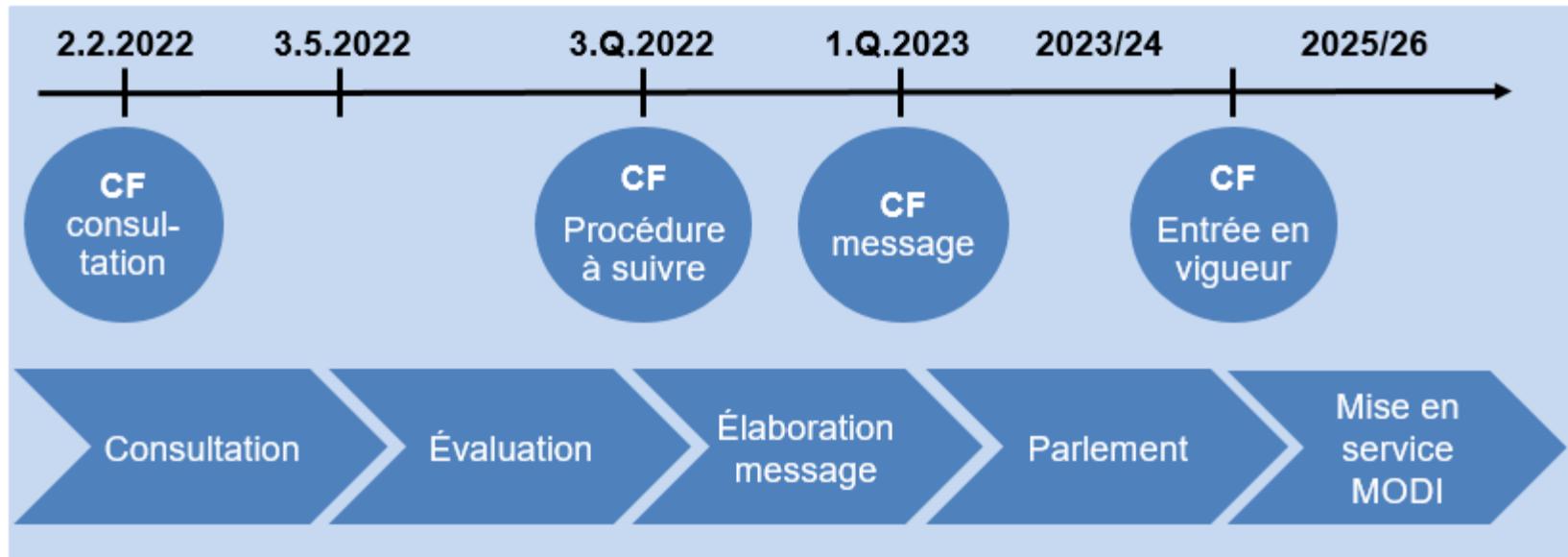
Marche à suivre et conclusion

10. Processus législatif LIDMo
11. Conclusion





10. Processus législatif LIDMo



Consultation jusqu'au 3.5.22 - donnez-nous votre avis!



11. Conclusion: que voulons-nous atteindre avec le LIDMo?

Système de mobilité plus efficace (écologique, financier)

- Promouvoir l'innovation par l'accès aux données de mobilité pour tous
- Offres orientées vers le client
- Nouveaux modèles commerciaux
- Réduction des dépendances





Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des
transports, de l'énergie et da la communication
Office fédéral des transports OFT

Merci ! Avez vous des questions ?

andre.streilein@swisstopo.ch

gregor.ochsenbein@bav.admin.ch

stefan.zingg@swisstopo.ch

