

Catalogue de questions sur le projet mis en consultation

Prestations de mobilité multimodale

1. Êtes-vous d'accord avec les objectifs généraux du projet ?

Oui, nous soutenons l'ouverture du marché proposée. Cependant, les objectifs généraux énoncés dans le rapport citent explicitement la volonté de renforcer la position des transports publics (TP) pour « constituer l'épine dorsale de la mobilité multimodale ». Cet objectif n'est pas conforme à une vision complémentaire des transports, puisqu'elle donne la priorité à un mode de transport face aux autres. Le développement de la mobilité multimodale doit simplement viser à mieux exploiter les avantages tous les modes de transport, sans donner une position dominante de l'un par rapport aux autres. Il devrait aussi avoir pour but d'améliorer éventuellement le taux de couverture des transports subventionnés.

2. Comment évaluez-vous la nouvelle disposition légale sur le développement de la mobilité multimodale (ch. 1.2.1) ?

a. Êtes-vous d'accord avec l'objectif du nouvel article ?

Oui, nous saluons la volonté de la Confédération de favoriser la mobilité multimodale en éliminant les obstacles pour entrer sur le marché des services de mobilité multimodaux, dans le domaine de l'accès aux données notamment.

b. Êtes-vous d'accord avec les principes de non-discrimination, de transparence et de prise en charge des coûts pour l'accès aux données et à la distribution ?

Oui, nous sommes d'accord avec ces principes qui respectent la liberté économique et l'égalité de traitement.

c. Comment évaluez-vous l'éventuel soutien de la Confédération à la construction d'infrastructures de données et de distribution afin de maintenir à un bas niveau les obstacles à l'entrée sur le marché numérique pour les fournisseurs de mobilité ?

Le soutien de la Confédération doit se limiter au minimum nécessaire. Le rôle de l'Etat n'est pas d'investir dans une plateforme de mobilité incorporant les offres privées. Une telle intervention n'est envisageable que si les conditions de concurrence, respectivement de monopole, l'exigent.

3. Comment évaluez-vous la solution proposée pour un accès contrôlé à la distribution des transports publics ? Êtes-vous d'accord pour que les intermédiaires en mobilité externes aux transports publics puissent vendre des billets de TP de manière autonome dans des conditions-cadre claires et avoir accès à l'infrastructure de distribution des TP (ch. 1.2.2) ?

Oui, nous sommes favorables à cette ouverture du marché de la vente des billets, qui permettra de stimuler la multimodalité et offrir de nouvelles prestations de mobilité en Suisse.

3.1 Conditions-cadre (cf. ch. 1.2.2)

a. Considérez-vous que la « gouvernance » (Qui réglemente quoi dans quel processus ? Qui surveille ?) est appropriée à l'accès au marché de la distribution des TP ?

Non. Le projet prévoit que la branche des transports publics règlemente elle-même l'accès à ses offres, alors que l'OFT ne fait que valider ces règlements. Ce n'est pas acceptable, car la gouvernance en matière de mobilité multimodale doit absolument inclure les intermédiaires privés, sans quoi ils risquent d'être discriminés. Au vu de cela, nous demandons que l'OFT édicte directement les normes et réglementations en lien avec la mobilité multimodale, et qu'il intègre les intermédiaires dans le processus.

b. Estimez-vous opportun de laisser la concrétisation des exigences légales en premier lieu au secteur des transports publics ?

Non, l'OFT doit être davantage impliqué dans la concrétisation des exigences légales, en collaboration étroite avec la branche des transports publics, mais aussi avec les intermédiaires et autres acteurs impliqués.

c. Pensez-vous que la CACF (future RailCom) est un organe de surveillance du marché approprié ?

Oui, mais la RailCom doit être renforcée et complétée par des représentants externes au monde ferroviaire. En effet, la mobilité multimodale impliquera de nombreux trajets en dehors des chemins de fer, via d'autres modes de transports, notamment sur les routes. De ce fait, pour arbitrer des différends entre les acteurs issus de différents secteurs et modes de transports, il est nécessaire de se doter d'un organe de surveillance qui soit aussi représentatif de ces derniers.

3.2 Accès à la distribution des transports publics/ aux infrastructures de distribution (cf. ch. 1.2.3/1.2.4)

a. Considérez-vous que les conditions d'accès (obligation de s'annoncer et d'établissement en Suisse) pour la vente de billets de TP sont appropriées ?

Oui, nous estimons que les conditions d'accès sont appropriées.

b. Pensez-vous que les droits et les obligations en matière de vente de billets de TP sont équilibrés entre les entreprises de transport public et les intermédiaires en mobilité ?

Il est juste que les intermédiaires soient tenus de fournir un service client aux mêmes conditions que les entreprises de transports publics, et qu'ils reçoivent aussi la compensation correspondante. En outre, nous sommes d'avis qu'il ne doit pas y avoir de marge sur les ventes de billets.

c. Est-il justifié qu'au niveau de la loi, aucune obligation ne soit imposée aux entreprises de transport public de rendre toutes les gammes de produits accessibles à des tiers pour la vente ?

Non, il est essentiel que tous les produits (notamment les abonnements) puissent être immédiatement proposés par les intermédiaires, il en va de la libre-concurrence. Si une entreprise de transports publics se réserve une partie de son offre pour elle-même, cela serait une

forme de concurrence déloyale dans le marché des services de mobilité multimodaux. En effet, le client se dirigera vers le service qui contient les offres les plus complètes et avantageuses. En outre, rien ne justifie que les intermédiaires privés ne puissent pas vendre certains titres de transports (p.ex. des abonnements).

d. Est-il approprié que les intermédiaires en mobilité paient aux entreprises de transport public le prix régulier des billets de TP, mais qu'ils aient la liberté de tarification vis-à-vis de leurs clients ?

Oui, la liberté de prix est essentielle pour que la concurrence fonctionne et que les différents services de mobilité puissent se positionner sur le marché.

4. Comment évaluez-vous les perspectives d'ouverture de la distribution d'autres fournisseurs de mobilité (ch. 1.2.5) ?

a. Êtes-vous d'accord avec l'objectif à plus long terme de parvenir à ce que tous les fournisseurs de mobilité ouvrent leurs systèmes de distribution ?

Cette ouverture doit avoir lieu sur une base volontaire. Toutefois, une obligation légale n'est envisageable que pour les fournisseurs publics ou bénéficiant de subventions de l'Etat.

b. Souhaiteriez-vous que d'autres fournisseurs de mobilité en dehors des TP soient également tenus par la loi d'ouvrir leurs systèmes de distribution ?

Non, il n'est pas acceptable d'obliger des entreprises privées non subventionnées d'ouvrir l'intégralité de leur système de distribution aux autres acteurs. Il en va de la liberté économique et de la protection de la propriété. Ils sont évidemment de facto incités à ouvrir leurs systèmes de distribution pour avoir plus de clients.

5. Comment évaluez-vous les adaptations pour le traitement des données par les entreprises de transport public - ancien art. 54 LTV (ch. 1.2.7)?

a. Approuvez-vous que les entreprises de transport public ne soient plus soumises au droit de la protection des données pour les services fédéraux mais pour les particuliers - à condition qu'elles n'agissent pas à titre souverain et ne restreignent pas les droits ou les libertés des personnes ?

Le droit privé en matière de protection des données n'est en principe pas destiné au secteur public. Si les autres conditions sont remplies et si l'accès à la plateforme est à 100% non discriminatoire, alors les mêmes exigences en matière de protection des données pourraient être valables pour tout la chaîne de mobilité multimodale.

b. Pensez-vous que les intérêts des voyageurs en matière de protection de leurs données personnelles sont suffisamment garantis par le projet ?

Oui, l'intérêt du voyageur est également de pouvoir bénéficier de ces offres numériques, qui nécessitent des échanges de données entre les différents acteurs chargés de les fournir.

c. Quelles idées concrètes avez-vous concernant les offres non discriminatoires que les entreprises de transport public doivent fournir pour les voyages avec ou sans garantie d'anonymat ?

La non-discrimination implique notamment que les tiers (intermédiaires) aient accès à la même information (p.ex. composition et horaire, annonces de retards, suppressions de train, trains spéciaux, etc.) que les entreprises de transports publics et qu'elles puissent ainsi répondre elles-mêmes aux besoins de leurs clients

d. Avez-vous d'autres préoccupations concernant la protection des données ?

Sans commentaire.

6. Comment évaluez-vous le projet en termes d'impact dans la mise en œuvre ?

Il est important que la mise en œuvre puisse se faire rapidement. Le DETEC, respectivement l'OFT, doivent prendre le lead, y compris en ce qui concerne les détails. Les tiers (intermédiaires) doivent absolument être intégrés.

7. Avez-vous d'autres commentaires sur le projet de consultation ?

a. Avez-vous des remarques à faire sur d'autres contenus du projet ?

Il ne doit pas y avoir de marge sur les ventes de billets par des tiers. Dans ce cas, l'accès à la plateforme NOVA doit aussi être gratuit, car les tiers ne peuvent pas couvrir un coût pour accéder à la plateforme avec des recettes correspondantes. La situation est différente pour les entreprises de transports publics, car elles touchent de toute manière des revenus pour la fourniture des prestations de transport.

b. Estimez-vous que des sujets ont été négligés ?

Les offres combinées des transports publics, notamment le stationnement (P+R, etc.) appartenant aux entreprises de transports publics ou aux collectivités publiques, devraient aussi être intégrées dans la plateforme.