



Référence : BAV-052.1-26/8

## Fiche d'information

Date :

---

# Infrastructure de données sur la mobilité (IDM) - Foire aux questions

### Quels sont les avantages de l'IDM ?

L'IDM facilite l'échange et la liaison des données sur la mobilité privées et publiques, quels que soient le mode ou le moyen de transport ou encore l'échelon de l'État. Les acteurs des secteurs du transport de voyageurs, de la logistique, des pouvoirs publics, de l'économie et de la science peuvent ainsi réaliser de nouvelles offres et applications. La population profite également de nouvelles offres, par exemple pour voyager en combinant différents moyens de transport ou pour chercher une place de stationnement, et parce que l'intervention rapide des services d'urgence est encore mieux assurée (voir également la fiche d'information « Cas d'application »). Nous connaissons déjà la mise à disposition des données d'horaire et des données en temps réel, reliées entre elles et provenant de différents fournisseurs, grâce aux applications de transport public. L'IDM rend possible cette mise en réseau sur l'ensemble des offres du système de mobilité.

### Pourquoi l'État doit-il intervenir dans ce domaine ?

Les entreprises privées créent des infrastructures de données numériques dans un but commercial et en limitent l'étendue et l'accès à leurs besoins spécifiques. L'exploitation par la Confédération permet de mettre les données à disposition de manière neutre, non discriminatoire et sûre, sans influence commerciale. La solution étatique génère de la confiance, établit des règles équitables et offre une sécurité d'investissement.

### L'IDM crée-t-elle une application propre pour la population ?

Non, l'IDM, en tant que solution « *business-to-business* », est une infrastructure technique pour ceux qui souhaitent échanger des données sur la mobilité. Sur cette base,

les entreprises peuvent plus facilement développer de nouvelles applications et de nouveaux services pour la population.

### **Comment se justifient les charges de financement et de personnel de la Confédération ?**

Les moyens prévus permettront de rendre plus efficaces la planification, l'exploitation et l'utilisation du système de mobilité dans son ensemble, pour des coûts qui représentent environ 0,1 à 0,2 % de ce que la Confédération dépense pour les infrastructures physiques de transport durant la même période. Ils sont nécessaires pour réaliser une infrastructure performante et pour garantir l'implication correcte des acteurs concernés dans l'organisation et l'exploitation de l'IDM. Des analyses de potentiel et d'impact de la réglementation ont montré un rapport coût/bénéfice positif.

### **Techniquement, comment fonctionne l'IDM ?**

L'IDM se compose de deux éléments : le Réseau des transports CH, système de référencement territorial et de liaison des données sur la mobilité, et l'INDM, infrastructure nationale de mise en réseau des données de mobilité. L'IDM est conçue et structurée comme une infrastructure de données légère, interopérable et décentralisée. Elle permet aux acteurs de mettre à disposition, de trouver, de combiner et d'utiliser facilement les données sur la mobilité et l'infrastructure de transport via un accès central. L'architecture modulaire de l'IDM sera encore concrétisée d'ici à l'entrée en vigueur de la loi.

### **L'IDM est-elle une « pieuvre avide de données » qui collecte toutes les données sur la mobilité ?**

Non. L'IDM n'est pas une base de données centrale, mais permet d'échanger des données sur la mobilité en toute sécurité. Les données restent chez leurs détenteurs et ne sont stockées que lorsque cela est absolument nécessaire, par exemple pour assurer la performance ou pour comparer et agréger certaines catégories de données (« consolidation »).

### **Tous les opérateurs de mobilité doivent-ils désormais fournir leurs données à l'IDM ?**

Non, il n'y a pas d'obligation. L'utilisation de l'IDM est facultative. L'IDM permet aux acteurs de rendre leurs données visibles et de les relier avec d'autres données appropriées. Les fournisseurs décident s'ils veulent rendre leurs données accessibles à toutes les personnes intéressées en tant que données en libre accès (*open data*) ou seulement à un groupe de destinataires déterminé en tant que données en accès restreint (*restricted data*). Dans certains cas, la législation en vigueur oblige les acteurs à fournir des données en libre accès.

### **Qu'en est-il de la protection des données ?**

L'IDM sert principalement à échanger des données techniques, c'est-à-dire des données sur les véhicules, les capacités, les horaires ou les emplacements. Les fournisseurs de données doivent garantir, par des mesures appropriées telles que l'anonymisation, l'agrégation, etc., qu'il n'est pas possible d'identifier des personnes à partir des données techniques. Si des données personnelles doivent être échangées pour

des offres personnalisées, les acteurs impliqués doivent respecter les prescriptions de la loi sur la protection des données et obtenir le consentement des personnes concernées.

**Complément d'informations :**

Office fédéral des transports

Information

058 462 36 43

[presse@bav.admin.ch](mailto:presse@bav.admin.ch)