

Affaires publiques et régulation · Hilfikerstrasse 1 · CH-3000 Berne 65

Office fédéral des transports OFT
3003 Berne

Par courriel à: konsultationen@bav.admin.ch

Berne, le 3 mai 2022

Consultation sur le projet de loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo): prise de position des CFF.

Madame, Monsieur,

Nous vous sommes reconnaissants de la possibilité qui nous est accordée de prendre position. Les CFF adhèrent aux objectifs de la Confédération visant à promouvoir des offres de mobilité multimodales et durables via la mise en réseau des acteurs et l'échange de données sur les transports. Les CFF s'engagent également en ce sens. En coopération avec nos partenaires, nous employons en effet à augmenter la part modale des transports publics et contribuons ainsi, dans une large mesure, à instaurer une mobilité plus respectueuse du climat en Suisse.

Nous voyons dans l'infrastructure nationale de mise en réseau des données sur la mobilité (NADIM) un moyen approprié de soutenir les objectifs visés. Les acteurs de la mobilité ont besoin d'une telle infrastructure. Les premières applications pilotes du Réseau des transports CH et les cas d'utilisation de la future NADIM, que le secrétariat SKI analyse actuellement sur mandat de l'OFT aux CFF, mettent en lumière les potentiels d'une infrastructure de mise en réseau des données. Concernant le projet de loi, la position des CFF est dans les grandes lignes la suivante.

Le développement du Réseau des transports CH est positif et doit se poursuivre.

La représentation numérique des réseaux de transport est pertinente et existe déjà. Swisstopo gère une base de géodonnées harmonisées sur laquelle la NADIM peut et doit s'appuyer. Les CFF reconnaissent l'utilité d'un tel outil et mettent volontiers à disposition leurs propres données sur les réseaux de transport. Il est toutefois essentiel d'éviter les saisies répétées en appliquant

CFF SA

Affaires publiques et régulation
Hilfikerstrasse 1 · 3000 Berne 65 · Suisse
meier.bernhard@sbb.ch/www.cff.ch

systématiquement le principe «*once only*» (une fois pour toutes), comme le prévoit la Confédération dans son programme de gestion nationale des données (NaDB). Les CFF plébiscitent le développement du Réseau des transports CH sous la responsabilité de swisstopo.

Les CFF sont favorables à une NADIM se limitant à une interface basique d'échange de données, sans fonctions de distribution.

L'objectif est de fournir à la clientèle des plates-formes et des applications leur permettant d'accéder à des offres de mobilité multimodales, attrayantes et innovantes. La concurrence doit jouer dans ce domaine, comme c'est déjà le cas actuellement. Nous nous accordons avec la Confédération sur la nécessité d'une interface pour ce type d'offres. Nous estimons qu'un standard simple d'échange de données constitue une base suffisante pour la NADIM. Ce standard peut s'appuyer sur les données rendues accessibles par les parties prenantes. Les données restent ainsi auprès du fournisseur et ne servent pas à alimenter un référentiel centralisé. Selon nous, les fonctions telles que le traitement et l'enregistrement centralisés de données ou de services sont inutiles, et ne doivent pas être intégrés à la NADIM pour ne pas concurrencer les solutions proposées à la clientèle finale.

En cas d'intégration de fonctions de distribution à la NADIM, les transports publics ne pourront pas se référer au principe du volontariat inscrit dans le message puisqu'ils seront tenus d'ouvrir aux tiers leur plate-forme de distribution NOVA après la révision (en cours) de la LTV. Les transports publics se verront ainsi soumis à une obligation unilatérale d'ouvrir leurs systèmes de distribution de billets. Un tel scénario se traduirait par des différences de traitement entre la branche des transports publics et le secteur privé et générerait des conditions de concurrence déloyale au détriment des entreprises de transports publics.¹

Un standard classique d'échange de données est conforme à la réglementation en vigueur dans l'Union européenne², celle-ci prévoyant pour les États membres la possibilité d'utiliser les standards d'échange de données qu'elle a définis. Les CFF sont convaincus que la NADIM doit se limiter à un standard d'échange de données ouvert, non discriminatoire, efficace et compatible avec les autres standards utilisés au sein de l'Union européenne.

La NADIM doit être mise en œuvre et perfectionnée dans le cadre de processus de gestion légers.

¹ Nous renvoyons le lecteur à la prise de position des CFF en date de 2019 sur le projet relatif aux prestations de mobilité multimodale. Comme d'autres parties prenantes (cantons, entreprises de transports publics, associations et partis), les CFF ont alors signalé qu'une ouverture unilatérale des systèmes de distribution des transports publics pouvait avoir des retombées négatives sur la rentabilité de la branche.

² Règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux.

Son développement nécessite la mise en place d'une procédure propice aux solutions au plus près du marché et aux adaptations dynamiques. Les fournisseurs de mobilité et les intermédiaires directement concernés doivent jouer le rôle principal dans la réalisation et le perfectionnement d'une interface de mobilité ouverte. Le secteur de la mobilité doit s'accorder sur un standard régi par des règles claires et équitables (p. ex. TOMP), qui pourrait ensuite faire l'objet d'un développement itératif et être testé dans le cadre de projets pilotes. En cas de besoin, la Confédération est susceptible d'apporter son soutien en qualité de modérateur. Un centre de données sur la mobilité (CDM) disposant de compétences élargies et d'importantes ressources ralentirait et compliquerait inutilement les choses. Les CFF recommandent donc de confier le processus à des acteurs neutres, dignes de confiance et connaissant le marché. À eux ensuite de gagner la confiance des autres fournisseurs.

Les principes de volontariat et d'égalité de traitement doivent être consignés dans la loi et appliqués de manière cohérente.

Déléguer toutes les compétences au CDM reviendrait à signer un chèque en blanc. Le volume de livraison des données de base est défini par le CDM et change constamment dans un univers de données en perpétuelle évolution. La participation à la NADIM est donc incertaine, ce qui fait peser une menace forte sur les modèles d'affaires basés sur les données. Il serait nécessaire de fournir une définition légale des données de base. De plus, l'étendue des compétences du CDM relativise fortement le principe du volontariat. Ce principe doit donc être inscrit dans la loi et s'appliquer dans la même mesure aux fournisseurs de mobilité privés et concessionnaires.

De manière générale, les acteurs privés et les entreprises de transports publics doivent, dans le cadre de leur participation à la NADIM, avoir les mêmes droits et devoirs. La branche des transports publics est déjà tenue à l'heure actuelle de fournir certaines données en données ouvertes (open data). Il n'est pas acceptable que cette différence factuelle de traitement des transports publics s'accroisse de manière aléatoire avec la NADIM. Les entreprises de transports publics, tout comme les acteurs privés, ont besoin de garanties légales pour gérer leurs données. Les CFF attendent la formulation de principes légaux clairs, applicables sans discrimination à tous les acteurs, en matière de volontariat et d'égalité de traitement.

Les exigences de sécurité et de protection des données ne sont guère prises en compte.

Par principe, la responsabilité de CDM n'est pas engagée et la souveraineté des données mises à disposition par le biais de la NADIM continue d'être exercée par les fournisseurs de données. Cela pourrait se comprendre si la NADIM était uniquement une plate-forme d'échange et que le CDM ne stockait pas durablement les données (en plus des données indispensables au bon fonctionnement d'un standard d'échange telles que la liste des acteurs participants ou la mémoire cache). Or, le projet de loi prévoit la possibilité pour le CDM de définir des jeux de données, de les traiter et de les enregistrer. Il est donc contradictoire qu'en cas d'erreurs la res-

responsabilité incombe toujours aux entreprises et non au CDM. Si, comme prévu, la NADIM propose aussi des fonctions de distribution et traite donc des données personnelles, il est nécessaire de définir des règles claires et détaillées. Les CFF sont d'avis qu'un CDM doté de compétences aussi larges doit assumer la responsabilité définie clairement et de manière détaillée dans la loi concernant la sécurité, la responsabilité et la protection des données.

La maîtrise du système d'information à la clientèle doit incomber à la branche des transports publics.

Le secrétariat SKI assume la gestion des données des transports publics dans le domaine de l'information à la clientèle. En sa qualité d'interlocuteur principal, il gère une base de données actualisée, intégrée, exhaustive, uniforme et coordonnée sur les voyages, mettant ainsi à la disposition de la clientèle des informations de grande qualité. La concurrence exercée par le CDM au niveau de ces tâches aurait pour corollaire une détérioration de l'information à la clientèle dans les transports publics. Les CFF préconisent que les tâches SKI soient exclues de la LIDMo et continuent d'être assumées par les CFF dans le cadre du secrétariat SKI.

Une réglementation supramodale telle que la LIDMo est pertinente pour assurer la multimodalité et accroître la part modale des transports respectueux de l'environnement. Toutefois, les CFF estiment qu'il n'est pas nécessaire de regrouper la NADIM et le Réseau des transports CH, associés à d'autres éléments, pour donner naissance à une infrastructure nationale de données sur la mobilité (MODI).

Nous vous remercions de tenir compte de la présente prise de position. Ce projet nous semble très ambitieux en termes de contenu, de mise en œuvre technique et de réglementation (la compatibilité avec les marchés suisse et européen devant être assurée) et lié à des intérêts entrepreneuriaux très divers. Nous recommandons à la Confédération d'étudier les résultats de la consultation avec les entreprises et les acteurs d'importance qui le souhaiteraient dans le cadre d'échanges soutenus et orientés vers les solutions avant de finaliser son message. Les CFF sont disposés à approfondir leur prise de position au cours d'une discussion. Monsieur Luca Arnold (luca.arnold@sbb.ch) se tient à votre disposition pour toute question.

Nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, nos salutations les meilleures.

Vincent Ducrot
CEO

Bernhard Meier
Délégué Affaires publiques et régulation

Pièce jointe: Questionnaire sur le projet mis en consultation
Copies: Matthias Ramsauer, secrétaire général du DETEC
Madame Sabine D'Amelio-Favez, directrice AFF