

Consultation sur les prestations de mobilité multimodale

Madame la conseillère fédérale,

La demande de préavis du 7 décembre 2018 du DETEC concernant les prestations de mobilité multimodale et les adaptations législatives y découlant nous est bien parvenue et nous vous en remercions. Vous trouvez ci-dessous la prise de position du canton de Neuchâtel.

La législation actuelle ne tient pas compte de l'évolution vers la mobilité multimodale. Les offres de transport public sont réservées aux seules entreprises de la branche. La présente révision de la Loi sur les transports de voyageurs (LTV) prévoit l'ouverture de l'accès à la vente de billets de transport public aux tiers.

Nous soutenons les objectifs généraux du projet qui visent à optimiser l'offre de transport et développer la mobilité multimodale. Les voyageurs recherchent des solutions globales et intégrées. Le développement d'offres allant dans ce sens est par conséquent souhaitable. Nous saluons la volonté de la Confédération de promouvoir suffisamment tôt le développement de la mobilité multimodale et d'attribuer aux transports publics un rôle clé dans le domaine.

Nous tenons néanmoins à vous faire part de nos réserves par rapport à certains aspects de la révision du cadre légal. En effet, il est difficile à l'heure actuelle de prédire avec certitude quels seront les impacts de l'adaptation de la LTV. Une analyse de bonne qualité est souhaitable pour mettre en évidence les risques et prévenir ainsi les effets indésirables sur les entreprises de transports, les communautés tarifaires, les usagers des transports publics, ainsi que les commanditaires.

Nous portons votre attention tout particulièrement sur les points suivants :

- La liberté de tarification devrait impérativement être cadrée pour éviter, par exemple la surcharge encore plus importante du trafic aux heures de pointe ou l'induction de trafic supplémentaire, voire une dégradation de la perception quant au vrai prix des transports publics.
- Il faut veiller à garantir le principe de réciprocité. L'ouverture des données et de l'infrastructure de distribution ne doit pas uniquement concerner les entreprises de transport public mais tous les tiers désirant proposer des offres multimodales.
- Il importe d'exclure la possibilité de conclure des accords d'exclusivité pour les tiers dès l'ouverture prévue de la distribution des titres de transport public afin d'éviter des situations de monopole. La mise en place d'un mécanisme de surveillance indépendant, transparent et efficace est fortement recommandée.
- Il convient de mettre en place un mécanisme qui empêche qu'un tiers, actif dans un autre domaine, puisse utiliser les données dans ce cadre, voire les vendre. De plus, nous sommes défavorables à ce que les surcoûts induits par l'anonymisation soient pris en compte dans le prix de vente, par exemple en n'accordant pas de réduction tarifaire à l'utilisateur décidant de ne pas donner libre accès à ces données.

- Bien que l'évaluation du cadre légal soit importante, il est à relever que d'autres mesures seront nécessaires pour promouvoir les offres multimodales, comme par exemple des aides financières. Dans ce sens le soutien de start-up actives dans le domaine semble opportun.

Vous trouvez également en annexe la réponse au catalogue de questions.

En vous remerciant de l'attention portée à ces lignes, nous vous prions de croire, Madame la conseillère fédérale, à l'expression de notre haute considération.

Neuchâtel, le 10 avril 2019

Au nom du Conseil d'État :

Le président,
L. KURTH

La chancelière,
S. DESPLAND

Annexe : 1 questionnaire

Catalogue de questions sur le projet mis en consultation Prestations de mobilité multimodale

Annexe de la prise de position du canton de Neuchâtel

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

Nous soutenons les objectifs généraux du projet qui visent à optimiser l'offre de transport et développer la mobilité multimodale en ouvrant l'accès à la vente de billets de transport public à des tiers. Les voyageurs recherchent des solutions globales et intégrées. Le développement d'offres allant dans ce sens est souhaitable.

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 ?

Nous soutenons la volonté de la Confédération de promouvoir suffisamment tôt le développement de la mobilité multimodale et d'attribuer aux TP un rôle clé dans ce domaine. La modification du cadre légal n'est cependant qu'une possibilité parmi d'autres pour atteindre cet objectif.

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 ?

Il est important que les conditions du marché soient équitables et que l'accès aux données et à la distribution soit transparent et exempt de discrimination. Le respect de protection des données et de la sphère privée doit être respecté. Une approche plus globale doit être envisagée concernant les incitations à l'innovation. La levée de fonds de start-up actives dans le domaine est un exemple.

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 est souhaitable pour permettre un système équitable et accessible à tous les acteurs du marché.

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) ?

Il faut veiller à garantir le principe de réciprocité. L'ouverture des données et de l'infrastructure de distribution ne doit pas uniquement concerner les entreprises de TP mais également les tiers souhaitant proposer des offres multimodales. En effet, les entreprises de TP souhaitent également pouvoir proposer des offres de mobilité multimodale. De plus, il est difficile de prédire les conséquences d'une telle ouverture, surtout par rapport à la libre formation des prix par les intermédiaires de mobilité. Le risque existe qu'un intermédiaire baisse durablement les tarifs et in fine dicte les prix aux TP. La possibilité de variation du prix des titres de transport devrait donc être cadrée.

3.1 Conditions-cadre (cf. ch. 1.2.2)

La gouvernance

- 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 ?**

La gouvernance est un élément important. Le projet de loi devrait examiner plus attentivement la possibilité d'un surveillant des prix pour le contrôle des éventuelles ententes entre les acteurs.

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

Oui.

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

Nous nous rallions à la position de la CTP qui estime que le transfert de la surveillance du marché à la CACF ne sert pas l'objectif poursuivi. Le rôle visé impliquerait un élargissement substantiel des tâches qui lui incombent. Jusqu'à présent la CACF avait pour fonction de veiller à ce que l'accès aux infrastructures ferroviaires soit exempt de discrimination et de résoudre les litiges éventuels entre entreprises ferroviaires. Ainsi son champ de compétence se limitait au domaine de l'infrastructure ferroviaire. La distribution n'a rien à voir avec ce champ d'activité – a fortiori en ce qui concerne les offres hors TP, qui conformément aux objectifs de la Confédération devaient être intégrées également à moyen terme.

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 ?**

A priori, elles paraissent appropriées. Il est encore nécessaire de souligner que la garantie du droit suisse en cas de conflit est essentielle.

- 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 faut veiller à garantir le principe de réciprocité. L'ouverture des données et de l'infrastructure de distribution ne doit pas uniquement concerner les entreprises de TP mais tous les tiers souhaitant proposer des offres multimodales.

- 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 ?**

Oui. La vente de titre de transport occasionnel n'est pas à comparer avec 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 ?**

Dans sa prise de position, la société des Transports Publics Neuchâtelois (transN) souligne que les entreprises de TP assument des investissements. Il est par

conséquent obligatoire que les intermédiaires reversent le prix réglementaire des billets aux entreprises de TP.

La Confédération estime qu'il n'y a pas de risque qu'un intermédiaire envisage de proposer des rabais substantiels sur une période prolongée ni de pouvoir dicter les prix des TP. Néanmoins, une diminution des prix des billets sur une longue durée ne peut pas être exclue et aurait pour conséquence d'influencer la perception des prix chez les usagers engendrant une pression à la baisse des tarifs. La liberté de tarification devrait impérativement être cadrée pour éviter les effets indésirables. De plus, il existe des risques d'impact sur la demande comme l'augmentation du besoin en infrastructure due à l'accentuation des heures de pointe.

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 ?

Oui. Dans la mesure où cette ouverture est réciproque et effective pour tous les acteurs qui participent à la multimodalité. Il importe donc d'exclure la possibilité de conclure des accords d'exclusivité dès l'ouverture prévue de la distribution de billets de TP. De plus, la liberté de tarification devra être cadrée.

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 ?

Oui. Tous les acteurs du système doivent le faire afin de rendre vraiment possible une véritable plus-value en termes de multimodalité pour le client. Pour que des conditions-cadre claires et équitables puissent être mises en place une prescription de la Confédération ayant force obligatoire est indispensable.

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 ?

Une analyse des éventuels impacts dans les TP doit être faite afin d'avoir une vue complète. Le respect de la confidentialité doit être assuré pour les usagers, par exemple la possibilité de prendre un billet sans déclarer son identité.

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

Non. Il convient de mettre en place un mécanisme qui empêche qu'un tiers actif dans un autre domaine et ayant accès aux données puisse les utiliser dans un autre cadre, par exemple d'autre nature de produit, voire les vendre.

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 ?

Nous n'avons pas d'idées concrètes à proposer. Néanmoins, nous sommes défavorables à ce que les surcoûts induits par l'anonymisation soient pris en compte dans le prix. Les personnes souhaitant se déplacer sans révéler leurs données personnelles ne devraient pas être discriminées.

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

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

Il est difficile de prédire exactement quels seront ses impacts. Parmi les scénarios probables, une stagnation de la demande en TP et une augmentation correspondante des coûts ne doivent pas être sous-estimées.

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

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

Non

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

Il est probable que les services de mobilité multimodale se renforceront dans les villes, où les besoins en mobilité sont grands, et moins dans les régions périphériques et aux heures creuses comme cela est mentionné dans le rapport.