



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et  
de la communication DETEC

**Office fédéral des transports OFT**

# **Prestations de mobilité multimodale**

## **Rapport sur les résultats de la consultation**

Office fédéral des transports, juin 2020



## **TABLE DES MATIÈRES**

<b>1. Contexte.....</b>	<b>3</b>
1.1. Mandat .....	3
1.2. Procédure de consultation .....	3
<b>2. Position générale .....</b>	<b>4</b>
<b>3. Évaluation des prises de position.....</b>	<b>6</b>
3.1. Objectifs .....	7
3.2. Questions sur la nouvelle disposition légale .....	10
3.3. Questions sur l'accès contrôlé à la distribution des TP .....	17
3.3.1. Conditions-cadre .....	19
3.3.2. Accès à la distribution des TP/à l'infrastructure de distribution.....	25
3.3.3. Questions sur l'ouverture de la distribution d'autres fournisseurs de mobilité.....	34
3.4. Questions sur l'adaptation du traitement des données par des entreprises de TP.....	38
3.5. Questions relatives aux impacts lors de la mise en œuvre .....	46
3.6. Autres remarques .....	49
Annexe 1 : Liste des entités ayant pris position lors de la procédure de consultation .....	54
Annexe 2 : Catalogue de questions sur le projet mis en consultation Prestations de mobilité multimodale.....	58



# 1. Contexte

## 1.1. Mandat

Le 7 décembre 2018, le Conseil fédéral a chargé le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) d'effectuer une procédure de consultation relative au projet concernant les prestations de mobilité multimodale.

## 1.2. Procédure de consultation

Le Conseil fédéral a ouvert la consultation le 7 décembre 2018. Celle-ci a duré jusqu'au 21 mars 2019. Un report de délai au 12 avril 2019 a été accordé aux cantons.

349 destinataires ont été invités à prendre position : les cantons, les partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale, les associations faitières suisses des communes, des villes et des régions de montagne ainsi que de l'économie, les entreprises de transport indemnisées en vertu de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV), les communautés de transport public (TP), les compagnies concessionnaires de navigation et d'autres organisations. Parmi ces destinataires, 156, soit un tiers environ, font partie du secteur des TP.

Au total, 100 prises de position ont été reçues. Elles se répartissent en trois groupes à peu près égaux : les cantons et les partis politiques, le secteur des TP ainsi que les organisations et les associations.

	Destinataires	Prises de position
1. Cantons et Conférence des gouvernements cantonaux (CdC)	27	27
2. Partis politiques (Assemblée fédérale)	13	5
3. Associations faitières suisses des communes, des villes et des régions de montagne	3	2
4. Associations faitières suisses de l'économie	8	3
5. Entreprises de transport indemnisées en vertu de la LTV	117	17
6. Communautés de TP suisses	21	14
7. Organisations	142	21
8. Compagnies concessionnaires de navigation	18	0
9. Organisations non invitées		11
<b>Total</b>	<b>349</b>	<b>100</b>

La liste complète des prises de position figure à l'annexe 1.



## 2. Position générale

La grande majorité, soit trois quarts des participants, approuve l'**orientation générale du projet**. Cela confirme qu'à l'avenir, la mobilité sera mise en réseau et qu'il **faut encourager les offres de mobilité multimodale** car elles recèlent un potentiel en vue d'un système global des transports plus efficient. Il est largement incontesté, que les TP doivent jouer un rôle important dans ce contexte : un tiers des avis le demande explicitement. Un dixième des réponses renvoie à la liberté de choisir le moyen de transport. Quelques avis isolés demandent que l'accent soit mis sur une mobilité écologique et que les offres de mobilité satisfassent au dernier état de la technique.

Vu le degré d'approbation de l'orientation générale, les avis considèrent majoritairement qu'il existe en principe un **besoin de réglementation**. Environ un septième des participants à la consultation a émis cette position en formulant une exigence explicite. Il s'agit d'éviter que la situation se développe de manière incontrôlée. Les avis divergent quant à la forme concrète que doit prendre la réglementation. Environ un tiers des prises de position demande la création d'une **loi distincte sur la mobilité multimodale** au lieu d'une modification de la LTV, afin qu'une réglementation puisse être édictée pour tous les fournisseurs de mobilité, au sens de la réciprocité.

Une grande majorité, soit trois quarts des prises de position, est favorable à ce que la Confédération soutienne la **mise en place des infrastructures de données et de distribution**. Ce soutien fédéral permet de maintenir à un faible niveau les obstacles à l'accès au marché numérique à un faible niveau pour les fournisseurs de mobilité. Il est souvent souligné que pour les TP également, les pouvoirs publics ont commandé la mise en place d'infrastructures de données et de distribution ou qu'ils l'ont financée par le biais de ressources financières attribuées au TRV.

L'**ouverture contrôlée de l'infrastructure de distribution des TP** est approuvée intégralement ou en partie par la grande majorité, à savoir trois quarts des participants. Environ la moitié exige que l'accès à la distribution des TP ne soit accordé que si d'autres fournisseurs de mobilité (par ex. taxis, autopartage etc.) donnent également accès à leurs systèmes de distribution (réciprocité). Quelques acteurs, en particulier du secteur des TP, demandent que l'ouverture de la distribution soit limitée aux titres de transport individuels. Environ trois quarts des participants demandent que le projet contienne une sorte de « frein d'urgence » au cas où l'évolution serait désavantageuse.

- Les **conditions d'accès** (obligation d'annoncer, représentation en Suisse) pour les intermédiaires en mobilité sont approuvées par une nette majorité. Une faible minorité est d'avis qu'il faudrait aussi accepter les entreprises en zone frontalière. Quelques milieux consultés exigent aussi qu'un contrat collectif de travail soit obligatoire pour les fournisseurs de mobilité et pour les intermédiaires en mobilité.
- La **libre politique des prix** est controversée. Environ un tiers des participants s'exprime clairement en faveur de celle-ci. Un autre tiers l'accepte, mais exige des restrictions, par exemple sur les offres multimodales combinées, de sorte que les prix soient imposés lors de la vente de billets pour des trajets effectués uniquement en TP. Le dernier tiers des prises de position rejette la libre politique des prix, notamment par crainte d'une pression sur les prix des billets des TP.
- Une large majorité approuve le fait que le secteur des TP concrétise la réglementation légale dans le cadre de **réglementations de la branche** et que celles-ci soient soumises (de manière similaire aux réglementations dans d'autres domaines) à l'approbation de l'Office fédéral des transports (OFT). Quelques avis demandent que ce soit l'OFT et non le secteur des TP qui édicte des dispositions d'exécution dans certains domaines, notamment la protection des données.



- Environ un tiers des avis exige que la loi **interdise les conventions exclusives** entre intermédiaires en mobilité et fournisseurs de mobilité, afin d'empêcher la constitution de monopoles.

Environ un quart des **refus ou critiques concernant l'ouverture de la distribution des TP** provient essentiellement du secteur des TP ainsi que des cantons de Zurich et de Vaud. Ces milieux motivent leur avis par le fait que le secteur des TP ouvre volontairement l'accès à la distribution de ses prestations et qu'une réglementation légale n'est dès lors pas nécessaire ; selon eux, une ouverture générale de la distribution des TP comporterait trop de risques. Ils critiquent aussi le fait que le projet ne soit pas encore assez mûr. Un dixième des réponses, presque exclusivement du secteur des TP, demande le **retrait du projet**.

La **CACF (RailCom) en tant qu'organe de surveillance du marché** suscite la controverse. Les avis se répartissent de manière assez égale entre favorables, partiellement favorables et défavorables. La controverse est due au fait que l'on ignore si la CACF est en mesure d'exercer une fonction de surveillance dans ce nouveau domaine. Environ la moitié des participants à la consultation souligne aussi que la CACF reprendrait un domaine d'activité tout à fait nouveau et que, dès lors, ses ressources, son savoir-faire, ses compétences et sa composition ne sont plus appropriés ou doivent être adaptés. Certains milieux considèrent pour cette raison que la CACF n'est pas appropriée en tant qu'organe de surveillance du marché et la rejettent complètement ou en partie. Certaines prises de position exigent que la surveillance du marché soit rattachée à l'OFT, que les décisions concernant l'accès soient du ressort des tribunaux civils et que les compétences entre le surveillant des prix et la Commission de la concurrence (COMCO) soient délimitées.

En ce qui concerne le **traitement des données**, une nette majorité (environ deux tiers) se prononce en faveur de l'égalité de traitement des TP et des fournisseurs privés de mobilité et donc de l'application du droit sur la protection des données régissant les personnes privées. Quelques milieux consultés demandent une estimation des conséquences en matière de protection des données afin d'analyser avec plus de précision les effets de la modification. Certaines branches du secteur des TP ne sont pas d'accord avec la réglementation proposée selon laquelle, en cas d'actes d'autorité et de restriction des droits et libertés des personnes, elles resteraient soumises au droit sur la protection des données valables pour les organes fédéraux ; elles demandent donc que cette réglementation soit abandonnée. La moitié des participants est d'avis que les **intérêts des voyageurs en matière de protection des données** sont suffisamment préservés. S'agissant des voyages anonymes, un tiers des avis mentionne un Swisspass anonyme et un septième un assortiment de base, pour lequel les données personnelles nécessaires sont connues, mais aucune donnée concernant le déplacement n'est enregistrée.

En ce qui concerne **l'accessibilité à la distribution des fournisseurs de mobilité en dehors des TP**, la moitié des réponses est favorable à l'objectif à long terme qui vise l'ouverture de ces systèmes. Un bon tiers approuve l'ouverture tout en exigeant l'ouverture à la fois de la distribution des TP et de celle des autres fournisseurs de mobilité. Environ deux tiers des réponses approuvent une obligation légale d'ouverture des systèmes de distribution d'autres fournisseurs de mobilité. Un quart des réponses considère une obligation d'ouverture comme une intervention inadmissible dans la liberté économique, en partie en raison des conditions-cadre qui régissent ces fournisseurs et qui sont différentes pour les TP.

Différentes **autres demandes** ont été formulées concernant le projet. Près de la moitié des réponses souligne que les risques et les conséquences du projet ne sont pas encore suffisamment clairs et qu'il faudrait les étudier plus en profondeur.



### 3. Évaluation des prises de position

Les documents de mise en consultation contenaient un catalogue de 7 questions principales et 21 questions sectorielles (cf. annexe 2).

Les questions se rapportaient aux objectifs généraux, à la nouvelle disposition légale concernant le développement de la mobilité multimodale, à l'accès contrôlé des fournisseurs de mobilité hors TP à la distribution des TP et à son infrastructure, aux perspectives d'ouverture des systèmes de distribution de tous les fournisseurs de mobilité, aux adaptations pour le traitement des données par les entreprises de TP, aux conséquences dans la mise en œuvre et aux autres remarques sur le projet.

Le présent rapport de consultation a été structuré en fonction du questionnaire<sup>1</sup>. Il contient des redondances du fait que les prises de position abordent certains thèmes à plusieurs reprises ou dans des questions différentes.

---

<sup>1</sup> 249 instances consultées n'ont pas répondu. Parmi les 100 réponses obtenues, toutes ne se réfèrent pas à tous les points du questionnaire. Les diagrammes en colonnes se rapportent uniquement aux réponses reçues au sujet de la question spécifique.

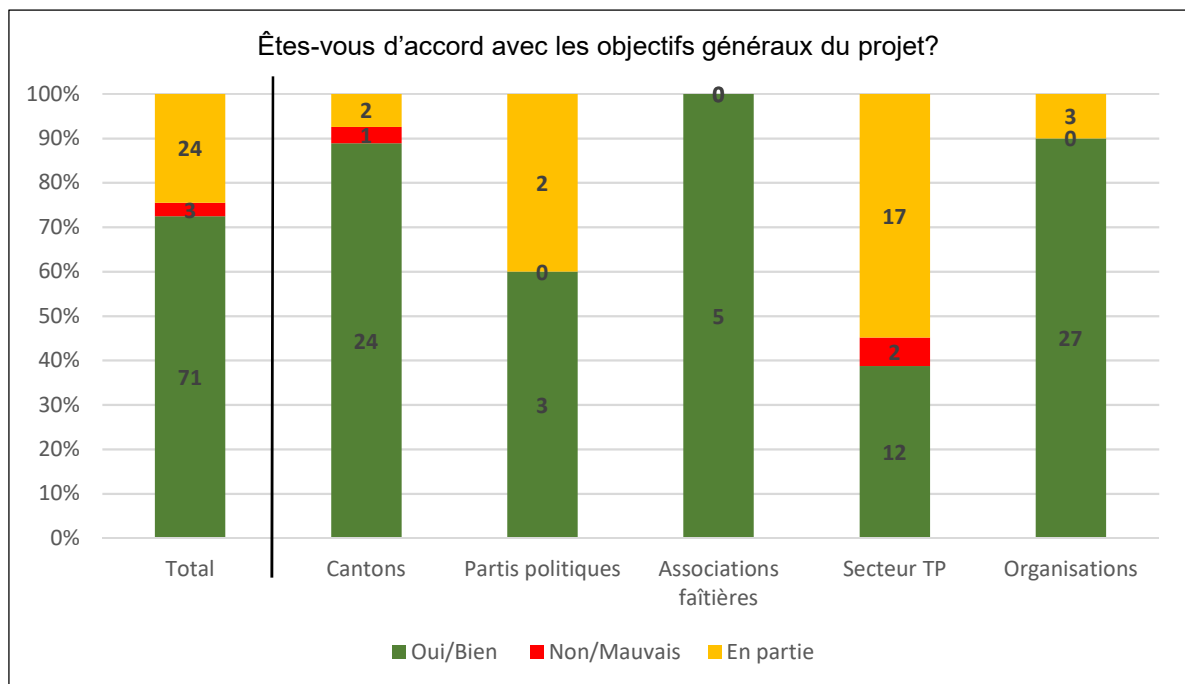


### 3.1. Objectifs

#### Question 1: Êtes-vous d'accord avec les objectifs généraux du projet ?

##### Opinion générale

98 participants ont répondu à cette question<sup>2</sup>. Une nette majorité, soit environ les trois quarts (71 sur 98), approuve l'objectif général du projet. 24 participants expriment un accord partiel parce que le projet omet certains éléments à leur avis (par ex. principe de la réciprocité, chances et risques). Une minorité (3 sur 98) s'oppose au projet, estime que la modification de loi proposée n'est ni opportune ni urgente et demande que la thématique soit approfondie avec le concours de toutes les parties impliquées.



##### En détail

	Oui	Partiellement	Non
<b>Cantons</b>	CTP, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, BS, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VS, NE, JU	VD, GE	ZH
<b>Partis</b>	PS, PLR, PDC	UDC, Les Verts	
<b>Associations faitières</b>	UVS, SAB, economiesuisse, USAM, USS		
<b>Secteur des TP</b>	ch-direct, LITRA, CarPostal, CFF, RhB, SOB, zb, TPG, VBZ, VVL, TVDK, TransReno	UTP, TPF, SBW, SZU, TRAVYS, TransN, VBG, STI, VZO, ZSG, ct-suissees, Libero, TNW, Onde Verte, engadin mobil, BeoAbo, A-Welle	ZVV, ZVB

<sup>2</sup> Privatim et Inclusion Handicap ne se sont pas prononcées.



<b>Organisations</b>	asut, its-ch, Swisscom, SVI, ASTAG, TCS, FRC, FER, CI-TraP, SEV, Pro Bahn, FAIRTIQ, COMCO, Centre Patronal, Uber, MaaS Alliance, MaaS Global, HKBB, SSR, Suisse-Mobile, AgileCH, hotelleriesuisse, SLV, IGöVOstCH, USIC, VFAS, Railgate	FRS, ATE, transfair	
----------------------	---	---------------------	--

71 participants ont répondu **OUI**, notamment en soulignant le renforcement de l'efficience du système global des transports et de l'utilité accrue pour la clientèle. Le canton BE, le PS, Les Verts et quelques organisations approuvent le projet pour des raisons de protection de l'environnement et de durabilité, entre autres.

24 participants soutiennent **EN PARTIE** l'orientation générale du projet, mais émettent des doutes ou souhaitent des adaptations, cf. notamment les thèmes principaux ci-après.

Seuls 3 participants rejettent l'orientation générale du projet et répondent **NON**, considérant que la modification de loi proposée n'est ni opportune ni urgente et demandant que la thématique soit approfondie avec le concours de toutes les parties impliquées. 10 participants, principalement du secteur des TP, demandent que le projet soit retiré et n'ont répondu au questionnaire que sous réserve, pour le cas où le projet serait maintenu (ZH, ZVV, ct-suisse, SZU, SBW, VBZ, VBG, VZO, A-Welle, Libero).

#### Thèmes principaux abordés concernant l'orientation générale :

Une nette majorité (deux tiers des réponses ; CTP et 24 cantons, les partis PS, PDC, Les Verts, les associations faitières UVS et USS, 7 organisations et une grande partie du secteur des TP) abordent le principe de la **réciprocité**. Il faut toutefois retenir que le terme de réciprocité n'est pas toujours compris de manière uniforme – certains avis visent le principe de conditions-cadre comparables, tandis que d'autres entendent par réciprocité le fait que tous les fournisseurs de mobilité rendent leurs systèmes accessibles.

**Les chances et les risques** du projet doivent être présentés de manière plus détaillée, selon l'avis de près de la moitié des participants (CTP et 16 cantons, PDC, USS, une grande partie du secteur des TP et 8 autres organisations). Notamment en ce qui concerne la protection des données, certaines réponses remarquent que les effets sont difficiles à estimer et à évaluer (NE, SZ, ZH, VBG, VZO, SZU, ct-suisse, ZVV, engadin mobil, BeoAbo, tnw, A-Welle, Libero, ZSG). Le PS et l'UDC soulignent qu'une mise en œuvre non pilotée de la mobilité multimodale entraînerait un surcroît de trafic et pourrait se traduire par une augmentation de l'aménagement de l'infrastructure.

Environ un tiers des participants exigent une **interdiction de conclure des contrats exclusifs** entre intermédiaires en mobilité et fournisseurs de mobilité (CTP et 21 cantons, 3 ct-suisse et 3 organisations). Cela afin que des fournisseurs de mobilité ne soient pas liés en exclusivité à des intermédiaires en mobilité et qu'il n'en résulte pas de situations de monopole.

Un tiers des participants se demande s'il ne faut pas plutôt, au lieu de modifier la LTV (restriction aux TP), élaborer une **nouvelle loi sur la mobilité multimodale**, qui serait applicable à tous les fournisseurs de mobilité (5 cantons, les partis PS et Les Verts, USS, ATE et IGöV Ostschweiz et 23 participants du secteur des TP) ; d'autres réponses refusent strictement des réglementations générales pour d'autres fournisseurs de mobilité, car ceux-ci sont régis par d'autres conditions-cadre (entre autres : USAM, economiesuisse, asut, hotelleriesuisse).





Un tiers des participants (CTP et 10 cantons, PS, UVS et USS, 4 organisations et 17 participants du secteur des TP) estime que l'intégration des **TP comme élément-clé** des prestations de mobilité multimodale est judicieuse et nécessaire. Le canton SH souligne que les TP ne peuvent pas se soustraire à la concurrence des nouvelles formes de mobilité, puisque l'univers de la mobilité en dehors des TP évolue aussi sans la modification de loi. C'est pourquoi il est important que les TP soient rapidement intégrés et qu'ils saisissent l'occasion pour préserver leurs avantages de manière optimale et de défendre leur position sur le marché. À ce sujet, la CTP indique que les offres multimodales en Suisse ne sont judicieuses que si elles incluent les TP. Quelques participants (entre autres : USAM, economiesuisse, COMCO, HKBB, hotelleriesuisse, asut et les représentants d'intérêts des milieux routiers) ont un avis critique quant au rôle des TP en tant qu'élément-clé dans le projet, estimant qu'il s'agit d'une préférence non autorisée et renvoient au libre choix du moyen de transport. L'ASTAG et FRS estiment qu'une compétence fédérale de réglementation d'une obligation légale ne serait justifiée qu'en ce qui concerne les prestataires publics ou subventionnés par l'État. L'USAM, economiesuisse, asut, HKBB, VFAS rejettent la régulation du pilotage des parts des différentes formes de mobilité (Modal Split) via des interventions étatiques.

Un quart des participants demande que le projet contienne un « **frein d'urgence** » pour le cas où la situation évoluerait de manière désavantageuse (NE, UR, OW, SH, ZH, AG, AR, SVI et 15 participants du secteur des TP).



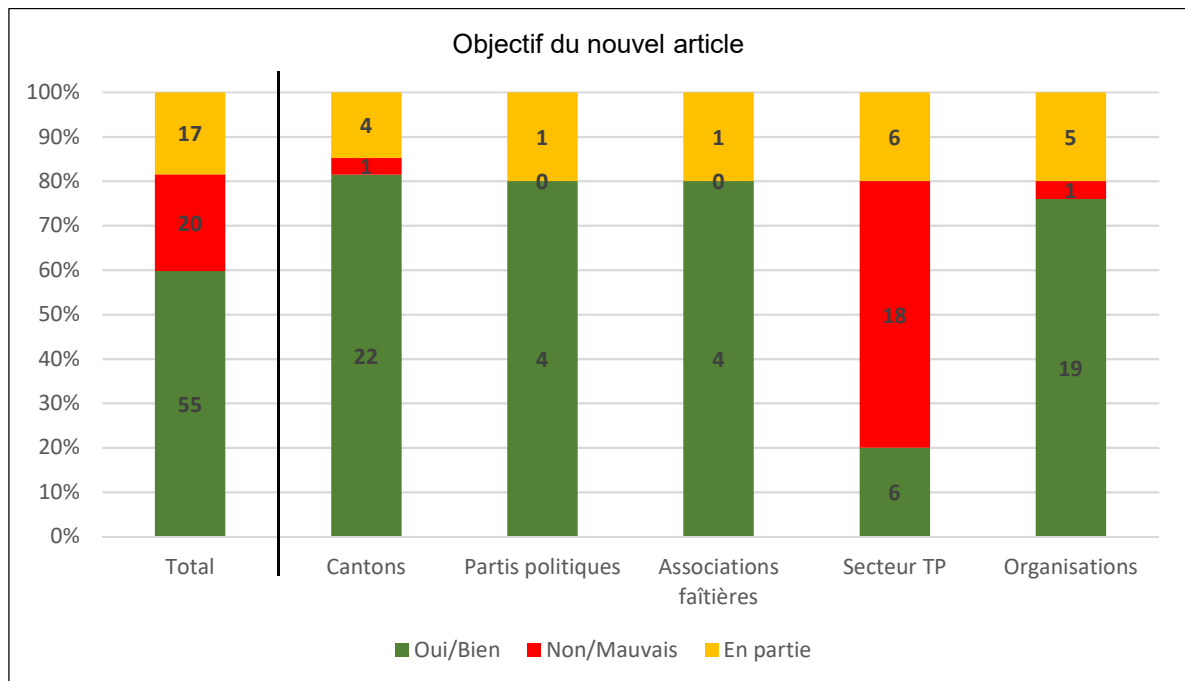
### 3.2. Questions sur la nouvelle disposition légale

#### Question 2: Comment évaluez-vous la nouvelle disposition légale sur le développement de la mobilité multimodale ?

##### Question 2a: Êtes-vous d'accord avec l'objectif du nouvel article ?

###### Opinion générale

Il y a eu 92 réponses au sujet de l'objectif du nouvel article. La majorité (55 sur 92) l'approuve, en faisant remarquer qu'elle soutient une réglementation et une intégration précoces de la mobilité multimodale dans l'ordre juridique ainsi que le rôle de la Confédération en tant qu'instance de réglementation. Environ un cinquième des participants (17 sur 92) est partiellement d'accord et demande notamment que l'accent soit davantage mis sur des offres qui ménagent l'environnement et le territoire ainsi que sur des offres meilleures et plus abordables dans les régions périphériques, ou alors estime que les effets du projet ne sont pas assez clairs. Environ un quart (20 sur 92) rejette l'objectif du nouvel article, considérant que la réglementation est inutile ou alors, si une réglementation est instaurée, qu'elle doit être valable dans une même mesure pour tous les fournisseurs de mobilité.



###### En détail

	Oui	Partiellement	Non
<b>Cantons</b>	CTP, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, TI, NE, JU	VD, AG, VS, GE	ZH
<b>Partis</b>	PS, PLR, PDC, Les Verts	UDC	
<b>Associations faitières</b>	UVS, SAB, economiesuisse, USAM	USS	



<b>Secteur des TP</b>	UTP, SOB, VVL, zb, TRAVYS, Onde Verte	ch-direct, CFF, RhB, TVDK, TransN, VBZ	CarPostal, ct-suisse, LITRA, engadin mobil, ZVV, TNW, Libero, ZVB, ZSG, VZO, STI, SBW, TPG, TPF, SZU, VBG, Beo-Abo, A-Welle
<b>Organisations</b>	Pro Bahn, FRS, TCS, asut, FAIRTIQ, CI-TraP, its-ch, SVI, ASTAG, Schweiz mobil, COMCO, FER, SSR, Agile.ch, hotellerie-suisse, USIC, VFAS, MaaS Global, rail-gate	SLV, SEV, HKBB, Swisscom, Uber	ATE

Dans tous les milieux intéressés, une grande majorité répond **OUI** et soutient l'objectif du nouvel article concernant la mobilité multimodale. Cette majorité partage l'avis du Conseil fédéral, selon lequel **les prestations de mobilité multimodale doivent être encouragées par une meilleure accessibilité aux systèmes de données et de distribution**. Elle considère que le **besoin de réglementation** est pertinent et d'actualité, et elle soutient une réglementation et une intégration précoces de la mobilité multimodale dans l'ordre juridique ainsi que le rôle de la Confédération en tant qu'instance de réglementation. En tant qu'instance régulatrice, la Confédération doit jouer un rôle coordinateur et sensibilisateur, en ce qui concerne l'échange de données également (canton TG). Le canton OW souligne qu'une réglementation est nécessaire au niveau fédéral et qu'il ne faut pas la laisser au libre marché. Il est toutefois essentiel que la surveillance soit effectuée en conséquence au niveau fédéral et que les ressources financières ainsi que le savoir-faire nécessaires soient mis à disposition. L'USAM, economie-suisse, hotellerie-suisse et asut sont d'avis que la compétence de réglementation de la Confédération est limitée dans la mesure où celle-ci ne doit être compétente que pour soutenir la mobilité multimodale si les TP y sont intégrés. Le PS est d'accord avec l'objectif du nouvel article si les prestations de service fournissent des avantages en matière de politiques sociale et environnementale. L'UVS et SVI soutiennent l'ouverture de l'infrastructure de distribution, afin de pouvoir proposer un maximum d'offres de mobilité axées sur la demande. L'entreprise zb indique que l'objectif du nouvel article répond au besoin de la clientèle.

Environ un tiers des participants approuve le **rôle-clé des TP** dans l'encouragement de la mobilité multimodale (CTP et 10 cantons, PS, UVS et USS, 4 organisations et 17 participants du secteur des TP). Le canton BS et la COMCO soulignent que l'art. 11a du projet de LTV (« Au moins une partie de ces prestations doit être fournie par une entreprise au bénéfice d'une concession ...») doit être formulé de manière qu'une part de TP ne soit pas obligatoire pour chaque voyage individuel, mais que les TP soient au moins inclus comme « une partie possible des prestations de service », c'est-à-dire que des paquets prépayés incluant plusieurs moyens de transport satisfassent aussi à cette disposition. La réglementation dans le cadre du projet de LTV serait ainsi applicable aux offres qui incluent au moins une part de TP ou qui comprennent au moins une part de TP en tant que possibilité de combinaison. SEV et USS sont d'avis qu'une grande partie des chaînes de mobilité multimodale doit être proposée par des entreprises au bénéfice d'une concession conformément à la LTV, étant donné que l'objectif d'une mobilité durable n'est réalisable qu'au moyen des TP. Uber est d'un autre avis et indique que, selon la situation, la solution de mobilité la plus judicieuse n'inclut pas nécessairement les TP.

La réglementation proposée est **EN PARTIE** critiquée par les milieux économiques et du transport routier, qui la considèrent comme **un encouragement injustifié des TP et une prise d'influence sur la répartition modale** et renvoient au libre choix du moyen de transport (COMCO, HKBB, USAM, FRS, SLV, USIC, Uber). Quelques avis isolés proposent d'autres **adaptations dans d'autres domaines**. Ainsi, par exemple, une garantie est demandée afin d'assurer la souveraineté des pouvoirs publics en ce qui concerne la gestion du trafic, l'utilisation de l'infrastructure et les effets spécifiques



en matière d'environnement et d'énergie (entre autres : VD, GE). Les TPG et HKBB demandent l'intégration du trafic aérien. Certaines réponses sont d'avis que les effets ne sont pas assez clairs (VS, BE), critiquent l'absence de réciprocité (AG, TransN, CFF). Les CFF sont favorables à une démarche par étapes, telle qu'elle est pratiquée dans l'UE.

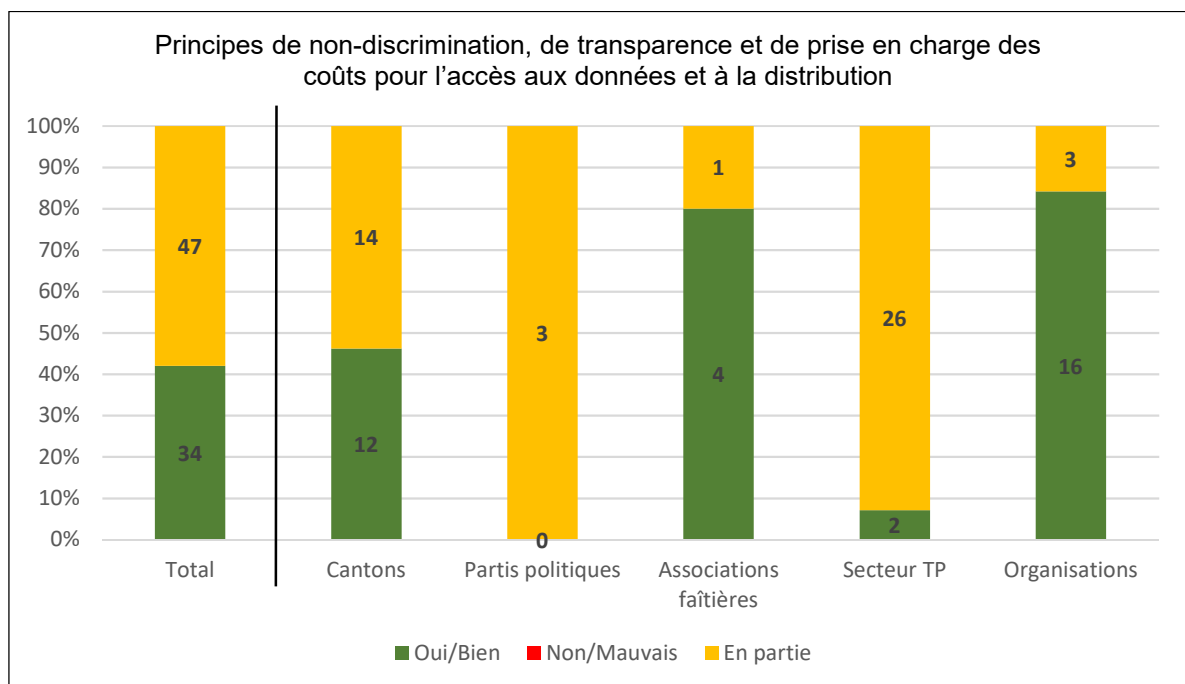
Une minorité des participants a répondu **NON** à la question. Une grande partie du secteur des TP et du canton ZH considèrent que le projet est **inutile**, puisque les TP ouvrent déjà la distribution de leur propre gré par le biais de contrats standards avec des tiers. Les avis demandent aussi que, si réglementation il y a, il faut qu'elle soit valable **dans une même mesure** pour tous les fournisseurs de mobilité (principe de la réciprocité). Le secteur des TP (CarPostal, ct-suisse, LITRA, engadin mobil, ZVV, TNW, Libero, ZVB, ZSG, VZO, STI, SBW, TPF, SZU VBG, BeoAbo, A-Welle) et l'ATE demandent que cette question soit réglée par la **promulgation d'une nouvelle loi**.



## Question 2b: 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?

### Opinion générale

Il y a eu 81 réponses à cette question. Tous les participants approuvent les trois principes de non-discrimination, de transparence et de prise en charge des coûts en ce qui concerne l'accès aux données et à la distribution. Il n'y a eu aucun refus. La majorité (47 sur 81, voir approbations partielles) demande toutefois que le principe de réciprocité soit également pris en compte.



### En détail

	Oui	Partiellement	Non
<b>Cantons</b>	CTP, LU, UR, SZ, NW, ZG, FR, SO, BS, BL, SG, GR	ZH, SH, AG, VD, VS, GE, BE, NE, AR, TI, OW, JU, TG, GL	
<b>Partis</b>		PS, Les Verts, PDC	
<b>Associations faitières</b>	UVS, SAB economiesuisse, USAM	USS	
<b>Secteur des TP</b>	SOB, VVL	ch-direct, LITRA, UTP, ct-suisse, Car-Postal, CFF, RhB, engadin mobil, TVDK, SBW, SZU, TPG, TRAVYS, TransN, VBG, VBZ, STI, VZO, ZSG, Onde Verte, Libero, A-Welle, BeoAbo, TNW, ZVV, zb	
<b>Organisations</b>	SEV, ASTAG, FRS, TCS, asut, CITraP, FAIRTIQ, its-ch, SVI, SSR, COMCO, agile.ch, hotellerie-suisse, USIC, VFAS, MaaS Global	ATE, IGöVOstCH, Pro Bahn	



Une importante minorité (34 participants) a répondu **OUI** sans restrictions. Personne n'a répondu **NON**. **Tous les participants ayant répondu acceptent les principes de non-discrimination, de transparence et de prise en charge des coûts**. Les réponses qui manifestent un accord **PARTIEL**, soit la majorité, demandent que le principe de **réciprocité** soit également pris en compte (cf. commentaires au ch. 3.1 sur les thèmes principaux et au ch. 3.3).

S'agissant du **principe de la prise en charge des coûts**, le rapport explicatif du Conseil fédéral ne suscite que quelques contestations isolées, et certains demandent que la contribution aux frais inclue aussi au moins une partie des coûts d'investissement et de développement (par ex. VD, GE et SEV), afin que ceux-ci ne soient pas pris en charge par les entreprises de TP seules. Par contre, des avis isolés soutiennent explicitement la proposition du Conseil fédéral de n'imputer que les frais d'exploitation présentés de manière transparente et d'interdire toute marge bénéficiaire (economiesuisse, COMCO, hotelleriesuisse, asut). La COMCO souligne que la possibilité de graduer la rémunération en fonction du nombre et de l'étendue des accès ou des billets vendus recèle un potentiel d'abus. Ce potentiel pourrait encore augmenter dans les domaines et marchés numériques, parce que ceux-ci présentent souvent des effets de réseau directs et indirects. Les effets de réseau indirects suscitent davantage d'abus par la création d'entraves et de désavantages. La COMCO et MaaS Global demandent que la rémunération n'entraîne pas de discrimination des utilisateurs. D'autres réponses soulignent que si l'on renonce à une marge bénéficiaire, il faut aussi renoncer à une contribution aux frais (par ex. TCS, FRS, ASTAG, FAIRTIQ).

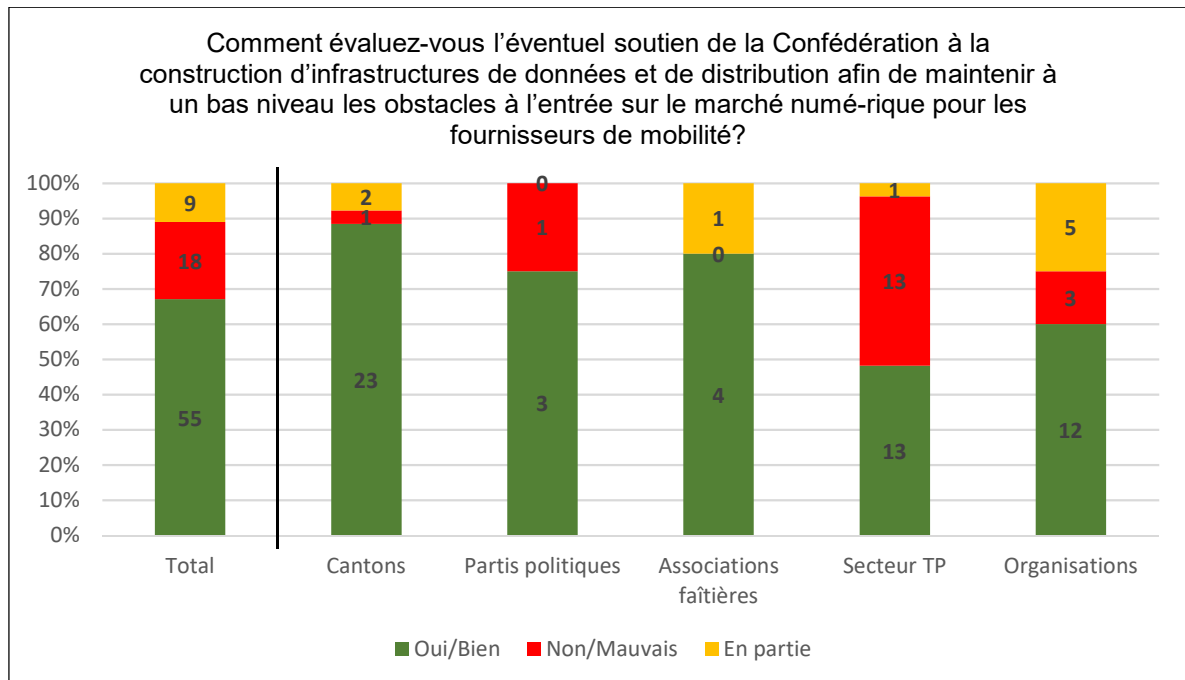
En ce qui concerne le **principe de la non-discrimination**, certaines réponses isolées soulignent les prescriptions de la loi sur l'égalité pour les handicapés et de la convention de l'ONU relative aux droits des personnes handicapées (CDPH) en rapport avec l'accessibilité des offres de mobilité (AGILE.CH).



## Question 2c: 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 ?

### Opinion générale

82 participants à la consultation ont répondu à cette question. Une nette majorité (55 sur 82) approuve que la Confédération soutienne la mise en place d'infrastructures de données et de distribution. Le soutien fédéral est approuvé en partie (9 sur 82) ou rejeté (18 sur 82) pour différents motifs. Les TP et le canton ZH craignent des désavantages pour les TP. Les milieux économiques sont d'avis que pour des raisons de liberté du marché, la Confédération ne devrait pas intervenir.



### En détail

	Oui	Partiellement	Non
<b>Cantons</b>	CTP, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, SG, GR, AG, TG, TI, VD, NE, GE, JU	BE, VS	ZH
<b>Partis</b>	PS, PDC, Les Verts		UDC
<b>Associations faitières</b>	UVS, SAB USAM, USS	economiesuisse	
<b>Secteur des TP</b>	ch-direct, UTP, CarPostal, CFF, RhB, SOB, zb, VVL, TVDK, TPG, TRAVYS, TransN, Onde Verte	SZU	LITRA, ct-suisse, engadin mobil, VBG, STI, VZO, ZSG, SBW, A-Welle, BeoAbo, TNW, ZVV, Libero
<b>Organisations</b>	SEV, Pro Bahn, FRS, ATE, CITraP, Its-CH, SVI, SSR, SuisseMobile, COMCO, Agile.ch, MassGlobal	ASTAG, asut, hotelleriesuisse, USIC, VFAS	FAIRTIQ, TCS, Centre Patronal



Une nette majorité répond **OUI** et approuve le fait que la **Confédération soutienne la mise en place d'infrastructures de données et de distribution** afin de réaliser l'objectif d'encouragement des offres multimodales. Cette approbation est souvent accompagnée d'un renvoi au soutien que les pouvoirs publics ont déjà fourni pour les plates-formes actuelles des TP (swiss open data, Nova). Soutenir des plates-formes pour d'autres fournisseurs de mobilité d'importance un peu moindre est considéré comme une suite logique et judicieuse de cet engagement fédéral. L'UVS souligne qu'il s'agit d'infrastructures numériques importantes. Des réponses isolées renvoient explicitement aux plans de mesures du Conseil fédéral concernant les données et la distribution de tiers (CTP, SO, LU, FR, OW, NW, ZG, SG). La COMCO propose que la Confédération soutienne les infrastructures de données et de distribution selon des prescriptions transparentes, non discriminatoires et égalitaires, et elle propose aussi que l'art. 11a, al. 3, projet de LTV, soit formulé en conséquence. Une petite minorité des avis favorables propose de développer la plate-forme Nova pour d'autres fournisseurs (entre autres : CTP, SO, LU, FR, NW, ZG, SG, TI, SH, SZ, CFF, VVL, economiesuisse, SEV, SVI, hotelleriesuisse et asut). D'autres réponses sont d'un avis totalement contraire et craignent une domination renforcée des TP (NE, its-ch).

Des participants approuvent **EN PARTIE** (9) le soutien ou disent **NON** (18) à celui-ci pour différents motifs. Une partie des TP et le canton ZH rejettent le soutien, car ils **craignent qu'il n'en résulte des désavantages pour les TP**, l'encouragement de tiers générant de la concurrence sur le marché des transports (SBW, VZO, SZU, ct-suisse, ZVV, engadin mobil, BeoAbo, TNW, A-Welle, Libero, ZSG). D'autres, notamment des milieux économiques et des représentants des intérêts routiers, sont d'avis qu'il faut **laisser le marché se structurer lui-même** et que la Confédération ne doit pas intervenir (entre autres : ASTAG, FRS, TCS, FAIRTIQ, VFAS). Le canton de Berne se demande s'il existe un intérêt correspondant, car la branche des fournisseurs externes de mobilité est très dispersée et difficilement saisissable faute d'interlocuteurs.

Une minorité s'exprime explicitement sur le **rôle de la Confédération** ou sur **l'étendue du soutien**. Les avis sont diamétralement opposés. Tandis que les uns voient la Confédération dans un rôle fort (UR, OW, AG, TG, SEV, its-ch), les autres le refusent (PDC, USAM, parties du secteur des TP comme le RhB, LITRA), en soulignant notamment qu'il ne faut pas entraver les innovations et de nouvelles offres de mobilité dans le secteur des TP. Certains avis exigent que la Confédération construise elle-même les infrastructures ou demandent des contributions financières plus ou moins importantes (NE, VBZ, RhB, TVDK, its-ch), de même que des prescriptions concernant les données et leur utilisation ou concernant les standards et les interfaces (CTP, SO, LU, FR, NW, ZG, SG, AGILE.CH, MaaS Global). D'autres avis n'approuvent le soutien que s'il en résulte des avantages de politique sociale et environnementale (PS, Pro Bahn). Le canton NE estime qu'il est important de soutenir les start-ups. Selon certains avis isolés, les données recensées dans le cadre d'une activité publique devraient en principe être mises à disposition en tant qu'*Open Data* (economicsuisse, SVI, hotelleriesuisse, asut).



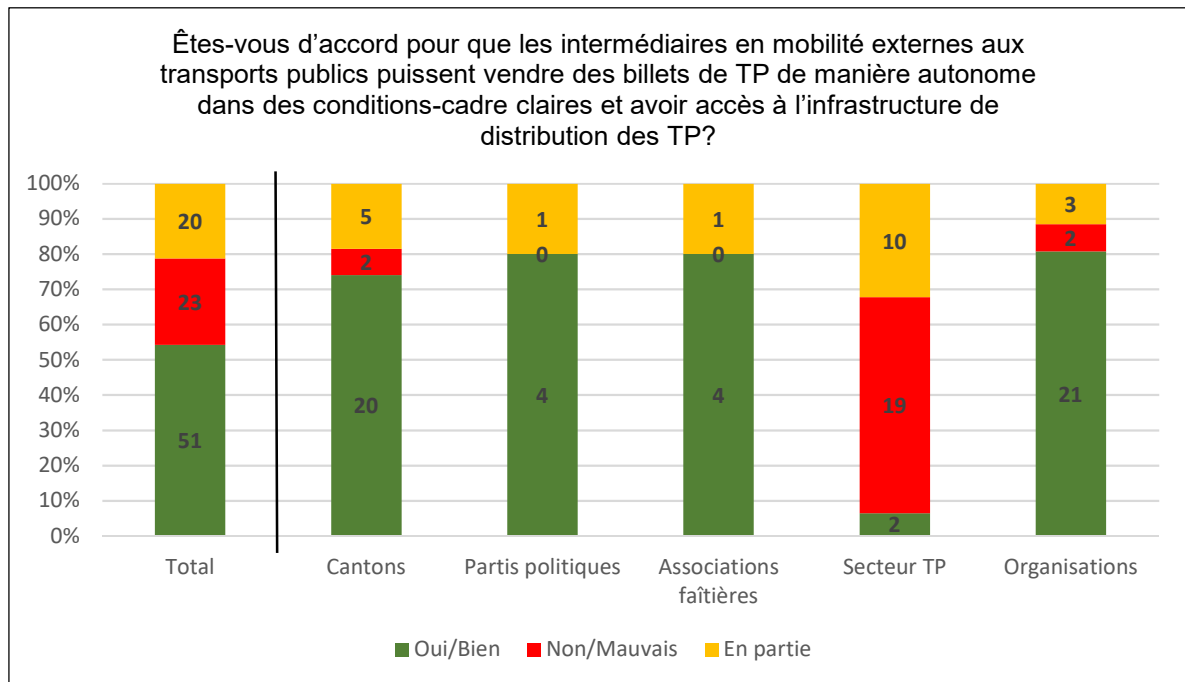


### 3.3. Questions sur l'accès contrôlé à la distribution des TP

#### Question 3: Comment évaluez-vous la solution proposée pour un accès contrôlé à la distribution des transports publics ?

##### Opinion générale

94 prises de position ont répondu à cette question. La majorité (51 sur 94) est tout à fait d'accord et un quart (20 sur 94) partiellement d'accord avec l'ouverture de la distribution des TP et de l'infrastructure de distribution des TP. Environ deux tiers des participants sont favorables à la réciprocité ou à ce que tous les fournisseurs de mobilité rendent leur distribution accessible. Un tiers demande que le projet soit complété par une interdiction de conclure des contrats exclusifs entre intermédiaires en mobilité et fournisseurs de mobilité, afin d'éviter les monopoles. Un quart des réponses (23 sur 94) rejette l'ouverture en arguant qu'une obligation légale n'est pas nécessaire ou que l'ouverture de la distribution des TP aurait des effets négatifs pour les TP.



##### En détail

	Oui	Partiellement	Non
<b>Cantons</b>	CTP, BE, LU, UR, GL, SZ, SH, OW, NW, ZG, FR, SO, BS, BL, AR, SG, GR, AG, TG, TI,	AI, GE, VS, NE, JU	VD, ZH
<b>Partis</b>	PDC, PLR, PS, UDC	Les Verts	
<b>Associations faitières</b>	UVS, SAB, economiesuisse, USAM	USS	
<b>Secteur des TP</b>	LITRA, VVL	UTP, ch-direct, SOB, CarPostal, RhB, TransN, Onde Verte, TRAVYS, TVDK, TransReno	CFF, ct-suisse, TPG, VBZ, Libero, ZSG, ZVV, SBW, SZU, VBG, STI, VZO, A-Welle, BeoAbo, TNW,



			engadin mobil, zb, TPF, ZVB
<b>Organisations</b>	Pro Bahn, SVI, its-ch, ASTAG, FRS, TCS, Uber, asut, FAIRTIQ, HKBB, Swisscom, COMCO, centre Patronal, AGILE.CH, hotelleriesuisse, SLV, USIC, MaaS Global, VFAS, CITraP, SSR	SEV, ATE, Railgate	FRC, transfair

La majorité (51) répond **OUI** à l'ouverture de la distribution des TP et de l'infrastructure de distribution des TP ou est **EN PARTIE** (20) d'accord. L'ouverture est souvent approuvée entre autres parce que **l'infrastructure de distribution NOVA** a été mise en place **dans le cadre d'une tâche souveraine et d'un financement par les pouvoirs publics** (USAM). Le PS et Pro Bahn soulignent qu'il faut créer des conditions-cadre claires et que la souveraineté des entreprises de TP en matière de tarifs ne doit pas être touchée.

Deux tiers des participants exigent la **réciprocité** en ce sens que tous les fournisseurs de mobilité rendent leur distribution accessible (la CTP et 24 cantons, les partis PS, PDC, Les Verts, les associations faitières UVS et USS, 7 organisations et une grande partie du secteur des TP). Certaines réponses demandent la réciprocité au cas où les fournisseurs souhaitent vendre des billets des TP dans le cadre d'offres multimodales, ou s'ils sont subventionnés par les pouvoirs publics (ASTAG, FRS).

Environ un tiers des participants (CTP et 21 cantons, 3 ct-suisse et 3 organisations) exige une **interdiction de conclure des contrats exclusifs** entre des intermédiaires en mobilité et des fournisseurs de mobilité. Cela afin d'éviter que les intermédiaires en mobilité lient certains fournisseurs de mobilité et créent ainsi des situations de monopole.

Des avis isolés demandent des **restrictions** concernant la vente de billets des TP par des intermédiaires en mobilité externes aux TP, comme la restriction à la vente de billets individuels/d'un assortiment limité (BE, UTP, ch-direct, CarPostal, RhB, TRAVYS, Onde Verte), la garantie d'un service clientèle ou d'un service après-vente complets (PDC, CarPostal, LITRA), la conclusion d'un CCT (Les Verts, USS, SEV) ou encore la restriction aux intermédiaires non axés sur le profit (USS, SEV). Le canton GE est d'avis que l'accès doit être restreint aux fournisseurs de mobilité et que les intermédiaires devraient être exclus.

Un quart des participants répondent **NON** et rejettent le projet, essentiellement parce que le secteur des TP permet par lui-même à des tiers d'accéder à sa distribution moyennant des contrats standards et **qu'il n'est dès lors pas nécessaire d'inscrire dans la loi une obligation d'ouvrir la distribution des TP** et/ou que cette obligation suscite la concurrence ou des **conséquences négatives pour les TP** (zb, TPG, CFF). Les arguments sont, entre autres, que l'offre des TP est alignée sur les objectifs des politiques cantonales des transports, d'urbanisation et de développement territorial ou sur le service public et qu'une ouverture se répercuterait négativement sur ce système. Les participants craignent des surcoûts pour les commanditaires et les propriétaires des entreprises de transport ainsi que des effets négatifs pour le personnel. Le canton VD demande que la vente d'offres multimodales comprenant une part de TP soit réservée aux entreprises de TP.

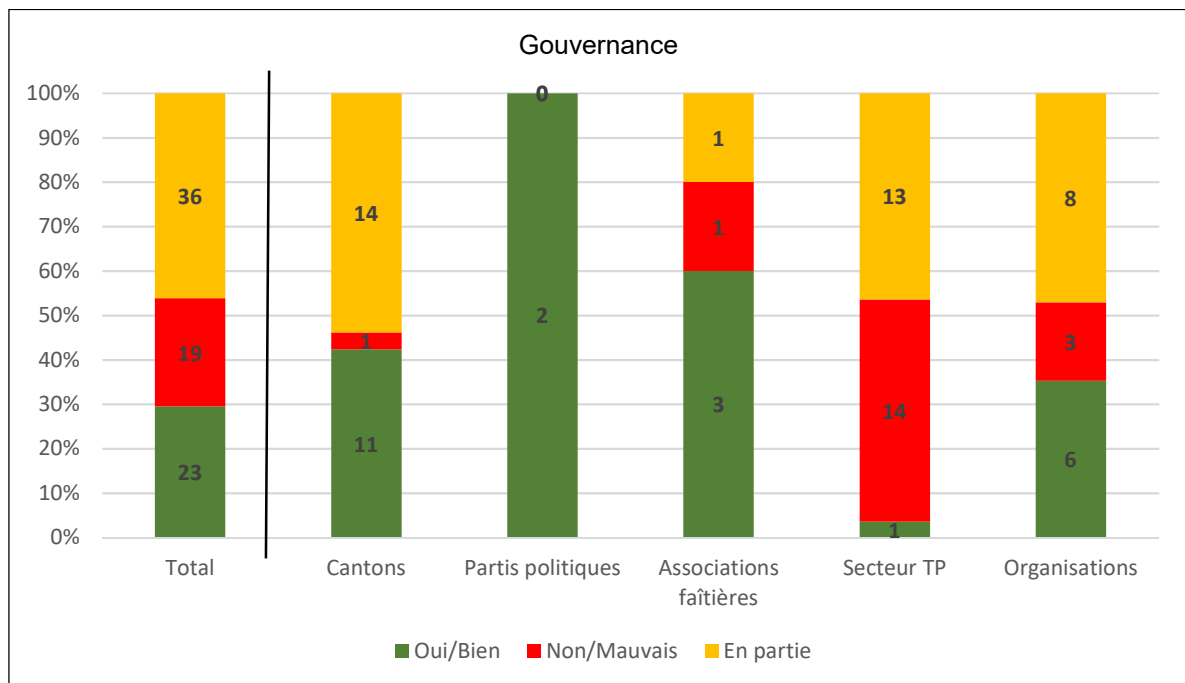


### 3.3.1. Conditions-cadre

**Question 3.1a):** 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 ?

#### Opinion générale

Il y a eu 78 réponses à la question sur la gouvernance. Près de la moitié des participants (36 sur 78) considère que la structure de la gouvernance n'est que partiellement appropriée. La critique se rapporte principalement à la réglementation de la surveillance du marché (cf. question 3.1c). Un tiers des réponses (23 sur 78) approuve la structure générale de la gouvernance. Un quart (19 sur 78) rejette la gouvernance, notamment parce que les effets ne sont pas présentés avec suffisamment de clarté.



#### En détail

	Oui	Partiellement	Non
<b>Cantons</b>	BE, GL, BS, BL, AR, TG, AG, SH, OW, VS, JU	CTP, VD, GE, LU, FR, NW, ZG, SG, SZ, NE, TI, UR, GR, SO	ZH
<b>Partis</b>	PDC, PS		
<b>Associations faitières</b>	UVS, SAB, USAM	USS	economiesuisse
<b>Secteur des TP</b>	SOB	UTP, LITRA, ch-direct, CarPostal, RhB, CFF, TransN, zb, Onde Verte, VVL, TVDK, TRAVYS, TPG	ct-suisse, Libero, TNW, ZVV, VBZ, engadin mobil, SBW, SZU, VBG, STI, VZO, ZSG, A-Welle, BeoAbo



<b>Organisations</b>	Pro Bahn, CITraP, its-ch, SVI, SSR, COMCO	SEV, ASTAG, FRS, TCS, ATE, IGöVOstCH, VFAS, MaaS Global	asut, hotelleriesuisse, USIC
----------------------	---	---	------------------------------

**OUI** : les avis positifs sont **favorables à la structure générale de la gouvernance** et la réglementation légale, la concrétisation dans les réglementations de la branche, l'approbation par l'OFT et la commission des autorités indépendante chargée de la surveillance du marché. L'USAM retient que la gouvernance ne doit pas discriminer les intermédiaires en mobilité privés.

Le rejet complet (**NON**) ou **PARTIEL** de la gouvernance se rapporte principalement à la **réglementation de la surveillance du marché** et remet en question le rôle, la compétence et la composition de la RailCom (anciennement CACF) (cf. question 3.1c). Les autres réglementations relatives à la gouvernance, notamment la concrétisation des prescriptions légales dans les réglementations de la branche avec l'approbation de l'OFT, sont approuvées en principe (cf. question 3.1b).

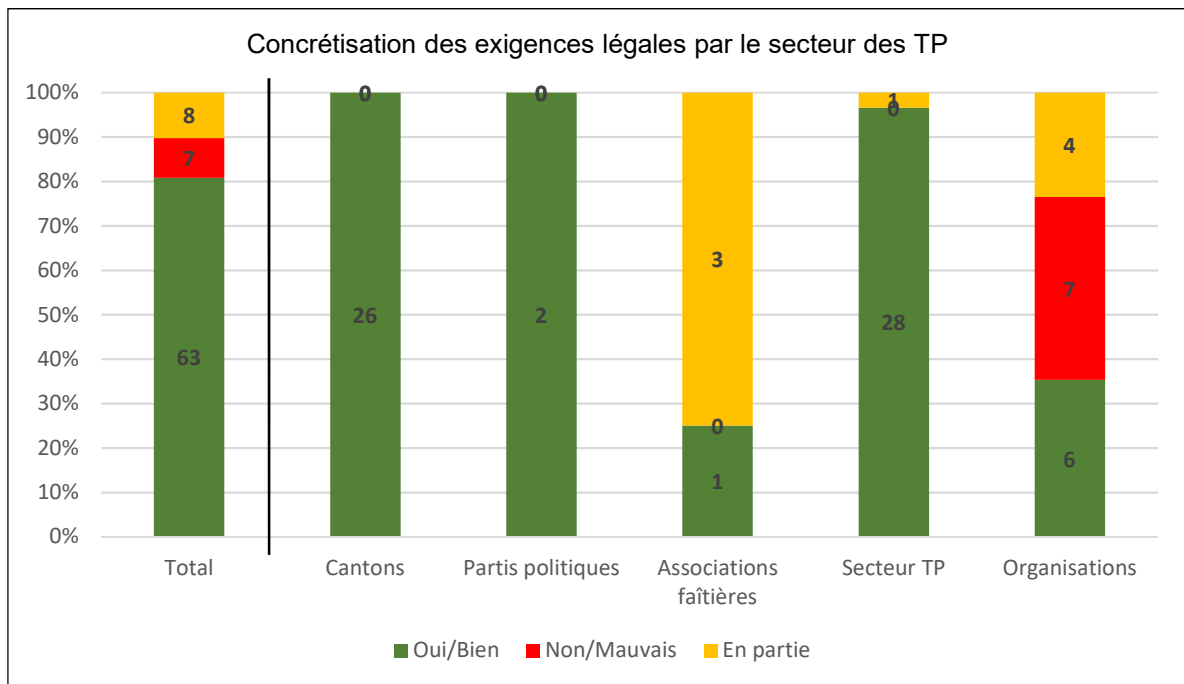
Quelques avis isolés critiquent le fait que les effets sur les pouvoirs publics, notamment en ce qui concerne les données ou selon le point de vue (propriétaire, planification des transports, gestion du trafic, commanditaire, financeur), sont divers et insuffisamment clarifiés (CTP, SO, LU, FR, NW, ZG, SG, SZ, VD). Quelques participants demandent que les compétences du surveillant des prix et de la COMCO ou les prescriptions du droit du travail et des assurances sociales soient complétées (UR, OW, NE, USAM). Les cantons ZH et AG ainsi qu'une partie du secteur des TP considèrent que la gouvernance n'est pas appropriée dans la forme présentée, car elle ne concerne que les TP. Une réglementation complète doit être effectuée en dehors de la LTV. L'ATE est d'avis que la gouvernance n'est adéquate que si le principe de réciprocité est respecté.



### Question 3.1b): Estimez-vous opportun de laisser la concrétisation des exigences légales en premier lieu au secteur des transports publics ?

#### Opinion générale

78 prises de position ont répondu à cette question. Une nette majorité (63 sur 78) approuve largement la conception de la mise en œuvre de la loi à l'aide de réglementations de la branche soumises à l'approbation de l'OFT. Les avis partiellement (8) et complètement négatifs (7) critiquent surtout que seul le secteur des TP participe à la promulgation.



#### En détail

	Oui	Partiellement	Non
<b>Cantons</b>	CTP, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, ZH		
<b>Partis</b>	PS, PDC		
<b>Associations faitières</b>	UVS	economiesuisse, USAM, USS	
<b>Secteur des TP</b>	UTP, ch-direct, LITRA, ct-suisse, CarPostal, RhB, CFF, SOB, TransN, VBZ, zb, Onde Verte, Libero, TNW, ZVV, VVL, engadin mobil, TVDK, TRAVYS, SZU, STI, ZSG, A-Welle, SBW, VBG, VZO, ZVB, BeoAbo	TPG	
<b>Organisations</b>	Pro Bahn, SVI, ATE, CITraP, SSR, IGöVO-stCH	asut, SEV, USIC, hotelleriesuisse	its-ch, FRS, ASTAG, COMCO, TCS, VFAS, MaaS Global



**OUI** : la grande majorité des avis accepte largement la **conception** selon laquelle la mise en œuvre des dispositions légales est effectuée dans des réglementations de la branche qui sont soumises à l'approbation de l'OFT. La CTP et les cantons SO, LU, FR, NW, ZG, SG, SZ, AG, ainsi que des participants du secteur des TP soulignent que ce secteur s'efforce de créer les organes de décision et de mise en œuvre nécessaires en vue desdites réglementations de la branche (Alliance SwissPass).

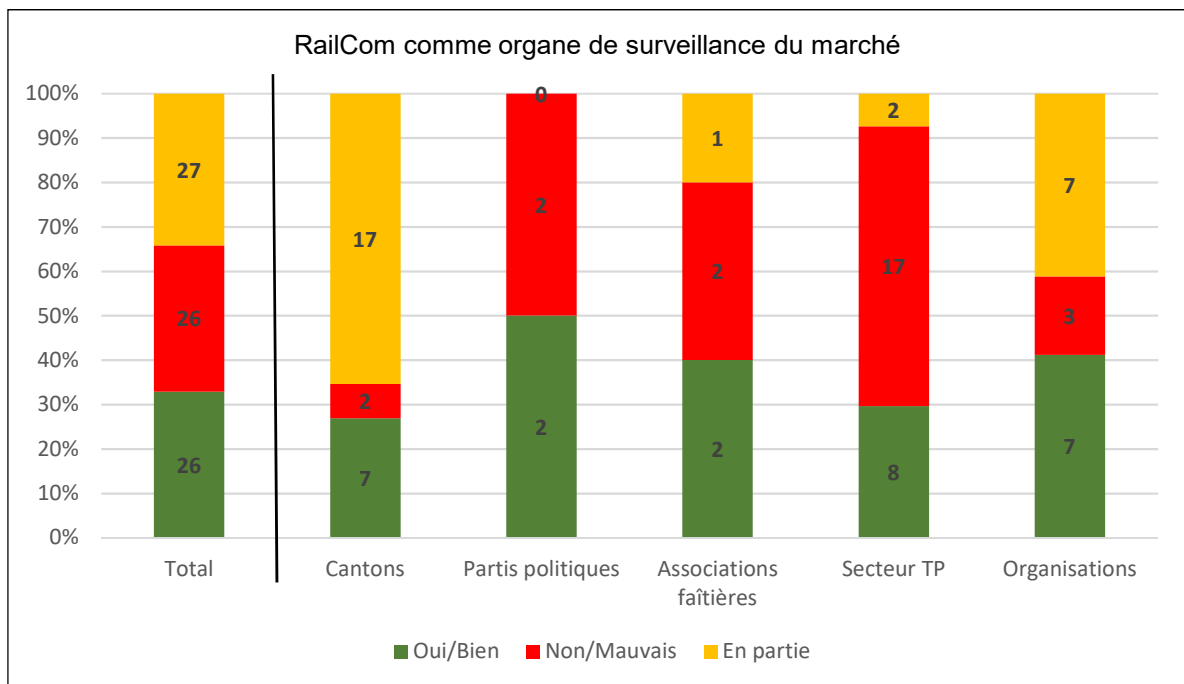
Les refus **PARTIELS** et les **NON** sont souvent motivés par le fait que les réglementations de la branche seraient promulguées par le secteur des TP à lui seul. Ces avis demandent que les **tiers et l'OFT soient impliqués** (economiesuisse, its-ch, ASTAG, FRS, TCS, MaaS Global, USIC, hotelleriesuisse, asut). Les réponses critiquent le fait qu'une réglementation de la branche inclut le risque de concertations sur la concurrence et de conditions d'accès prohibitives (USAM, economiesuisse, COMCO, hotelleriesuisse, asut). La COMCO souligne que le **droit régissant les cartels est applicable** et qu'elle pourrait, le cas échéant, évaluer une réglementation de la branche comme contraire à ce droit même si cette réglementation était approuvée par l'OFT, et qu'elle pourrait dès lors l'interdire. L'exclusion de l'applicabilité de la loi sur les cartels devrait être réglée expressément et spécifiquement dans la LTV. Certains participants (USS, SEV) demandent que l'on **définisse par thème** ce que la branche peut promulguer et ce qui doit être réglé par l'OFT ou sous sa direction ou dans une ordonnance pour des motifs de transparence / d'objectivité (notamment la protection/l'utilisation des données). Les TPG demandent explicitement que l'UTP et non ch-direct soit chargée de la réglementation, car ch-direct est dominé par les trois entreprises CFF, ZVV et CarPostal et n'est donc pas neutre.



### Question 3.1c): Pensez-vous que la CACF (future RailCom) est un organe de surveillance du marché approprié ?

#### Opinion générale

79 participants ont répondu à cette question. La RailCom (ex CACF) en tant qu'autorité de surveillance du marché suscite la controverse. Un tiers (26 sur 79) des avis est favorable à la RailCom (ex CACF) dans le rôle d'organe de surveillance du marché. Un tiers (27 sur 79) rejette partiellement la RailCom et le dernier tiers (26 sur 79) la rejette complètement, car elle n'est pas considérée comme un organe approprié pour surveiller le marché de la distribution des prestations de mobilité multimodale.



#### En détail

	Oui	Partiellement	Non
<b>Cantons</b>	BE, BS, BL, AR, JU, SH, VS,	CTP, GL, VD, ZH, AG, UR, OW, LU, FR, NW, ZG, SG, SZ, NE, TI, GR, SO	TG, GE
<b>Partis</b>	PS, PDC		PLR, UDC
<b>Associations faitières</b>	UVS, SAB	economiesuisse	USAM, USS
<b>Secteur des TP</b>	UTP, ch-direct, RhB, SOB, TransN, Onde Verte, TVDK, TRAVYS	VBZ, VVL,	LITRA, ct-suisse, CarPostal, CFF, TPG, zb, Libero, ZVV, engadin mobil, SBW, SZU, VBG, STI, VZO, ZSG, A-Welle, BeoAbo
<b>Organisations</b>	Pro Bahn, SVI, CITraP, itsch, SSR, ATE, COMCO	asut, ASTAG, FRS, TCS, hotelleriesuisse, USIC, VFAS	SEV, centre patronal, transfair



De manière générale, la majorité des participants approuve une **commission des autorités indépendante** pour surveiller le marché. La RailCom, cependant, est sujette à controverse.

Les avis favorables (réponse **OUI**) sont d'avis que, vu les liens thématiques, une **extension** de la compétence de la RailCom est appropriée, puisque cette dernière exerce déjà son activité dans le domaine ferroviaire. La COMCO souligne des compétences parallèles entre elle-même et la RailCom, la COMCO pouvant appliquer la loi sur les cartels à des états de faits relatifs à l'accès au marché de la distribution des TP ainsi qu'aux conditions d'accès et d'utilisation, et ce, indépendamment des décisions de la RailCom.

Plus d'un tiers des prises de position souligne que la RailCom a traité jusqu'ici l'accès au réseau ferroviaire et que la distribution constitue une nouvelle tâche (CTP et 21 cantons, PLR et UDC, USAM, economiesuisse et USS, LITRA et VVL et 6 autres organisations). Les avis qui sont **PARTIELLEMENT** d'accord soulignent que ce nouveau champ d'activité requiert des **adaptations des structures et du savoir-faire**, ou exigent de telles adaptations.

Les réponses négatives (**NON**) sont d'avis que la **RailCom n'est pas ou n'est que partiellement apte** à surveiller le marché de la distribution et qu'il faut une autre instance indépendante. Des avis isolés exigent que l'OFT ou un Comité consultatif paritaire soit chargé de la surveillance du marché (UDC, USS, SEV, economiesuisse, hotelleriesuisse, asut). L'USAM considère que la RailCom n'est pas un organe approprié, les compétences du surveillant des prix et de la COMCO restent réservées. D'autres participants souhaitent charger les tribunaux civils des éventuels litiges en matière d'accès concret (CFF, LITRA, CarPostal).

Les TPG et its-ch considèrent que le nom « RailCom » est inadéquat, et les TPG proposent de nommer cette instance « MobilCom ».



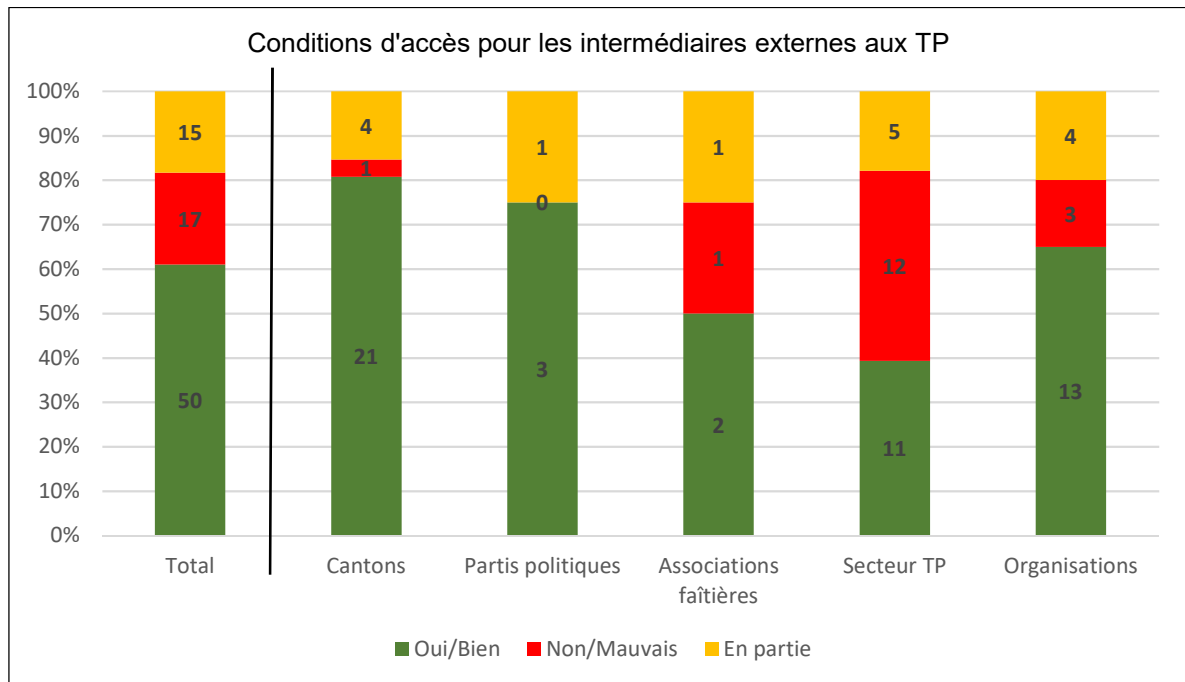


### 3.3.2. Accès à la distribution des TP/à l'infrastructure de distribution

**Question 3.2a):** 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 ?

#### Opinion générale

82 prises de position ont répondu à la question des conditions d'accès. Une grande majorité (50 sur 82) considère celles-ci comme appropriées. Un cinquième (15 sur 82) demande qu'elles soient complétées entre autres en faveur d'entreprises étrangères en zone limitrophe ou par l'obligation d'un CCT. Une minorité, soit un quart (17), rejette les conditions d'accès, notamment parce que celles-ci sont considérées comme trop faibles et inopportunes ou parce que des moyens financiers quittent le système des TP et ne sont pas réinvestis.



#### En détail

	Oui	Partiellement	Non
<b>Cantons</b>	CTP, BE, GL, BS, AR, TG, JU, UR, SH, OW, LU, FR, NW, ZG, SG, SZ, VS, NE, TI, GR, SO	BL, VD, GE, AG	ZH
<b>Partis</b>	PS, PDC, UDC	Les Verts	
<b>Associations faitières</b>	UVS, USAM	USS	economiesuisse
<b>Secteur des TP</b>	UTP, LITRA, ch-direct, CarPostal, RhB, SOB, zb, Onde Verte, VVL, TVDK, TRAVYS	CFF, TPG, TransN, VBZ, SZU	ct-suisse, Libero, ZVV, engadin mobil, SBW, VBG, STI, VZO, ZSG, A-Welle, BeoAbo, TNW
<b>Organisations</b>	its-ch, Pro Bahn, ASTAG, FRS, TCS, ATE, FER, CITraP, SVI, SSR, COMCO, VFAS, MaaS Global	SEV, Uber, HKBB, transfair	asut, USIC, hotellerie-suisse,



**OUI** : une nette majorité approuve largement les conditions d'accès en vue de la vente de billets des TP. Ces conditions sont considérées par tous comme **équitable, appropriée et ciblée**. Les avis soulignent que l'obligation d'annoncer crée la transparence, que l'obligation d'avoir une filiale en Suisse permet une surveillance qui fonctionne, que la réglementation est réalisable aussi par rapport aux entreprises étrangères et que l'on peut s'y référer en cas de litige.

Les avis qui approuvent le projet **EN PARTIE** proposent des **compléments**. Il faut prévoir des dérogations à l'obligation d'avoir une filiale pour les entreprises étrangères en zone limitrophe (CTP, SO, LU, FR, NW, ZG, SG, SZ, AG, BL, VVL, HKBB) si celles-ci remplissent toutes les conditions d'accès. Les participants proposent aussi l'obligation de conclure un CCT (VD, Les Verts, USS, SEV), afin de créer des conditions de travail équitables et de respecter des normes de sécurité suffisantes. D'autres réponses demandent des prescriptions visant à protéger les données relatives à des personnes, à empêcher l'utilisation des données à des fins commerciales, à interdire le prélèvement sur le bénéfice ou à réglementer la qualité du service (USS, VBZ, TPG, SEV).

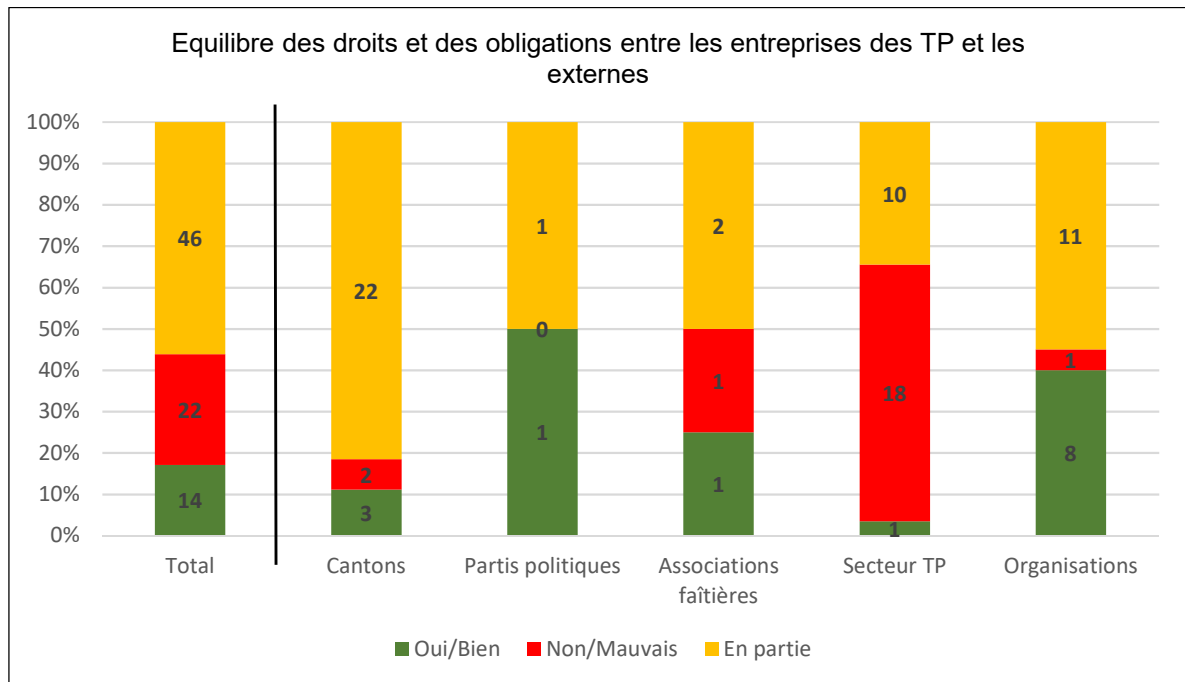
Selon les réponses négatives(**NON**), les conditions sont considérées comme **trop faibles et inopportunes**. Elles ne permettent pas d'éviter que les entreprises qui dominent le marché en dehors des TP accèdent aux données des utilisateurs des TP (ZH, VBG, SBW, VZO, SZU, ct-suisse, ZVV, engadin mobil, BeoAbo, tnw, A-Welle, Libero, ZSG). Une autre crainte est que des moyens financiers quittent le système des TP et ne soient pas réinvestis (CFF, transfair). D'autres participants indiquent que les fournisseurs étrangers peuvent déjà être suffisamment responsabilisés au niveau juridique en concluant une convention d'accès à la distribution des TP, plus précisément par le dépôt de garanties (economiesuisse, hotelleriesuisse, asut). Economiesuisse, l'USIC, hotelleriesuisse et asut indiquent que l'obligation d'annoncer n'est plus moderne et que l'enregistrement des entreprises suffit.



### Question 3.2b): 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 ?

#### Opinion générale

La question concernant l'adéquation des droits et des obligations en vue de la vente de billets des TP entre les entreprises de TP et les intermédiaires en mobilité obtient l'approbation de 82 participants. Environ un sixième des réponses (14 sur 82) estime que les droits et les obligations sont équilibrés. Plus de la moitié des participants ne confirme pas ou seulement partiellement l'adéquation (46 sur 82). Un quart (22 sur 82) considère que les droits et obligations ne sont pas équilibrés. Les motifs sont très différents. Tandis que le secteur des TP demande davantage d'obligations pour les tiers intermédiaires en mobilité, ces derniers demandent davantage de droits. Les pouvoirs publics ont également des avis différents selon leur rôle et leur point de vue. Certains estiment que la libre politique des prix n'est pas justifiée. Une majorité d'environ deux tiers motive sa réponse par le manque de réciprocité.



#### En détail

	Oui	Partiellement	Non
<b>Cantons</b>	BE, VD, UR	CTP, GL, BS, BL, AR, AI, GR, TG, JU, AG, SH, OW, LU, FR, NW, ZG, SG, SZ, VS, NE, TI, SO	GE, ZH
<b>Partis</b>	PS	PDC	
<b>Associations faitières</b>	USAM	UVS, economiesuisse	USS
<b>Secteur des TP</b>	SOB	UTP, LITRA, ch-direct, CarPostal, RhB, Onde Verte, VVL, TVDK, TRAVYS, transreno	ct-suisse, CFF, TPG, TransN, VBZ, zb, Libero, TNW, ZVV, engadin mobil, SBW, SZU, VBG, STI, VZO, ZSG, A-Welle, BeoAbo



<b>Organisations</b>	its-ch, ASTAG, FRS, TCS, CITraP, SSR, COMCO, VFAS	asut, Pro Bahn, SVI, ATE, Uber, FAIR-TIQ, hotelleriesuisse, SLV, IGöVOstCH, MaaS Global, Railgate	SEV
----------------------	---	---	-----

**OUI** : environ un sixième des participants considère que les droits et les obligations sont équilibrés.

**NON / EN PARTIE** : la majorité des participants ne confirme pas ou que partiellement l'adéquation des droits et des obligations. Les avis sont souvent très **contraires ou diamétralement opposés**. Le secteur des TP demande davantage d'obligations pour les tiers intermédiaires en mobilité alors que ces derniers demandent davantage de droits, et les pouvoirs publics émettent des avis différents selon leur rôle et leur point de vue.

La raison principale de l'inégalité est le manque de **réciprocité** (NE, VS, TG, VD, BL, PDC, USS, CarPostal, tpg, TransN, CFF, TransReno, LITRA, ch-direct, ATE, Pro Bahn). La **libre politique des prix** suscite aussi la controverse (cf. question 3.2d) et est en partie considérée comme un avantage injustifié par rapport aux entreprises de TP. Le secteur des TP critique la libre politique des prix, car il estime que les entreprises de TP doivent rester autonomes dans ce domaine (RhB, TVDK, UTP, SEV, Pro Bahn) tandis que d'autres milieux considèrent la libre politique des prix comme un élément-clé des offres multimodales (cf. réponses positives à la question 3.2d). Environ un tiers des participants demande **l'interdiction de contrats exclusifs** (entre autres : GR, AI). D'autres participants demandent que les droits et les obligations soient **différenciés** selon qu'une entreprise externe aux TP se limite à la vente seule de billets des TP ou propose aussi ses propres offres de mobilité (OW, SH, JU, AG, AR, GL, BS, RhB, UVS, TVDK, SVI). C'est surtout le secteur des TP (ZH, VBZ, VBG, SBW, TransN, VZO, SZU, ct-suisse, ZVV, engadin mobil, BeoAbo, tnw, A-Welle, Libero, ZSG) qui exige un **mécanisme de protection (« frein d'urgence »)** afin d'éviter une chute des prix, un diktat des commissions d'intermédiaires dues à la position prédominante d'un intermédiaire sur le marché ou une évolution désavantageuse (cf. exigence concernant une législation en fonction de la demande, question 3.2d).

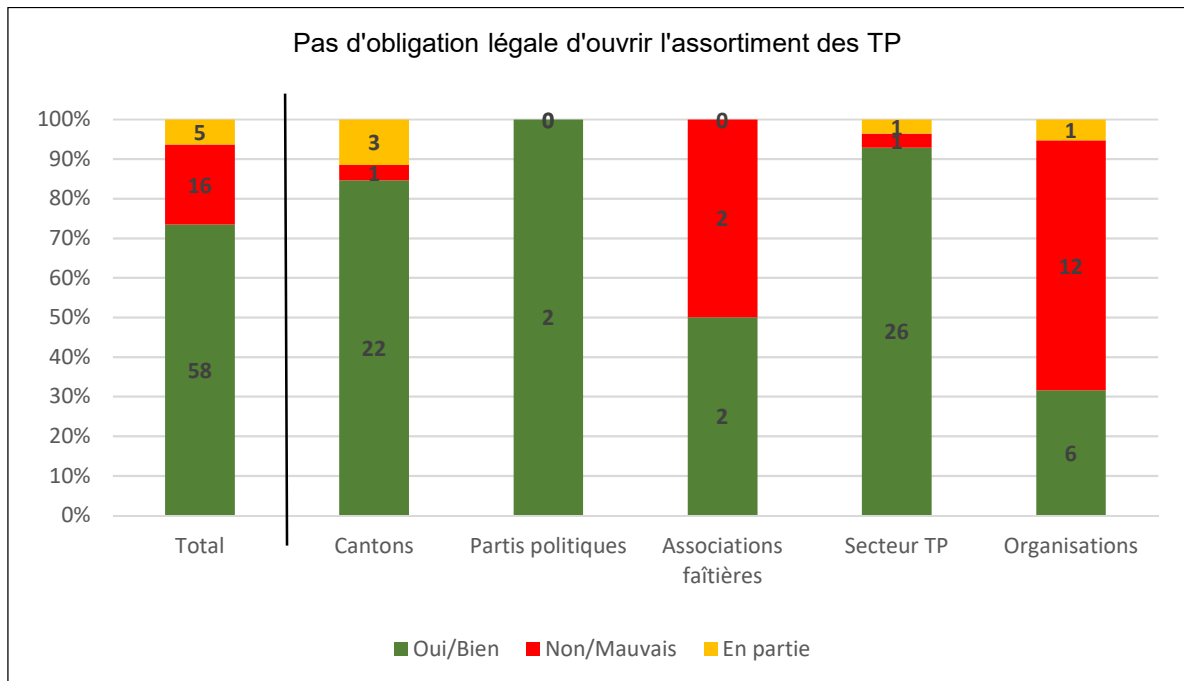
Des réponses **isolées** ont abordé les points suivants : il est difficile d'évaluer l'adéquation des droits et des obligations, car celle-ci ne se montrera qu'avec le temps ; une étude d'impact des réglementations est demandée (USAM, economiesuisse, USIC, hotelleriesuisse, asut). Le PS apprécierait qu'une nouvelle obligation soit prévue pour les intermédiaires (et pour les fournisseurs) de prestations de mobilité multimodale : ils devraient veiller à ce que leurs offres répondent au dernier état de la technique en matière d'impact sur l'environnement et sur l'être humain, en particulier en ce qui concerne l'espace requis, le bruit, la consommation d'énergie et les gaz d'échappement, et viser une mobilité aussi neutre que possible en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> (note : sujet présenté à la question 3.2d, mais reflété ici en raison du rapport thématique). Les tiers doivent exploiter, aux mêmes conditions que les entreprises de transport, un service clients pour toutes les demandes de TP et être indemnisés pour cela (ASTAG, FRS, TCS). Le SLV doute que notamment les petites entreprises soient en mesure de satisfaire à l'obligation de fournir une prestation de conseil appropriée. FAIRTIQ indique que les commissions inciteraient les petites entreprises de TP à miser sur de nouvelles solutions de distribution. Sans commission, les coûts relativement élevés de la distribution à l'échelle nationale ne peuvent plus être financés à l'aide de produits supplémentaires et/ou d'économies dans la distribution traditionnelle, car les économies ne concernent que les propres canaux de distribution régionaux. Il en résulte des monopoles.



### Question 3.2c): 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 ?

#### Opinion générale

79 prises de position ont répondu à cette question. Une nette majorité (58 sur 79) est favorable et estime que le secteur des TP doit distribuer certains assortiments en exclusivité, du moins provisoirement. Les avis qui approuvent partiellement le projet (5 sur 79) motivent leur réponse par le fait que l'accès à tous les assortiments garantirait des chances réciproques aussi bien pour les entreprises de transport que pour les nouveaux prestataires de mobilité. Les refus (16 sur 79), soit un cinquième des réponses, sont favorables à une ouverture immédiate de tous les assortiments.



#### En détail

	Oui	Partiellement	Non
<b>Cantons</b>	CTP, BE, GL, BS, BL, AR, TG, VD, ZH, AG, UR, SH, OW, LU, FR, NW, ZG, SG, SZ, NE, SO, GR	GE, VS, TI	JU
<b>Partis</b>	PS, PDC		
<b>Associations faitières</b>	UVS, USS		economiesuisse, USAM
<b>Secteur des TP</b>	UTP, LITRA, ch-direct, ct-suisse, Car-Postal, CFF, RhB, TPG, TransN, VBZ, zb, Onde Verte, Libero, ZVV, VVL, engadin mobil, TVDK, SBW, VBG, STI, VZO, TRAVYS, ZSG, A-Welle, BeoAbo, SZU	TNW	SOB
<b>Organisations</b>	SEV, Pro Bahn, ATE, transfair, CITraP, SSR	SVI	asut, FAIRTIQ, its-ch, ASTAG, FRS, TCS, Uber, COMCO, USIC, hotelleriesuisse, VFAS, MaaS Global



La majorité des participants répond **OUI** et est d'accord qu'il soit **renoncé à inscrire dans la loi une obligation** concernant les assortiments qui doivent être mis à disposition des intermédiaires. Le secteur des TP doit, du moins à l'heure actuelle, avoir l'exclusivité de distribuer certains assortiments (CTP, SO, LU, FR, NW, ZG, SG, NE, UR, OW, SZ). Le secteur des TP est d'avis que les produits des TP sont axés sur différents marchés et qu'ils ne sont pas tous appropriés pour la vente numérique, notamment en raison du calcul des prix (ZH, VBZ, VZO, SZU, ct-suisse, ZVV, engadin mobil, BeoAbo, A-Welle, Libero, ZSG). L'UTP considère qu'une réglementation légale est inutile et demande que le secteur des TP puisse continuer à décider par lui-même quels assortiments sont rendus accessibles à la vente par des tiers. Le SEV et l'USS soulignent qu'une restriction est nécessaire pour ne pas entraver l'incitation à innover pour les entreprises des TP, en particulier pas tant que la question du prélèvement privé sur le bénéfice de tiers n'est pas clarifiée. Le canton BE indique qu'il est important d'exclure des tiers de certains assortiments, notamment dans les secteurs des grandes entreprises ou des offres touristiques. Le PS et Pro Bahn estiment qu'il est justifié de renoncer à une obligation au niveau de la loi, mais approuvent l'ouverture progressive de tous les assortiments du secteur des TP. Ils demandent aussi la création d'une **carte similaire au SwissPass**, qui porterait sur toutes les prestations de mobilité multimodale et qui serait disponible aussi bien sous forme personnelle qu'anonyme. Les cantons SH et GL estiment qu'il faut éviter de donner au secteur des TP la possibilité d'entraver l'entrée sur le marché, ce qui pourrait dissuader de nouveaux acteurs de se positionner sur le marché. Quelques avis isolés mentionnent que le législateur ne doit agir que si la branche ne satisfait pas aux attentes à moyen terme (UVS). Le canton BL exige que les intermédiaires en mobilité soient obligés à traiter et à proposer tous les assortiments de manière non discriminatoire.

Les avis **EN PARTIE** positifs motivent leur réponse par le fait que l'accès à tous les assortiments garantira des **chances réciproques** aussi bien pour les entreprises des TP que pour les nouveaux prestataires de mobilité (TI). La SVI demande que chaque entreprise de TP propose l'assortiment tarifaire complet, indépendamment des offres multimodales, mais que les entreprises de TP agissent aussi en tant qu'intermédiaires en mobilité et que des offres (tarifaires) multimodales supplémentaires restent possibles dans cette fonction. L'extension des assortiments exigée par le Conseil fédéral est rejetée par certains (TNW). Le canton GE indique que cette réglementation ne doit être applicable qu'aux billets multimodaux.

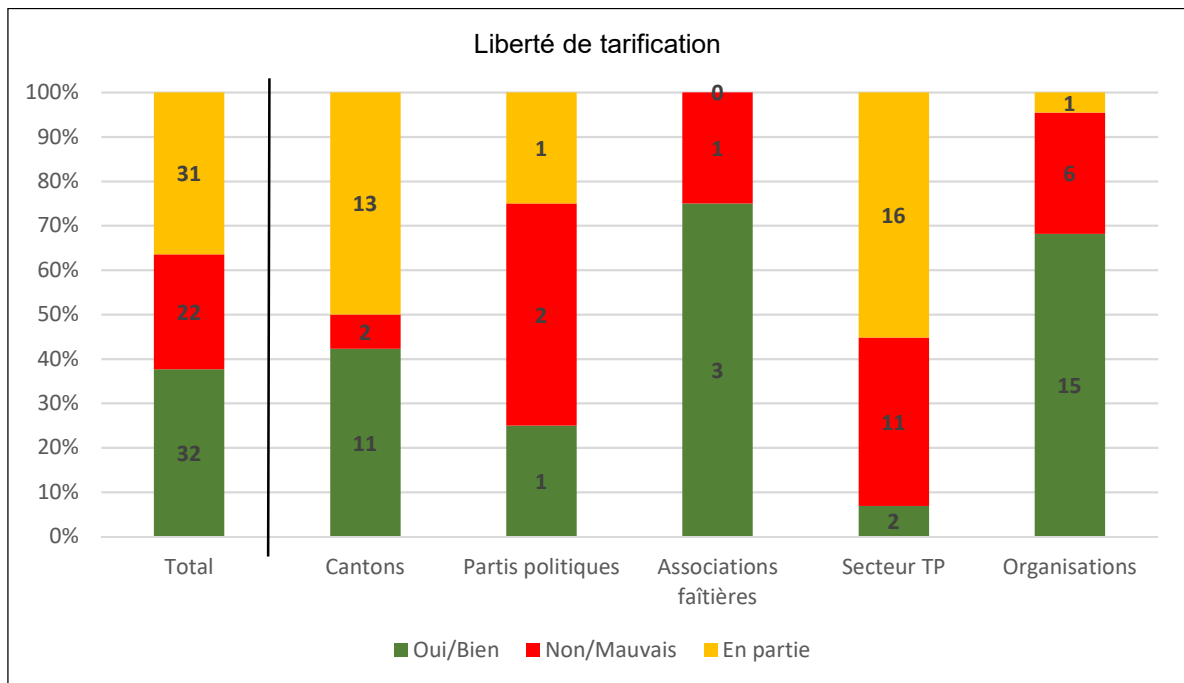
Les avis négatifs (**NON**) sont favorables à une **ouverture immédiate de tous les assortiments**, étant donné que tous les acteurs doivent avoir dès le début les mêmes droits et les mêmes obligations (JU, USAM, economiesuisse, SOB, its-ch, Uber, TCS, MaaS Global, USIC, hotelleriesuisse, asut). Selon economiesuisse, hotelleriesuisse et asut, une restriction à certains billets et offres n'est pas justifiée car il ne faut pas que le souhait d'une entreprise de transport privée d'accéder à la distribution des TP donne lieu à des contraintes liées à l'offre. Il ne faut pas que les entreprises de TP, en choisissant les produits qu'elles mettent à disposition de tiers, influencent le marché et en sapent l'ouverture, encourageant ainsi des effets de distorsion de la concurrence ou de concurrence déloyale ; par exemple, il ne faut pas d'obligations de coopération unilatérales, pas de contraintes liées à l'offre, pas d'obstacles indirects aux offres multimodales (ASTAG, FRS, VFAS). La COMCO et FAIRTIQ demandent que la loi indique **au moins une date** à partir de laquelle les assortiments seront entièrement libérés.



**Question 3.2d): 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 ?**

**Opinion générale**

85 prises de position ont répondu à la question de la libre politique des prix. Environ un tiers (32 sur 85) s'exprime positivement et considère que la libre politique des prix est une incitation importante à la vente de billets des TP et à l'augmentation de l'utilisation des TP. Un autre tiers (31 sur 85) approuve la politique des prix à condition qu'il y ait une réglementation globale et que des conditions-cadre additionnelles soient fixées. Un quart (22 sur 85) rejette la libre politique des prix en soulignant le risque d'une guerre des prix sur le réseau des TP subventionnés et les effets indésirables qui en résulteraient.



**En détail**

	Oui	Partiellement	Non
<b>Cantons</b>	BE, GL, BS, TG, JU, UR, SH, OW, TI, AR, AG	CTP, BL, GE, LU, FR, NW, ZG, SG, SZ, VS, NE, SO, GR	VD, ZH
<b>Partis</b>	PLR	PDC	PS, Les Verts
<b>Associations faitières</b>	UVS, economiesuisse, USAM		USS
<b>Secteur des TP</b>	SOB, TransN	Ct-suisse, Libero, VBZ, TNW, ZVV, VVL, engadin mobil, SBW, SZU, TPF, VBG, STI, VZO, ZSG, A-Welle, BeoAbo	UTP, LITRA, ch-direct, CarPostal, RhB, CFF, TPG, zb TVDK, TRAVYS, Onde Verte
<b>Organisations</b>	asut, FAIRTIQ, its-ch, SVI, AS-TAG, FRS, TCS, USIC, Uber, SSR, COMCO, AGILE.CH, hotel-leriesuisse, VFAS, MaaS Global	ATE	SEV, Pro Bahn, trans-fair, CITraP, FRC, IGöVOstCH



Tandis que tous les participants s'accordent sur le fait qu'il faut verser au secteur des TP le prix ordinaire des billets, la libre politique des prix suscite la controverse.

Selon ceux qui ont répondu **OUI**, la libre politique des prix est une **incitation importante à la vente de billets des TP** et elle **contribue à augmenter l'utilisation des TP** (JU, GL, OW, SH, AG, AR, USIC). De plus, les offres combinées attrayantes et faciles à réserver sont utiles pour la clientèle et favorisent la concurrence et l'innovation (TI, AG, GL, UR, OW, SH, AR, ASTAG, FRS, TCS, VFAS). Les cantons UR, OW, SH, AR, AG, et TI, ainsi que SVI et TPF demandent, au sens d'un controlling, des **actions législatives** au besoin, par exemple en cas d'effets indésirables en matière de distorsion de marché, de répartition modale, de régulation du trafic ou de financement. Le canton BE souligne que pour constituer des paquets de mobilité faciles à réserver, il faut faire des concessions face à la clientèle en matière de transparence des prix. MaaS Global est d'avis qu'il est décisif de faire des offres de lancement lors de l'entrée sur le marché, afin d'éveiller l'intérêt et d'attirer l'attention. À terme, aucune entreprise ne pourra ancrer en tant que base commerciale un modèle de prix dans lequel le subventionnement d'un moyen de transport est compensé par d'autres recettes. Il est d'autant plus important de reconnaître les coûts de distribution du service direct dans les TP. AGILE.CH n'a pas d'objection à la libre politique des prix si elle n'est pas discriminatoire pour les personnes handicapées. Tous les avantages des entreprises de TP doivent être transmis, par exemple les rabais pour les personnes accompagnantes et les chiens guides. Ces avantages ne doivent pas être touchés ni être amoindris du fait d'un intermédiaire.

Parmi les milieux qui sont **EN PARTIE** d'accord, une minorité exige, en particulier du côté des cantons, de **restreindre** la libre politique des prix **aux offres combinées multimodales**, tandis que les prix doivent être fixés dans la vente des billets de transport exclusivement public, car il n'y a pas de plus-value apparente dans ce domaine (CTP, SO, LU, FR, NW, ZG, SG, SZ, BL, RhB, TVDK, VVL). Une autre minorité, principalement du côté du secteur des TP, approuve la libre politique des prix sous réserve d'une réglementation globale et de la fixation de **conditions-cadre additionnelles** telles que l'obligation de déclarer à la clientèle, la restriction de subventions croisées des offres de mobilité (ZSG, VBG, VZO, VBZ, SZU, ct-suisse, engadin mobil, TPF, ZVV, BeoAbo, tnw, A-Welle, Libero, CarPostal, ch-direct, UTP, RhB, TRAVYS, Onde Verte, SBW).

Quelques avis **isolés** formulent les remarques suivantes sur la libre politique des prix : SVI et ATE demandent les mêmes libertés et contraintes pour les entreprises de TP, les intermédiaires en mobilité et les fournisseurs de mobilité. Economiesuisse, hotelleriesuisse, asut et its-ch suggèrent de discuter la question de la souveraineté en matière de tarifs du secteur des TP. Economiesuisse, asut et hotelleriesuisse estiment que cette souveraineté exerce une importante pression tarifaire sur les fournisseurs de prestations de l'économie privée. Des prix attrayants pour des offres multimodales « en gros » peuvent être principalement atteints à l'aide de réductions effectuées par ces prestataires privés. Pour permettre ces offres « en gros », les rabais de quantité ou autres, par exemple, accordés par les TP sont très importants. La COMCO et TransN notent que les marchés sur des plates-formes donnent lieu à des effets de réseau indirects et qu'il est concevable qu'un intermédiaire propose des rabais durant une période suffisamment longue pour s'approprier une position dominante sur le marché ; il n'est dès lors pas garanti qu'il y ait suffisamment de fournisseurs actifs sur le marché. Le PDC considère que la disposition est problématique et demande des valeurs de référence plus précises sur la libre politique des prix et ses effets.

Les milieux qui ont répondu **NON** justifient leur avis par le **risque d'une guerre des prix** sur le réseau des TP subventionné (Les Verts), les capacités limitées (CFF, transfair), l'érosion des prix des TP ou la **perte de moyens financiers** (TPF), la distorsion de concurrence au détriment des TP (PS, zb, CFF, Pro Bahn, transfair), la perte de données des clients/fidélisation de la clientèle pour les TP (transfair), le **manque de transparence des prix** par rapport à la clientèle (VD, VS, TPG, IGöV Ost-





schweiz) et les **effets indésirables** en matière de régulation du trafic ou de service public, des conditions de travail moins bonnes et une perte de qualité des prestations (transfair). Le canton ZH, le PS, l'UTP, TRAVYS, Onde Verte et CarPostal sont contre une libre politique des prix et demandent que les intermédiaires en mobilité facturent le prix ordinaire à la clientèle. L'USS, la LITRA, ch-direct et SEV voient dans la libre politique des prix un avantage de concurrence décisif pour les intermédiaires en mobilité par rapport aux entreprises de TP. Le RhB et TVDK indiquent que des adaptations tarifaires peuvent éventuellement devenir irréalisables.

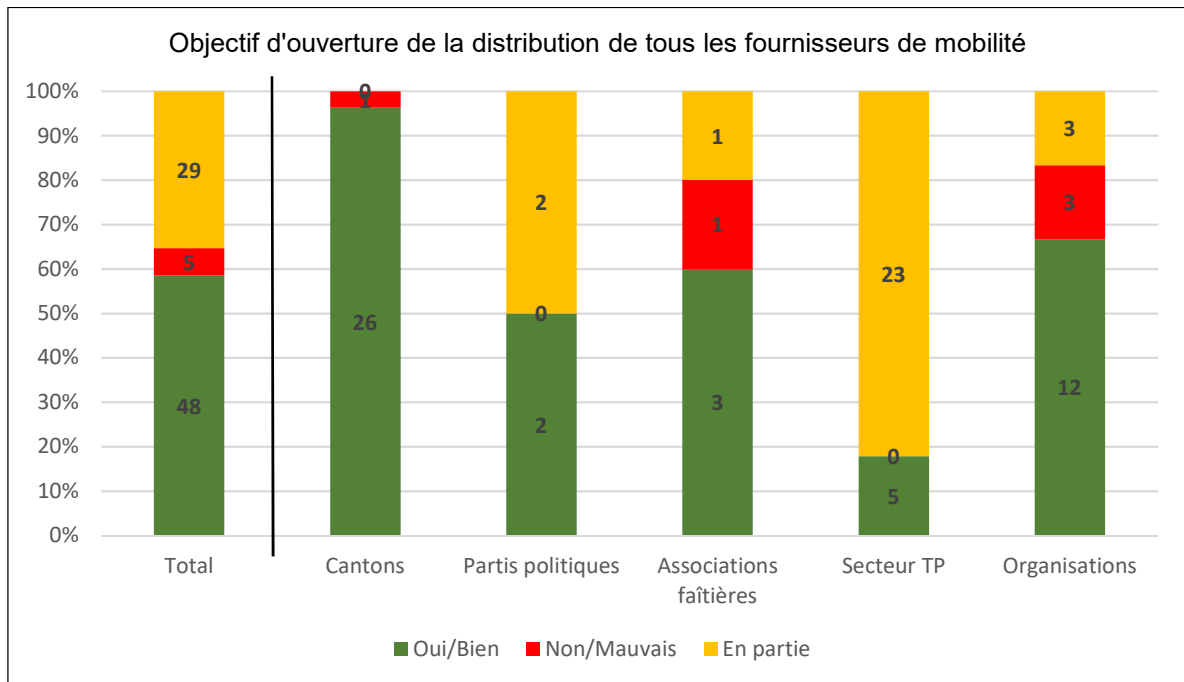


### 3.3.3. Questions sur l'ouverture de la distribution d'autres fournisseurs de mobilité

**Question 4a): 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 ?**

#### Opinion générale

82 participants ont répondu à cette question. Une majorité (48 sur 82) approuve l'objectif à long terme, à savoir l'ouverture des systèmes de distribution de tous les fournisseurs de mobilité. Un bon tiers (29 sur 82) approuve l'ouverture mais remet en question l'aspect du long terme et exige une ouverture parallèle. Des doutes sont aussi émis quant à la possibilité de traiter les TP et les tiers sur un pied d'égalité. 5 participants refusent l'ouverture des systèmes des tiers fournisseurs de mobilité, car ceux-ci ne sont pas actifs sur un marché régulé comme le secteur des TP.



#### En détail

	Oui	Partiellement	Non
<b>Cantons</b>	CTP, BE, GL, BS, BL, AR, AI, TG, GE, JU, ZH, AG, UR, SH, OW, LU, FR, NW, ZG, SG, SZ, VS, NE, TI, SO, GR		VD
<b>Partis</b>	PDC, PLR	PS, Les Verts	
<b>Associations faitières</b>	UVS, SAB, USS	USAM	economiesuisse
<b>Secteur des TP</b>	LITRA, CFF, SOB, VVL, zb,	UTP, ch-direct, RhB, Onde Verte, Libero, SZU, TRAVYS, VZO, ZSG, A-Welle, ct-suisse, CarPostal,	



		VBZ, TNW, ZVV, engadin mobil, TVDK, SBW, VBG, STI, BeoAbo, TPG, TransN	
<b>Organisations</b>	FER, CITraP, SEV, Pro Bahn, SVI, FRS, ATE, COMCO, SSR, SLV, VFAS, MaaS Global	its-ch, ASTAG, TCS	asut, USIC, hotelleriesuisse

Une majorité répond **OUI** à la question concernant l'objectif à long terme d'ouverture des systèmes de distribution de tous les fournisseurs de mobilité. Les réponses positives sont motivées entre autres par l'**utilité pour les clients** d'un accès étendu aux offres de mobilité (TI, UR). L'ouverture doit exclure la possibilité de conclure des contrats exclusifs (CTP, SO, LU, FR, NW, ZG, SG, NE, VS, UR, OW, SH, SZ, JU, AG, AR, GR, GL, AI, TG, BE) et respecter le principe de la réciprocité (CTP, SO, LU, FR, NW, ZG, SG, TI, NE, VS, OW, SH, SZ, ZH, JU, AG, AR, GR, GL, AI, TG, BE, GE, BS, BL, PS, Les Verts, PDC, PLR, UVS, USS et une grande partie des organisations). Plus d'un tiers de tous les participants, dont une grande majorité du secteur des TP, est d'accord sur le sujet mais remet en question l'aspect du long terme et demande une **ouverture parallèle**, car l'ouverture de la distribution de tous les fournisseurs de mobilité est une condition indispensable pour une ouverture globale. Le PS et Pro Bahn soulignent que la réciprocité de l'échange de données doit être garantie dès l'ouverture des systèmes de distribution des TP.

La COMCO suggère une **estimation du rapport coût-utilité**, car on ignore si une ouverture des systèmes de distribution de tous les fournisseurs de mobilité est souhaitable du point de vue de la concurrence, vu qu'il n'est pas à exclure que certaines prestations de mobilité ne se prêtent que de manière restreinte à des chaînes de transport multimodales, en raison de la situation géographique ou d'autres facteurs, et que l'ouverture du système de distribution génère des surcoûts pour les entreprises. En principe, les fournisseurs de mobilité doivent élaborer les conditions-cadre juridiques de sorte qu'elles soient aussi neutres que possible en termes de concurrence.

La question est **EN PARTIE** controversée notamment en raison des **différentes conditions-cadre**. Plusieurs participants doutent que les TP et les tiers puissent être traités sur un pied d'égalité, car les entreprises de l'économie privée ne bénéficient pas des mêmes avantages que les TP subventionnés. De ce fait, il devrait être facultatif et non obligatoire que les tiers ouvrent leurs systèmes de distribution (USAM, its-ch, ASTAG, FRS, TCS, VFAS). Le fait que des inégalités de traitement entraînent des conditions différentes entre les entreprises de TP et les autres prestataires est critiqué (USAM). Pour une ouverture globale, les conditions doivent être les mêmes pour tous.

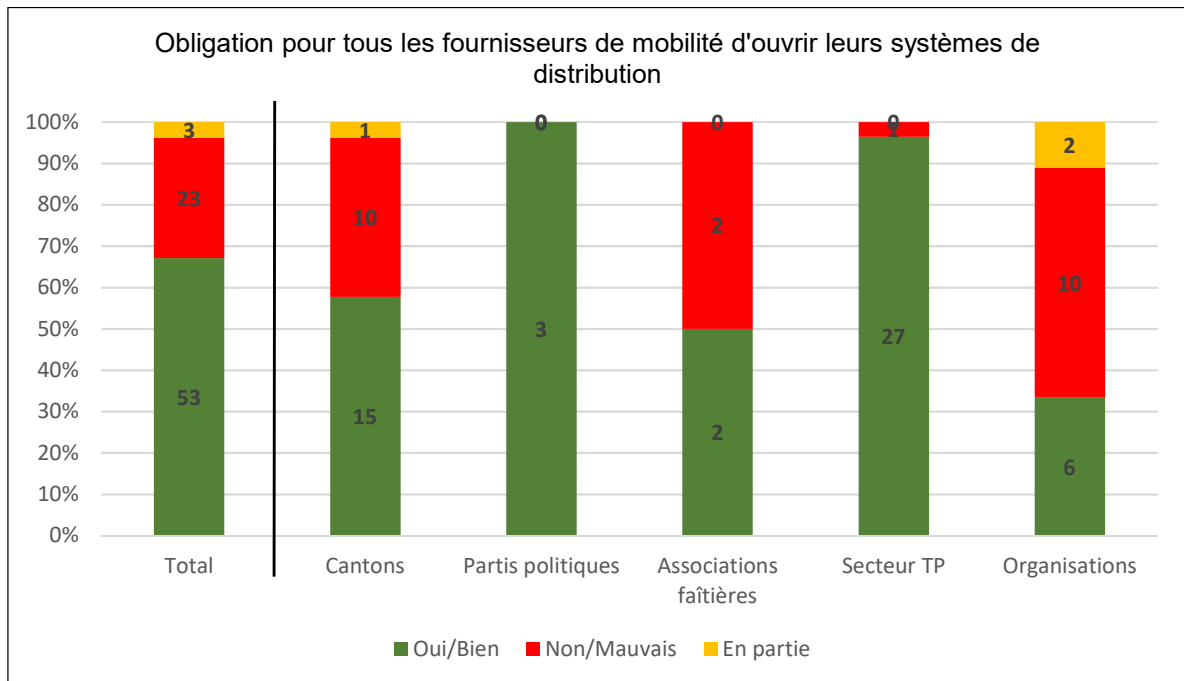
Les participants qui répondent **NON** fondent leur avis également sur les **différentes conditions-cadre**. Ils soulignent que les prestataires de l'économie privée ayant des données comme capital ne peuvent pas être traités exactement de la même manière que le secteur des TP, car ce dernier est actif sur un marché régulé (VD, economiesuisse, USIC, asut, hotelleriesuisse). Economiesuisse, asut et hotelleriesuisse sont d'avis que la divulgation de données importantes pour le système et l'ouverture des systèmes de distribution des entreprises privées doivent être volontaires, vu que l'économie privée montre un net intérêt à un marché de la mobilité qui fonctionne avec des offres interopérables. L'interopérabilité doit être assurée au plus par une réglementation minimale (normes techniques, interfaces pour les données et les systèmes de distribution, interfaces physiques de l'infrastructure) si l'approche volontaire échoue dans la pratique.



## Question 4b): Souhaiteriez-vous que d'autres fournisseurs de mobilité en dehors des TP soient également tenus par la loi d'ouvrir leurs systèmes de distribution ?

### Opinion générale

79 participants se sont prononcés sur l'obligation légale d'ouvrir les systèmes de distribution des autres fournisseurs de mobilité. Une nette majorité (54 sur 79) approuve cette obligation légale. Trois participants ne l'approuvent qu'en partie, parce que les effets d'une obligation légale ne sont pas clairs, qu'il faut limiter l'obligation aux fournisseurs de mobilité qui bénéficient d'aides étatiques ou accèdent aux infrastructures de distribution des TP. À peine un tiers (23 sur 79) refuse cette obligation, car il s'agit d'une atteinte à la liberté économique.



### En détail

	Oui	Partielle-ment	Non
<b>Cantons</b>	BE, GL, AR, TG, VD, GE, JU, ZH, AG, UR, SH, OW, VS, NE, TI	BS	CTP, BL, LU, FR, NW, ZG, SG, SZ, GR, SO
<b>Partis</b>	PS, PDC, Les Verts		
<b>Associations faitières</b>	UVS, USS		economiesuisse, USAM
<b>Secteur des TP</b>	UTP, LITRA, ch-direct, ct-suisse, CarPostal, RhB, CFF, SOB, VBZ, Onde Verte, Libero, TNW, ZVV, engadin mobil, TVDK, TRAVYS, TransN, VBG, STI, VZO, zb, ZSG, A-Welle, BeoAbo, TPG, SZU, SBW		VVL
<b>Organisations</b>	SEV, Pro Bahn, ATE, CITraP, SSR, MaaS Global	COMCO, SVI	asut, HKBB, its-ch, ASTAG, FRS, TCS, Centre Patronal, hôtellerie-suisse, USIC, VFAS



Une nette majorité répond **OUI** à l'obligation légale d'ouvrir les systèmes de distribution des autres fournisseurs de mobilité, principalement **au sens de l'égalité de traitement** (principe de la réciprocité) (TI, NE, VS, UR, SH, JU, AG, AR, GL, TG, BE, VD, PS, PDC, UVS, SG, ATE, SEV, Pro Bahn). Le secteur des TP et le canton ZH considèrent cette obligation comme une condition indispensable. La SOB estime que cette obligation est judicieuse si les réglementations de la branche concernant l'ouverture complète de l'infrastructure de distribution des TP s'avèrent incomplètes et propose que l'ouverture soit obligatoire pour les offres d'autres fournisseurs de mobilité qui intègrent des données publiques et/ou des prestations de service publiques, par exemple des TP. Certains participants font remarquer que l'ouverture à d'autres fournisseurs de mobilité requiert la création de bases légales. Ils considèrent que la LTV n'est pas appropriée pour cela (OW, GE, Les Verts). MaaS Global souligne que l'obligation légale pourrait être une aide particulière pour la création de solutions MaaS multimodales et qu'elle est un instrument efficace afin de garantir dans l'ensemble un système de transports durable.

La COMCO, le canton BS et SVI approuvent **EN PARTIE** la réglementation proposée. Selon la COMCO, il faut examiner les effets d'une obligation légale sur les fournisseurs de mobilité concernés et sur l'économie nationale ; simultanément, il faudrait aussi **vérifier les effets d'autres variantes envisageables** telles qu'une participation volontaire de fournisseurs privés de mobilité à la plate-forme générale de distribution subordonnée à l'ouverture de leur système de distribution. Le canton BS et SVI souhaitent que l'obligation soit **restreinte aux fournisseurs de mobilité** qui bénéficient de subventions de l'État ou qui accèdent à l'infrastructure de distribution des TP en tant qu'intermédiaires en mobilité.

À peine un tiers des participants dit **NON** à l'obligation proposée, car elle représente une **atteinte injustifiée à la liberté économique**. Un avis souvent exprimé (TCS, CTP et 9 cantons) est que les entreprises de l'économie privée ne peuvent pas être traitées sur un pied d'égalité avec les entreprises de TP subventionnées par l'État en raison des conditions-cadre différentes. La CTP et d'autres cantons sont d'avis que, pour atteindre l'objectif du projet, les fournisseurs intéressés aux offres multimodales doivent rencontrer le moins possible d'obstacles à la concurrence (cela inclut les entreprises de transport). Economiesuisse, asut, HKBB et hotelleriesuisse s'interrogent sur la constitutionnalité d'une telle intervention (liberté économique, proportionnalité etc.).

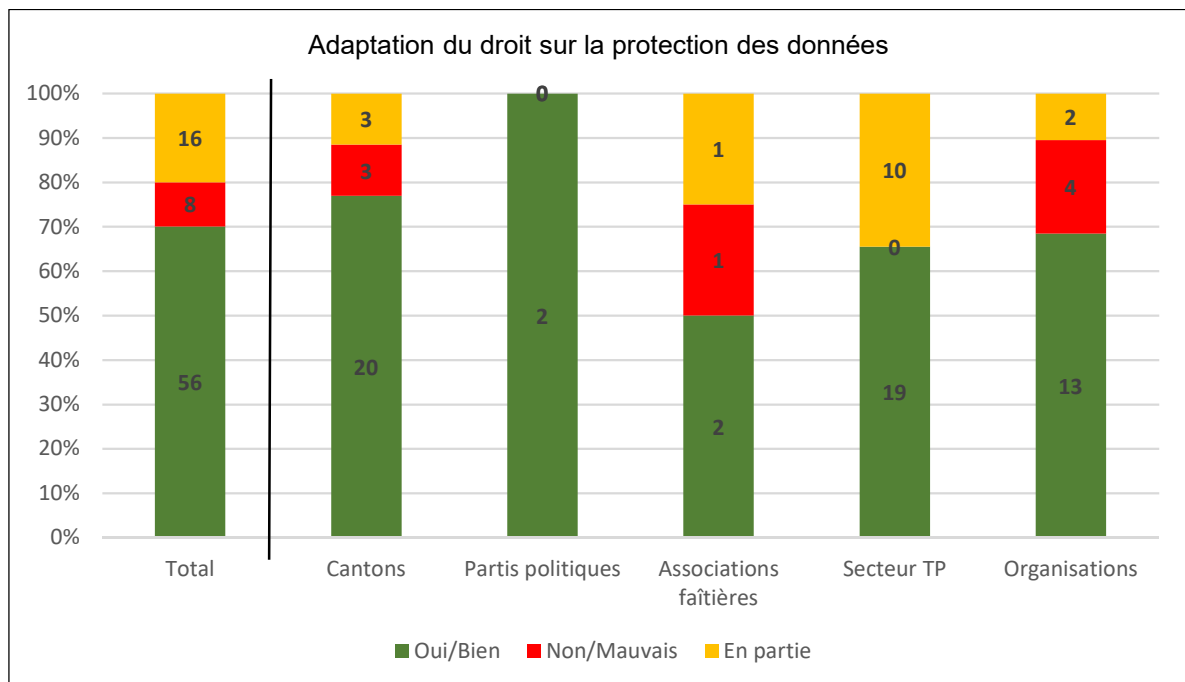


### 3.4. Questions sur l'adaptation du traitement des données par des entreprises de TP

**Question 5a): 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 ?**

#### Opinion générale

Cette question a suscité 80 réponses. Plus des deux tiers (56 sur 80) des participants approuvent le fait que les entreprises de TP ne soient plus soumises au droit de la protection des données régissant les organes fédéraux mais à celui applicable aux particuliers. Une minorité (16 sur 80) rejette en partie cette réglementation et exige des adaptations (suppression de la 2<sup>e</sup> phrase à l'art. 19a, al. 1, du projet de LTV) ou que la protection des données soit vérifiée de manière générale notamment dans le cadre d'une étude d'impact. La réglementation proposée est complètement rejetée par une très faible minorité (8 sur 80), entre autre parce qu'on ignore les effets et que le niveau de protection des voyageurs baissera.



#### En détail

	Oui	Partiellement	Non
<b>Cantons</b>	CTP, BE, GL, BS, BL, AR, TG, GE, JU, AG, SH, LU, FR, NW, ZG, SG, VS, TI, SO, GR	ZH, SZ, NE	VD, UR, OW
<b>Partis</b>	PS, PDC		
<b>Associations faitières</b>	UVS, USS	USAM	economiesuisse
<b>Secteur des TP</b>	ct-suisse, Libero, SOB, TPF, VBZ, TNW, ZVV, VVL, engadin mobil, SBW,	UTP, LITRA, ch-direct, CarPostal, RhB, CFF,	



	SZU, TPG, TransN, VBG, STI, VZO, ZSG, A-Welle, BeoAbo	Onde Verte, TVDK, TRAVYS, zb	
<b>Organisations</b>	FAIRTIQ, SEV, its-ch, Pro Bahn, SVI, TCS, ATE, transfair, FRC, CITraP, SSR, VSAS, MaaS Global	ASTAG, FRS	asut, hotelleriesuisse, USIC, privatim

En répondant **OUI**, une grande majorité approuve, **au sens de l'égalité de traitement** des autres fournisseurs de mobilité, que les entreprises de TP ne soient plus soumises au droit sur la protection des données applicables aux organes fédéraux mais à celui régissant les particuliers – pour autant qu'elles n'agissent pas de manière souveraine en restreignant les droits et la liberté des personnes. Le PS, le PDC et Pro Bahn approuvent la disposition sous réserve que le niveau de protection des données de la clientèle ne faiblisse pas par rapport au droit en vigueur, en particulier en ce qui concerne les exigences quant à l'accord sur le traitement des données. USS et SEV demandent que l'art. 19a, al. 2, du projet de LTV soit complété en ce sens que les bénéfices résultant de l'utilisation et du traitement des données ne puissent pas être utilisés de manière privée mais qu'ils soient réinvestis dans le perfectionnement du système. Pro Bahn indique que la Confédération ne doit pas se soustraire à ses responsabilités.

Différentes réponses soulignent le fait que les **effets concrets** sont **difficiles à estimer** et à évaluer (NE, SZ, ZH, VBG, VZO, SZU, ct-suisse, ZVV, engadin mobil, BeoAbo, tnw, A-Welle, Libero, ZSG).

Une minorité du secteur des TP est **EN PARTIE** d'accord et exige que la **suppression de la disposition** (2<sup>e</sup> phrase de l'art. 19a, al. 1, projet de LTV) selon laquelle les entreprises de TP, si elles **agissent de manière souveraine en restreignant des droits et des libertés des personnes**, doivent rester assujetties au droit sur la protection des données applicables aux organes fédéraux (CarPostal, zb, RhB, CFF, TVDK, UTP, LITRA, ch-direct, TRAVYS, CITraP). Ces réponses sont motivées par le fait que la disposition en question, en comparaison avec le droit en vigueur, ne fournit pas davantage de clarté, qu'elle contient un désavantage par rapport aux fournisseurs de mobilité multimodale et que les dispositions applicables aux particuliers suffisent en vue du traitement des données personnelles. Une autre minorité note que la protection des données doit être **examinée dans son ensemble** dans le cadre d'une réglementation globale relative à la mobilité multimodale et que les mesures à prendre doivent être évaluées à l'aide d'une étude d'impact sur la protection des données (NE, SZ, ZH). ASTAG, FRS et VFAS estiment qu'il n'est en principe pas opportun d'appliquer au secteur public le droit privé sur la protection des données mais que si les autres conditions sont remplies et que l'accès à la plate-forme est complètement non-discriminatoire, les prescriptions sur la protection des données pourraient être les mêmes pour toutes les chaînes de mobilité multimodales.

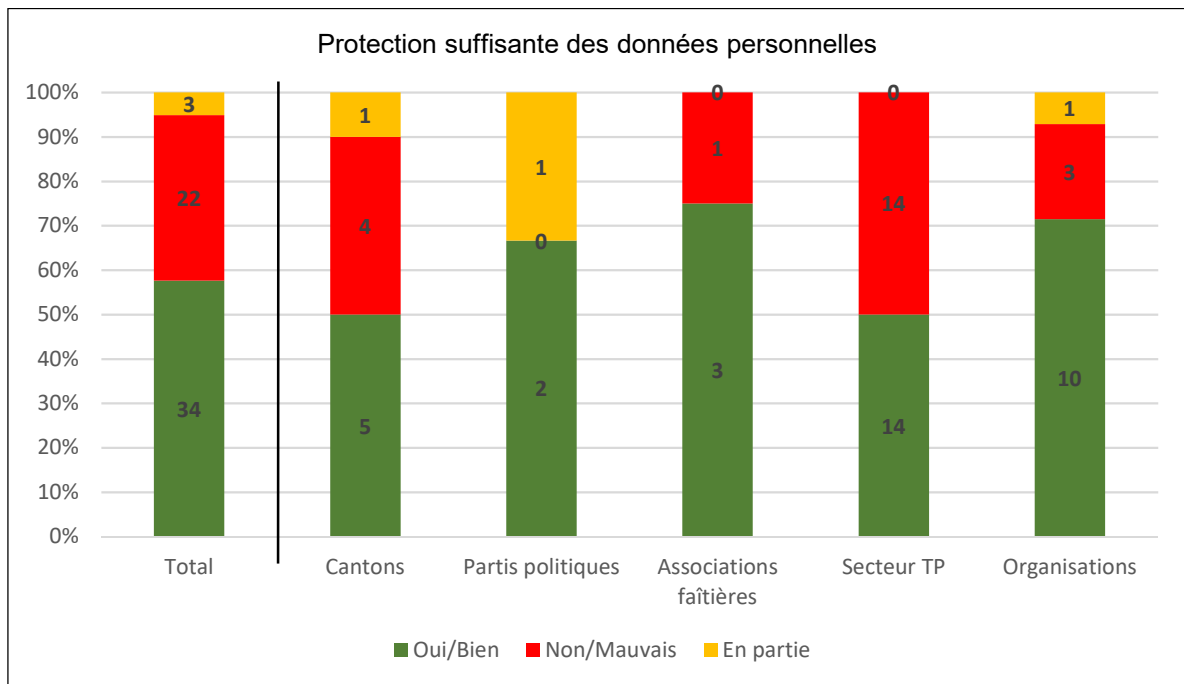
Très peu de participants répondent **NON** et rejettent la disposition proposée, étant d'avis qu'il faut **maintenir la solution actuelle**. Ils soulignent aussi les effets incertains et la restriction du niveau de protection des voyageurs (UR, OW, VD). Privatim estime que l'adaptation affaiblit la protection des données pour les personnes concernées, renvoie aux études d'impact sur la protection des données prévues dans les plans de mesures, à la révision en cours de la loi sur la protection des données et rejette l'adaptation proposée parce qu'elle est précoce. Privatim demande de supprimer l'art. 19a du projet de LTV et de laisser l'art. 54 dans sa forme actuelle. Economiesuisse, asut et hotelleriesuisse estiment que la différenciation actuelle est justifiée objectivement et qu'il n'est pas opportun d'appliquer le droit privé sur la protection des données au secteur public sans autre forme de procès : les entreprises de TP génèrent dans une large mesure des données personnelles sur mandat public et c'est pourquoi leurs conditions-cadre du traitement de ces données doivent être différentes de celles des entreprises privées actives sur le marché libre. Dans tous les cas, il faudrait lier de nouvelles libertés des entreprises publiques à des conditions ad hoc, par exemple lier la compétence d'utiliser les données sur les déplacements à l'obligation de publier ces données et les conclusions qui en sont tirées en tant que *Open Government Data* (sous forme agrégée et anonymisée). La préparation et la mise à disposition des données doit être gratuite ou tout au plus fournie à prix coûtant. Ce principe doit être valable pour toutes les données qui sont en rapport avec les systèmes de distribution de la branche. À moyen terme, il faut aussi traiter les données de base du trafic multimodal mentionnées dans le rapport explicatif comme *Open Government Data*.



## Question 5b): Pensez-vous que les intérêts des voyageurs en matière de protection de leurs données personnelles sont suffisamment garantis par le projet ?

### Opinion générale

59 participants ont répondu à la question concernant la garantie des intérêts de protection. Une majorité (34 sur 59) approuve la question et est donc d'avis que le projet de loi préserve les intérêts de protection des voyageurs en matière de données personnelles. Quelques participants (3) sont en partie d'accord et exigent une concrétisation de la protection des données. Un peu moins de la moitié des participants (22 sur 59) refuse le projet pour différentes raisons, faisant remarquer, entre autres, qu'il y a des incertitudes en ce qui concerne l'utilisation des données et qu'il faut par conséquent effectuer une étude d'impact sur la protection des données. Plusieurs participants ont renoncé à répondre, considérant la question comme non évaluable à l'heure actuelle.



### En détail

	Oui	Partielle-ment	Non
<b>Cantons</b>	BE, BS, BL, JU, VS	VD	ZH, OW, SZ, NE
<b>Partis</b>	PS, PDC	Les Verts	
<b>Associations faitières</b>	UVS, economiesuisse, USAM		USS
<b>Secteur des TP</b>	UTP, LITRA, ch-direct, CarPostal, RhB, CFF, SOB, TPF, VBZ, Onde Verte, TVDK, TRAVYS, zb, ZVB		Ct-suisse, TPG, SZU, SBW, VBG, Libero, TNW, ZVV, engadin mobil, STI, VZO, ZSG, A-Welle, BeoAbo
<b>Organisations</b>	asut, its-ch Pro Bahn, ASTAG, FRS, TCS, ATE, hotelleriesuisse, VFAS, MaaS Global	FRC	SEV, SSR, privatim





Quelques participants indiquent qu'à l'heure actuelle, la question **ne peut pas être évaluée**, car il n'y a pas assez d'expérience pratique (CTP, SO, LU, FR, NW, ZG, SG, TI, UR, SH, AG, AR, GL, TG, GE, VVL, SVI).

Un peu plus de la moitié des participants répond **OUI**. Ils sont d'avis que le projet de loi préserve les intérêts de protection des voyageurs en ce qui concerne les données personnelles. Le canton JU exige qu'il reste possible de voyager de manière anonyme. Différents participants du secteur des TP (entre autres : UTP, LITRA, CarPostal, CFF, TVDK) renvoient au fait que toutes les personnes qui souhaitent voyager anonymement peuvent le faire à l'heure actuelle et pourront le faire à l'avenir, par exemple moyennant un SwissPass impersonnel. Ils soulignent que la branche est en train d'élaborer un règlement interne sur la protection des données dans tout le secteur des TP. Différents participants notent que, dans la mesure où il est nécessaire de recenser des données personnelles particulièrement dignes de protection et des profils de personnalité en vue du transport de personnes et de l'exploitation ou pour la sécurité des voyageurs, de l'exploitation et de l'infrastructure, il est admissible de recenser et sauvegarder ces données dans ce but, mais dans aucun autre (PS, Pro Bahn, VBZ, FRC).

Une faible minorité est **EN PARTIE** d'accord. Elle exige une **concrétisation** de la protection des données ou demande que seules les données de base strictement nécessaires soient recensées et que d'autres données telles que celles sur les déplacements ne soient pas recensées (BE, VD).

Une minorité pertinente répond **NON** pour différentes raisons. Certains participants remarquent qu'il y a en principe des incertitudes en ce qui concerne l'utilisation des données des voyageurs (NE, ZH, et env. la moitié du secteur des TP). D'autres demandent une étude d'impact sur la protection des données (ZH, VBG, VZO, SZU, ct-suisse, ZVV, engadin mobil, BeoAbo, tnw, A-Welle, Libero, ZSG). Privatim voit d'importantes mesures à prendre en ce qui concerne les données techniques et la distribution et demande pour cette raison que le niveau de protection soit maintenu pour les personnes concernées.



## Question 5c): 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 ?

### Opinion générale

73 participants ont indiqué leurs conceptions concrètes concernant les offres non-discriminatoires des entreprises de TP (cf. explications ci-après).

### Offres anonymes

Une majorité est d'avis qu'aujourd'hui comme à l'avenir, il faut pouvoir disposer d'offres anonymes (CTP, majorité des cantons, secteur des TP, ATE). L'achat de **billets individuels** doit rester possible même sans fournir de données personnelles. Notamment la moitié des cantons exige un **assortiment de base de titres de transport** pour lequel les données personnelles de base sont connues mais les déplacements des voyageurs ne sont pas recensés (par ex. abonnement demi-tarif). L'USAM souligne que des voyages sans traitement des données doivent être proposés sur demande des clients. L'UVS note qu'au cas où les titres de transport connus actuellement seraient incompatibles à long terme avec un système de contrôle entièrement électronique, il faudrait développer des **abonnements complètement anonymes** en complément aux offres qui incluent l'enregistrement de données personnelles. Le canton BS est aussi d'avis que la branche doit développer des abonnements anonymes. Environ un tiers des prises de position mentionne un SwissPass anonyme (CTP et 9 cantons, PS, UVS, ATE, Pro Bahn, FRC et IGöV Ostschweiz ainsi qu'env. un tiers du secteur des TP). Le secteur de TP, notamment LITRA, l'UTP et ch-direct, soulignent qu'après l'introduction du ticketing électronique (sans papier), il existera en sus du SwissPass actuel un SwissPass anonyme. SOB, zb et TPG soutiennent des solutions qui permettent l'achat anonyme de l'offre de base de l'assortiment des TP. Leurs approches sont l'introduction de billets électroniques anonymes prépayés, l'introduction de distributeurs automatiques sans papier, la collaboration avec les points de vente de tiers et des distributeurs automatiques simples qui ne disposent que d'un assortiment limité.

### Prix avantageux pour les voyages personnalisés

Différents participants notent que les clients ne doivent pas être obligés d'accepter des conditions disproportionnées ni des désavantages au niveau des prix afin de pouvoir voyager de manière anonyme (CTP, SO, LU, FR, NW, ZG, SG, TI, NE, VS, UR, OW, SH, SZ, JU, AR, GL, TG, BE, GE, VD, BS, FRC, SVI). Différentes réponses font remarquer que les cartes de parcours personnalisées doivent rester exemptées (USS, SEV, Les Verts). Le canton BL est aussi d'avis que les titres de transport à l'unité, les cartes multicourses et les abonnements impersonnels mensuels et annuels prépayés doivent pouvoir être acquis sans indication de données personnelles ni coûts supplémentaires, tandis que le recensement de données personnelles est légitime pour tous les autres titres de transport et d'offres combinées, et donc aussi pour les titres de transport précités lorsqu'ils sont dégriffés. Le canton BS considère que la formulation de l'art. 19, al. 1<sup>bis</sup>, du projet de LTV est trop rigide en ce sens que les prix avantageux liés à des « rabais de quantité », aux abonnements personnels ou pour un décompte du meilleur prix a posteriori doivent être admis, et il renvoie au dernier paragraphe du rapport explicatif, ch. 1.2.7, en demandant que la formulation du texte de loi soit adaptée de manière à refléter la marge de manœuvre promise dans le rapport explicatif.

D'autres participants, principalement issus du secteur des TP (ZH, AG, VBZ, VBG, SZU, VZO, ZSG, SBW, ct-suisses, ZVV, engadin mobil, BeoAbo, TNW, A-Welle, Libero, its-ch, ZSG) considèrent qu'il n'est **pas réaliste** de vouloir que les voyages anonymes soient possibles de manière tout à fait non discriminatoire. Les voyageurs connus bénéficieront toujours de certains avantages (par ex. rabais) par rapport aux voyageurs anonymes. La disposition semble donc pratiquement impossible à mettre en œuvre de ce point de vue. TNW indique à titre d'exemple que les abonnements de sa zone sont



subventionnés de manière ciblée par les pouvoirs publics pour les résidents locaux, ce qui ne serait pas possible sur une base anonyme.

### ***Besoins des clients***

Des avis isolés (USS, SEV, Les Verts) indiquent que les utilisateurs doivent pouvoir s'informer à tout moment et pour toutes les offres sur les voyages sans obstacles et acheter des billets, sans divulguer leurs données. Ce principe doit être inscrit dans la loi pour tous les fournisseurs et intermédiaires. IGöV Ostschweiz souligne les besoins non numériques des clients. L'utilisation ou le refus d'utiliser des offres numériques sont indépendants de l'âge. Il est important que l'accès aux produits soit garanti de manière contraignante non seulement de manière numérique mais aussi analogique.

### ***Pas d'extension aux fournisseurs de mobilité privés***

Pour economiesuisse, l'USIC, asut et hotelleriesuisse, le projet traite de prescriptions politiques pour des entreprises paraétatiques dans un marché régulé. Par conséquent, l'obligation ne doit pas être étendue à d'autres fournisseurs de mobilité de l'économie privée. MaaS Global est d'avis que les exigences ne doivent pas être valables pour les applications multimodales, car il est impossible d'obtenir un billet anonyme dans le cadre d'une offre accessible uniquement par smartphone.

### ***Accès aux informations***

Du point de vue des associations routières, « non-discriminatoire » signifie que des tiers puissent également accéder à toutes les informations du secteur des TP (par ex. type et temps, annonces de retard, suppressions de trains, trains spéciaux) et qu'ils puissent effectuer eux-mêmes le traitement relatif à leur clientèle (FRS, ASTAG, TCS, VFAS).



## **Question 5d): Avez-vous d'autres préoccupations concernant la protection des données ?**

43 participants ont exprimé d'autres préoccupations dans le domaine de la protection des données. Ces préoccupations portent sur le contrôle et les sanctions dans le cadre de la protection des données, le traitement des données personnelles, les réglementations dans la LTV et la révision de la loi sur la protection des données.

### ***Contrôle et sanctions***

La CTP et les cantons SO, LU, FR, NW, ZG, SG, OW, AG, VD ainsi que VVL demandent que le traitement et l'utilisation des données des fournisseurs soient surveillées par un organe adéquat et que tout comportement illicite (par ex. abus) soit sanctionné. Pour la FRC, il est important que le Préposé fédéral à la protection des données soit consulté régulièrement et que les retours d'information soient contraignants si des problèmes sont constatés.

### ***Traitement de données personnelles***

Le canton SZ exprime des craintes quant à l'approche adoptée dans le projet. Celui-ci ne doit pas chercher à sécuriser les systèmes compatibles à l'avenir mais à protéger complètement les personnes concernées par les différents traitements de données afin qu'elles ne soient pas victimes de traitements de données injustifiés. Il note expressément qu'il ne faut pas traiter de plus en plus de données des citoyens. Lors de la mise à disposition des données mobilières, les communes et les cantons, en tant qu'auteurs ou propriétaires de ces données, jouent un rôle formel décisif. C'est pourquoi ils doivent aussi être impliqués dans une mesure appropriée. Les données personnelles ne doivent pas être traitées à l'avance sous prétexte qu'elles pourraient servir à des fins encore non définies.

Pour le PS et pour Pro Bahn, il est important que les modifications proposées de la LTV n'abaissent pas le niveau de protection de données des clients par rapport au droit actuel, et que les données personnelles dignes de protection soient bel et bien protégées. L'USS et SEV exigent une interdiction d'utiliser les données personnelles à titre commercial en dehors des prestations de mobilité et d'exploiter les bénéfices à titre privé lors de l'utilisation appropriée des données d'utilisateur personnelles. Le canton VD souligne que l'accès à la plate-forme Nova par des tiers doit servir exclusivement à des fins de vente. Les tiers ne doivent pas avoir accès à d'autres données. AGILE.CH exige de structurer l'échange de données de sorte que la protection des données, notamment pour les personnes handicapées, soit garantie à tout moment. Les données sur l'état de santé doivent être séparées clairement des données relatives aux besoins personnels en vue du transport.

### ***Réglementation spéciale dans la LTV***

Le canton SH considère qu'il est nécessaire d'étudier en profondeur les grandes lignes du traitement admissible des données ainsi que la nécessité de régler les droits des personnes concernées dans la LTV. Une partie du secteur des TP estime qu'il est indiqué de vérifier à fond la protection des données dans le cadre d'une réglementation globale de la mobilité multimodale et d'évaluer les éventuelles mesures à prendre en termes de législation. Préalablement à une réglementation légale de la mobilité multimodale et à une ouverture des infrastructures de distribution, il faudrait effectuer une étude d'impact sur la protection des données et en tenir compte dans la législation (SZU, VZO, ZSG, ct-suisse, ZVV, engadin mobil, BeoAbo, tnw, A-Welle, Libero, ZSG).



### ***Réglementation de l'utilisation des données***

VBZ recommande de régler aussi les questions techniques de l'utilisation des données pour la mobilité multimodale, à savoir leur standardisation, leur accessibilité et leur lisibilité par une machine (automatisation). Afin de protéger les données personnelles, il faut prescrire deux bases de données séparées (personnelles et non personnelles). Il doit être clair dès le début quelles données sont des *open data* et lesquelles ne le sont pas.

Les CFF et zb sont d'avis que l'adaptation proposée de l'art. 19 du projet de LTV implique aussi la modification de l'art. 16a LCdF.

### ***Révision de la loi sur la protection des données***

FER et Privatim renvoient à la révision en cours de la loi sur la protection des données. Dans le cadre de la modification du droit européen sur la protection des données, la Suisse renforce son droit afférent, en particulier les droits individuels des personnes concernées. Le message à ce sujet est actuellement traité par les Chambres fédérales. C'est pourquoi la discussion sur un changement de système pour les entreprises des TP est considérée comme prématurée.

### ***Égalité de traitement de tous les fournisseurs de mobilité***

IGöV Ostschweiz demande que tous les fournisseurs soient soumis aux mêmes règles de protection des données.



### 3.5. Questions relatives aux impacts lors de la mise en œuvre

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

73 participants ont évalué le projet par rapport aux impacts dans la mise en œuvre.

##### ***Les impacts ne sont pas encore clairs – il faut des clarifications supplémentaires***

La CTP et quelques cantons (SZ, SO, LU, FR, NW, ZG, SG) estiment que le projet n'est pas suffisamment mûr et qu'il n'est donc pas possible d'évaluer définitivement les impacts dans la mise en œuvre. Ces participants sont d'avis que des travaux de fond sont encore nécessaires concernant les plans de mesures. Le canton VD se pose des questions par rapport aux conséquences de l'ouverture pour les entreprises de transport et estime qu'une phase-pilote permettrait d'élucider celles-ci. Le PDC et transfair sont d'avis qu'il vaut mieux présenter les chances et les risques ou plus exactement montrer qui profite de l'ouverture des systèmes de distribution et qui assume les charges. MaaS Global exige également des concrétisations supplémentaires. L'USIC constate que le projet à mettre en consultation offre globalement une solution adaptée au marché suisse mais que le manque de limitation claire entre privatisation et libéralisation entrave la réglementation des prestataires de service proches de l'état et ceux faisant partie de l'économie privée. L'USIC, l'USAM, economiesuisse, hotelleriesuisse et l'asut exigent une étude d'impact complète sur la réglementation.

##### ***Difficultés et conditions préalables manquantes pour les offres de mobilité multimodale***

La SOB part du principe que, dans sa forme actuelle, le projet rencontre de la résistance au niveau des TP et des cantons, ce qui va retarder sa mise en œuvre et réduire massivement l'influence des fournisseurs de mobilité suisse dans l'élaboration des futures offres de mobilité intermodale. FAIRTIQ signale que la simple annonce d'une éventuelle libéralisation de la distribution a poussé les TP à abolir entièrement la commission dans le trafic direct et à conclure, après analyse des possibles scénarios subséquents, qu'il est probable qu'un monopole se forme au niveau de la distribution des tickets du trafic direct, voire des tickets de parcours. Cela déconnecterait l'actuelle concurrence et rendrait improbable tout progrès supplémentaire dans un domaine qui offre encore beaucoup de potentiel technologique en termes d'augmentation de l'utilité pour les clients, ce qui doit être évité. Pour Its-ch, les défis se situent au niveau de la mise en œuvre rapide tout en assurant la non-discrimination, le financement des adaptations à apporter aux systèmes de distribution centraux et l'anonymat des voyages. L'ASTAG, FRS, la VFAS et le TCS se positionnent en faveur d'une mise en œuvre rapide qui doit être dirigée par le DETEC ou plus exactement par l'OFT et dans laquelle il faut absolument impliquer des tiers. La CTP ainsi que les cantons SO, LU, FR, SG, GR, SZ, NW, ZG trouvent par contre qu'un retard du projet peut être assumé à condition que les entreprises de transport assurent l'ouverture de la plateforme NOVA. La VFAS demande une solution aussi allégée et simple que possible afin d'assurer l'attrait pour des prestataires privés et de créer une plus-value pour le marché et le consommateur. La Zb, la RhB, les CFF et TVDK écrivent qu'il serait simple, dans le cadre d'une réglementation de branche, de concrétiser les dispositions légales prévues étant donné que la branche dispose déjà des organes décisionnels et de mise en œuvre comme l'UTP ou ch-direct. Le Conseil suisse des aînés se prononce en faveur d'une introduction par étapes. Le canton ZH et différents participants du secteur des TP (VBZ, VBG, SBW, VZO, SZU, ct-suisse, ZVV, engadin mobil, BeoAbo, TNW, A-Welle, Libero, ZSG) sont d'avis que l'objectif de mobilité multimodale ne pourra pas être atteint par le projet étant donné que celui-ci se concentre exclusivement sur l'ouverture de la distribution des transports publics. D'après ces participants, la condition préalable d'une mise en œuvre profitable serait l'ouverture simultanée des infrastructures de distribution de tous les fournisseurs de mobilité.



### ***Nouvelles offres / système global des transports***

Les cantons SH, AR, GR, UR et GL pensent que le projet suscitera un grand intérêt et que de nouvelles offres apparaîtront sur le marché. Le canton BE partage également cet avis mais estime que le soutien en faveur de la mise en place d'infrastructures de données et de distribution n'aura que peu d'effets. Du point de vue de la demande, la SVI pense que le projet possède un grand potentiel en matière d'amélioration du choix du mode de transport en faveur des TP, d'atténuation des pointes de trafic, de transfert du trafic sur différents modes de transport, de délestage des modes de transport mais aussi en faveur d'un réseau plus efficace et viabilisé. La VBZ part du principe qu'en ouvrant les systèmes de distribution des TP, on peut s'attendre à davantage d'innovations dans le domaine des offres multimodales, ce qui augmentera simultanément l'utilisation de l'infrastructure de distribution par des tiers et générera une hausse des charges et une complexité plus élevée en termes de distribution des rôles et de partage des coûts entre les ETC. La SVI remarque que les efforts de la Confédération vont générer une demande générale plus élevée ce qui devrait avoir des conséquences sur l'ensemble de l'infrastructure des transports, à savoir une plus forte sollicitation de la route et du rail entraînant une hausse des coûts et une consommation d'énergie plus élevée. Le législateur et les propriétaires des infrastructures sont invités à agir en conséquence à ce niveau. LITRA remarque qu'il convient de prendre en compte la part de plus-value qui demeure auprès de chaque participant au marché et qu'il faut définir précisément qui et dans quel cadre contribue au financement et à l'exploitation de l'infrastructure d'informations à la clientèle et de distribution accessible à tous. Le canton BS s'attend à court terme à un élargissement significatif du marché, car les tiers pourront à peine gagner quoi que ce soit via la part du ticket des TP puisque la branche a adapté la réglementation de la commission. Il part cependant du principe qu'une plate-forme multimodale se développera à moyen terme à l'externe ou au sein de la branche. D'après lui, reste à savoir si le secteur des TP s'engagera dans son ensemble sur cette voie ou si seules certaines entreprises des TP se positionneront sur ce marché. Le secteur des TP serait néanmoins prédestiné à jouer un rôle central en la matière. Le canton GE n'escompte que peu d'impacts car la réglementation se réfère uniquement aux entreprises de transport déjà bien avancées sur ledit sujet et qui disposent des structures nécessaires pour définir les conditions-cadres. D'après lui, le projet sert de simple catalyseur pour la mise à disposition des données des TP. Il estime que le présent projet est trop restreint et pense qu'il est important d'impliquer rapidement les autres fournisseurs de mobilité pour assurer la réciprocité. Le secteur des TP (VZO, CarPostal, VBG, SZU, ct-suisse, ZVV, engadin mobil, BeoAbo, TNW, A-Welle, Libero, ZSG) craint que si des intermédiaires en mobilité se concentrent sur des prestations ayant de préférence des marges importantes et allant à l'encontre des objectifs de la politique de transport, cela pourrait entraîner l'incitation à utiliser les offres de mobilité.

### ***Le développement des plates-formes de mobilité multimodales impliquant la participation de tous les fournisseurs de mobilité demande du temps.***

Différents cantons comme TI, OW, AI ou AG ainsi que la FER considèrent qu'il est pertinent et comparativement simple de mettre en œuvre ou de concrétiser rapidement l'ouverture de la distribution via des règlements communs à la branche, tandis que l'ouverture des systèmes de données et de distribution des fournisseurs de mobilité, hors TP, s'avérera nettement plus difficile et nécessitera plus de temps. Le canton TG est également d'avis que l'ouverture ordonnée des systèmes de données et de distribution des fournisseurs de mobilité, hors TP, sera exigeante en ce qui concerne l'égalité de traitement des entreprises de TP, mais indispensable. L'UVS remarque que le projet présuppose que tous mettent en commun leurs propres offres. L'avenir dira si des plates-formes de mobilité multimodale se développeront. Faute de quoi, il faudra envisager une adaptation de la réglementation.



### **Régions périphériques / heures creuses / Service public**

Pro Bahn considère le projet comme un aménagement du service public qui permettra aussi de mieux desservir les régions de montagne, étant donné que plus l'accès aux TP est simple, plus le taux d'utilisation des moyens de transport est élevé, ce qui résulte en une baisse des coûts grâce à des recettes supplémentaires. Le canton BE laisse présager une augmentation de la pression sur la distribution traditionnelle des TP avec une optimisation des coûts au détriment des régions périphériques et des groupes de clients peu familiarisés avec la technologie. Les cantons BE et NE ne savent pas encore dans quelle mesure les prestations de mobilité multimodale amélioreront la desserte dans les régions périphériques et durant les heures creuses et envisagent également des scénarios tels que le recul de la demande en TP et des hausses des coûts comme étant réalistes. Le canton VS part également du principe que cela pourrait, d'une part, provoquer une certaine pression sur les entreprises de transport traditionnelles pour optimiser les coûts dans le trafic grandes lignes et le trafic régional, mais que les nouvelles offres multimodales pourraient, d'autre part, générer de nouveaux potentiels et alternatives par rapport aux offres actuelles dans les régions périphériques avec des améliorations durant les heures de pointes et les heures creuses. L'ATE craint un affaiblissement du service public, car il existe un danger que des fournisseurs de mobilité privés s'imposent à long terme sur le marché des transports, que le rôle occupé par les entreprises de TP s'affaiblisse et que les frontières entre les transports privés et publics commencent à s'effacer. CarPostal remarque que c'est justement dans les régions périphériques, durant les heures creuses ou sur les marchés de niche (par ex. enfants, personnes à mobilité réduite) que manquent les incitations microéconomiques à ce que des privés fournissent de nouvelles offres multimodales et qu'il faut, pour cette raison, prendre des mesures supplémentaires au sens d'une desserte de base comme par exemple des transports publics sur demande. Certains participants demandent une nouvelle analyse du potentiel et des effets des offres multimodales dans les régions périphériques et aux heures creuses, vu que ces dernières ne sont généralement pas attrayantes pour des prestataires privés (RhB, TVDK).

### **Environnement**

Pour l'ATE, il est évident que les objectifs de développement durable ne peuvent être atteints que grâce à un rôle directeur clair de la part des pouvoirs publics. Pro Bahn est d'avis que les offres de mobilité multimodale ne doivent pas proposer des véhicules fonctionnant à l'essence ou au diesel, ni de véhicules TTL (tout terrain de loisir) dans les systèmes d'autopartage (*car-sharing*).

### **Clientèle**

Le PS et Pro Bahn estiment qu'une éventuelle baisse des prix des billets serait avantageuse pour les clients.

### **Données**

Pour le canton JU, CarPostal, le RhB, TVDK et l'UTP le succès des offres multimodales dépend de la qualité des données des intermédiaires et des possibilités techniques lors de l'échange des données. Les investissements dans ce domaine sont essentiels pour le succès du projet.





### 3.6. Autres remarques

#### Question 7a) : Avez-vous des remarques à faire sur d'autres contenus du projet ?

Ci-après, seuls sont traités les commentaires sans lien direct avec les questions précédentes. Les remarques ayant un lien direct avec des sujets traités concrètement dans le cadre des questions 1 à 6 figurent dans les questions correspondantes.

##### ***Droit de la concurrence et droit des cartels***

La CTP ainsi que les cantons SO, LU, FR, NW, ZG, SG, SZ notent que le projet doit clarifier la manière dont les règlements de la branche se situent par rapport au droit de la concurrence et au droit des cartels.

##### ***Conséquences***

Le canton de Zurich ainsi que des parties du secteur des TP (SZU, ZSG, VBG, SBW, VZO, SZU, communautés des TP, ZVV, TVDK, engadin mobil, BeoAbo, tnw, A-Welle, Libero) estiment que les contenus sont globalement déséquilibrés et que les risques politiques ne sont pas suffisamment pris en compte. Ils déplorent un manque d'orientations générales et d'objectifs clairs en matière de politique des transports dans le projet. Vu l'importance de la mobilité multimodale, TransReno exige davantage de temps de planification et une plus forte implication des partenaires concernés.

##### ***Liberté économique***

Le canton BL s'engage pour qu'une intervention étatique ne soit pas nécessaire lorsque des acteurs privés élaborent d'eux-mêmes des solutions adaptées en termes de mobilité multimodale. En outre, le canton BL demande un complément à l'art. 23a du projet de LTV qui obligerait les fournisseurs de mobilité à proposer l'ensemble de la gamme des TP. Cette proposition est faite en raison du risque potentiel qu'un fournisseur de mobilité établi exclue les offres d'une communauté tarifaire ou d'une entreprise de sa plate-forme afin de faire pression sur les tarifs établis par les entreprises. Le canton BL ajoute que pour atteindre l'objectif du projet, une orientation sur l'offre serait davantage dans l'intérêt des pouvoirs publics qu'une adéquation à la demande.

L'UDC demande de supprimer l'art. 9, al. 2, let. b, du projet de LTV, car si des offres de transport au bénéfice d'une concession de la Confédération ne peuvent pas s'aligner sur les prix du marché, il ne faut pas que des fournisseurs privés soient freinés par la loi.

Les CFF font remarquer que la protection contre la concurrence résultant d'une concession agit positivement sur la fourniture de prestations de transport. La distribution en tant que marché en aval peut cependant être aménagée selon le droit de la concurrence. Les CFF citent comme exemple les assurances immobilières cantonales, qui ne sont pas obligées de faire codistribuer leurs prestations via des assurances privées, bien que ces dernières aient un grand intérêt à offrir une solution globale aux clients.

Concernant le contrôle sous l'angle du droit des subventions, Uber indique que les fournisseurs de MaaS sont des entreprises privées qui, le cas échéant, ne sont pas cotées en bourse et qui disposent de réglementations correspondantes en termes de divulgation de données et de documents internes.



### ***Coûts de l'accès à l'infrastructure de distribution des TP***

Les fédérations routières sont d'avis qu'aucune marge/provision ne doit être perçue sur la vente d'offres de TP mais que l'accès à la plate-forme Nova doit être, en contrepartie, gratuit, étant donné qu'une contribution aux frais ne pourrait être couverte par des recettes. Ceci à la différence des entreprises de TP qui, dans tous les cas, perçoivent des recettes pour la fourniture de prestations (notamment ASTAG, FRS, TCS).

La FER remarque que la rémunération pour l'utilisation de l'infrastructure doit être calculée conformément au rapport et communiquée à l'autorité de surveillance.

### ***Remarques terminologiques***

Des remarques terminologiques ont été faites à propos du remplacement de l'expression « entreprises de transport » par « entreprises », ce qui n'est pas considéré comme approprié ; et par rapport à l'importance de l'utilisation systématique des termes « fournisseurs de mobilité » et « intermédiaires en mobilité » (UVS).



## Question 7b) : Estimez-vous que des sujets ont été négligés ?

Ci-après, seules sont traitées les suggestions sans lien direct avec les questions précédentes. Les remarques ayant un lien direct avec des sujets traités concrètement dans le cadre des questions 1 à 6 figurent dans les questions correspondantes.

### **Les chances et les risques méritent d'être approfondis davantage**

Environ la moitié des prises de position indiquent que de nombreuses questions restent en suspens par rapport aux chances et aux risques et notamment **concernant les conséquences sur la répartition modale, la demande en TP et les entreprises de TP** et plus précisément des augmentations de coûts correspondantes qui se répercuteraient également sur les pouvoirs publics (CTP, SO, LU, FR, NW, ZG, TI, SG, NE, AG, VS, UR, OW, SH, SZ, AR, GR, GL, BE, GE, Zb, RhB, ZVB, VZO, CFF, TVDK, TransReno, UTP, ATE).

D'après environ un quart des participants, il manque par ailleurs une sorte de « **frein d'urgence** » en cas d'évolution désavantageuse pour le système des TP (NE, UR, OW, SH, AG, AR, ZH, VBZ, VBG, TransN, SBW, VZO, SZU, communautés des TP, ZVV, engadin mobil, BeoAbo, tnw, A-Welle, Libero, ZSG).

La CTP ainsi que les cantons SO, LU, FR, NW, ZG, SZ, GR écrivent que le projet permet un développement mais pas de pilotage cependant.

Les cantons NE, UR, OW, SH, GL ainsi qu'AG critiquent qu'il est quasi impossible d'évaluer si des offres multimodales contribuent à une optimisation de la desserte dans les **régions périphériques ou aux heures creuses** et encouragent systématiquement une utilisation plus efficace de l'infrastructure des transports. Le canton OW fait observer qu'il faut une offre minimale de prestations de mobilité multimodale dans les milieux ruraux. Cela s'est déjà avéré pour les transports publics qui, en raison de l'idée de réseau, peuvent également assurer des lignes déficitaires. Une offre minimale correspondante doit également être prise en compte lors d'une future révision. Du point de vue du canton d'OW, il ne faut pas que des économies potentielles dans l'offre globale engendrent une réduction du niveau actuel de l'offre dans les milieux ruraux.

Quelques participants (COMCO, USAM, CTP, SO, LU, NW, FR, ZG, SG, SZ, BE, AG) ont demandé de définir la hauteur du **seuil critique** des fournisseurs et des utilisateurs de mobilité impliqués pour que les investissements soient rentables, le nombre d'intermédiaires en mobilité intéressés et s'il existe un besoin suffisant de la clientèle. Le canton BE fait observer que les autres fournisseurs de mobilité sont peu connus et qu'on ignore s'il existe un besoin suffisant de la clientèle ou si les intermédiaires en mobilité sont intéressés par des offres multimodales. Il révèle ainsi un déséquilibre au niveau des fournisseurs de mobilité. FAIRTIQ expose que les entreprises de TP **suppriment le commissionnement**. Ce scénario et ses conséquences semblent ne pas avoir été pris en considération en dans le projet de loi et il n'est donc pas nécessaire d'agir à court terme contre les conséquences.

### **Enjeux liés à la concurrence**

La COMCO expose que le projet ne part pas à priori du principe d'une concurrence renforcée dans le domaine de la mobilité multimodale. Selon la COMCO, il faut s'attendre à la possibilité d'abus, de positions dominantes sur le marché, d'accords en matière de concurrence et de concentrations d'entreprises et pose la question de l'applicabilité de la loi sur les cartels.

Pour le canton BL, il n'est pas certain que l'art. 23a du projet de LTV soit suffisant pour empêcher l'accès indirect de tiers via un accord conclu avec une entreprise de TP. Le canton BS souhaiterait qu'un tel accès soit explicitement exclu dans le rapport explicatif, afin que les conditions d'accès et les obligations visées à l'art. 23a du projet de LTV ne puissent pas être contournées.



La SOB exige que le secteur des TP soit incité à perfectionner les conditions d'utilisation de NOVA et du NMI. Une application rapide réduirait le risque d'hégémonie non voulue par des grands groupes d'Internet ou de mobilité.

### ***Élargir l'angle***

Quelques participants remarquent que les questions du trafic des paiements et de la procédure de paiement sont trop peu développées (UR).

Le canton ZH ainsi que différents participants du secteur des TP (VBZ, VBG, SZU, VZO, ZSG, SBW, VZO, ct-suisse, ZVV, engadin mobil, BeoAbo, tnw, A-Welle, Libero, ZSG) trouvent qu'un projet relatif à la mobilité multimodale doit traiter tous les fournisseurs de mobilité. En choisissant la voie d'une modification de la LTV, la Confédération a exclu cette solution. Une réglementation relative à la mobilité multimodale ne doit par ailleurs pas se limiter aux aspects de la distribution. Le projet n'aborde pas les possibles conséquences de la mobilité multimodale ou de l'ouverture de l'infrastructure de distribution des TP en matière de données des clients. Le canton VD est d'avis qu'il faut réglementer les conditions d'accès et d'utilisation des données qui sont perçues, créées ou enregistrées par les pouvoirs publics ou des entreprises subventionnées dans le cadre d'une politique publique des données vu que, dans une société numérique, ces données représentent une nouvelle forme d'infrastructure (patrimoine).

D'autres exigent de clarifier les tâches et obligations du service public et des prestataires privés dans un système de transport multimodal, de définir les rôles et compétences de la Confédération et des cantons en matière de gouvernance du trafic et de données, et d'impliquer les cantons, les villes et les communes dans la mise en œuvre de la mobilité multimodale (CTP, SO, LU, NW, FR, ZG, SG, SZ, ATE).

Le canton BL est d'avis que les exigences minimales pour la distribution n'ont pas été suffisamment prises en compte. BL considère qu'un seuil d'accès plus bas à la distribution des transports publics et des offres multimodales fait partie des facteurs de succès. Par conséquent, il doit être possible d'acquiescer un assortiment choisi sans connaissances préalables et sans indications de données personnelles auprès de chaque service (numérique) de distribution. L'UTP et TRAVYS estiment que l'accès à la distribution des fournisseurs de mobilité externes, hors TP, n'est pas suffisamment pris en compte. MaaS Global estime que le projet doit fournir des possibilités de contrôle et d'action plus étendues à l'OFT. En outre, la loi ne prévoit pas de délais pour l'ouverture des titres de transport et des données relatives aux transports publics à des prestataires tiers. MaaS Global exige en outre que la loi oblige tous les distributeurs de transport à ouvrir leurs systèmes. Certains participants souhaitent une coordination avec des applications mobiles déjà disponibles comme par exemple une intégration d'offres combinées existantes telles que Park + Ride (UR, USAM, economiesuisse, ASTAG, FRS, hotteleriesuisse, asut).

Inclusion Handicap tient à ce qu'on prenne en compte les intérêts des personnes handicapées, comme l'accès général, dans le domaine de la mobilité multimodale également. AGILE.CH exige que des services de transport de personnes handicapées soient également impliqués et demande à ce que l'art. 9, al. 2, du projet de LTV soit complété par un renvoi à la loi sur l'égalité pour les handicapés. En outre, AGILE.CH renvoie aux principes du *Disability Mainstreaming*, qui doivent être respectés lors de l'élaboration de la mobilité multimodale. Ces principes obligent les prestataires à fournir un accès libre d'obstacles à leurs prestations. Cela doit permettre d'éviter qu'un prestataire soit spécialement chargé des personnes handicapées. C'est la seule manière de faire en sorte que les offres soient constamment non discriminatoires et que la concurrence soit promue. En matière de liberté de la politique des prix, AGILE.CH exige le complément suivant de l'art. 23a, al. 4, du projet de LTV (Ils sont libres dans la fixation des prix) : « Cette dernière ne doit cependant pas être discriminatoire. Les rabais pour voyageurs handicapés doivent être accordés sans supplément ».



Quelques participants exigent (JU, BS, BL, SAB, MaaS Global) que le trafic transfrontalier soit pris en compte. La HKBB et les TPG déplorent que le mode de transport aérien n'ait pas été considéré.

### ***Environnement, technologies et innovations***

Quelques participants exigent qu'un projet spécifiquement écologique soit adopté pour les prestataires, que leurs offres soient les plus écologiques et durables possibles et toujours à la pointe de la technologie (PS, BL, SSR, ATE, Pro Bahn).

Economiesuisse, asut et hotelleriesuisse trouvent que les règlements du projet par rapport aux technologies sont trop spécifiques. Un ancrage légal de la plate-forme Nova serait problématique vu que cela générerait des dépendances dues au poids de l'habitude au sentier. Le projet doit adopter un point de vue dynamique et encourager des interfaces ouvertes afin de permettre différentes formes d'échange d'informations. L'USAM elle aussi écrit que le projet doit demeurer technologiquement neutre au niveau légal. Les données de base correspondantes doivent être financièrement neutres ou proposées au maximum à des prix couvrant les coûts.

Le VBZ et CarPostal considèrent qu'il est indispensable que la Confédération agisse de manière à développer davantage les conditions-cadres pour l'activité innovatrice des ETC. L'actuel mandat de prestations des entreprises concessionnaires des transports publics englobe l'activité traditionnelle et entrave les activités en vue de nouveaux produits et prestations. Il faut en outre réfléchir s'il faut inclure des offres de mobilité, hors TP concessionnaires traditionnels, dans le système tarifaire des TP. Les régions périphériques en particulier ne seront pas économiquement attractives pour des privés et seront par conséquent desservies par les TP. Afin d'aménager les TP dans ces régions de manière plus efficiente et orientée sur la demande, il faudrait adapter les obligations dans la LTV et la LHand.

### ***Collaboration avec les cantons et les ETC***

Les TPG sont d'avis que la Confédération pourrait s'appuyer sur les ETC urbaines via des subventions ciblées ou via le sponsoring de projets pilotes pour mettre en œuvre son objectif général. Les TPG et les TL ont réuni les premières expériences faites avec la MaaS et sont très intéressés à poursuivre cette collaboration avec les cantons. Un modèle de partenariat public-privé (PPP) avec des entreprises internationales pourrait être une forme efficace de collaboration en faveur d'une mobilité intelligente. D'une part, avec une mise en réseau internationale et un accès à des technologies plus avancées et d'autre part, par un ancrage territorial impliquant une véritable collaboration avec les acteurs locaux. Cela permettrait aux ménages participants d'obtenir un meilleur « retour sur investissement ». Ils n'auraient plus besoin d'investir dans un véhicule privé et profiteraient des progrès technologiques spectaculaires au sens de la *Smart City*. Par ailleurs, en raison des possibilités financières importantes des géants du Web (GAFAM), il faudrait introduire des instruments légaux globaux dès le début. Les aspects fiscaux et sociaux n'ont par ailleurs pas été abordés, notamment par rapport à « l'uberisation » des postes de travail de la branche et à l'assujettissement des offres à la fiscalité suisse.



## Annexe 1 : Liste des entités ayant pris position lors de la procédure de consultation

Abréviation	Expéditeur
<b>1.</b>	<b>Cantons / Cantons / Cantoni</b>
ZH	Staatskanzlei des Kantons Zürich
BE	Staatskanzlei des Kantons Bern
LU	Staatskanzlei des Kantons Luzern
UR	Standeskanzlei des Kantons Uri
SZ	Staatskanzlei des Kantons Schwyz
OW	Staatskanzlei des Kantons Obwalden
NW	Staatskanzlei des Kantons Nidwalden
GL	Regierungskanzlei des Kantons Glarus
ZG	Staatskanzlei des Kantons Zug
FR	Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg
SO	Staatskanzlei des Kantons Solothurn
BS	Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt
BL	Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft
SH	Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen
AR	Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden
AI	Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden
SG	Staatskanzlei des Kantons St. Gallen
GR	Standeskanzlei des Kantons Graubünden
AG	Staatskanzlei des Kantons Aargau
TG	Staatskanzlei des Kantons Thurgau
TI	Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino
VD	Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud
VS	Chancellerie d'Etat du Canton du Valais
NE	Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel
GE	Chancellerie d'Etat du Canton de Genève
JU	Chancellerie d'Etat du Canton du Jura
CTP	Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs / Conférence des directeurs cantonaux des transports publics / Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici
<b>2.</b>	<b>In der Bundesversammlung vertretene politische Partis / partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale / partiti rappresentati nell'Assemblea federale</b>
PDC	CVP Christlichdemokratische Volkspartei der Schweiz / PDC Parti démocrate-chrétien suisse / PPD Partito popolare democratico svizzero
PLR. Les Libéraux-Radicaux	FDP. Die Liberalen / PLR. Les Libéraux-Radicaux / PLR. I Liberali



PS	SP Sozialdemokratische Partei der Schweiz / PS Parti socialiste suisse / PS Partito socialista svizzero
UDC	SVP Schweizerische Volkspartei / UDC Union Démocratique du Centre / UDC Unione Democratica di Centro
Les Verts	Grüne Partei der Schweiz / Parti écologiste suisse / Partito ecologista svizzero
<b>Associations faïtières</b>	
<b>3.</b>	<b>Gesamtschweizerische Associations faïtières der Gemeinden, Städte und Berggebiete / associations faïtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dei Comuni delle città e delle regioni di montagna</b>
SAB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete/ Groupement Suisse pour les régions de montagne /Gruppo svizzero per le regioni di montagna
UVS	Union des villes suisses
<b>4.</b>	<b>Gesamtschweizerische Associations faïtières der Wirtschaft / associations faïtières de l'économie qui œuvrent au niveau national/ associazioni mantello nazionali dell'economia</b>
economiesuisse	Economiesuisse Verband der Schweizer Unternehmen / Fédération des entreprises suisses / Federazione delle imprese svizzere / Swiss business federation
USS	Schweizerischer Gewerkschaftsbund (USS) / Union syndicale suisse (USS) / Unione sindacale svizzera (USS)
USAM	Schweizerischer Gewerbeverband (USAM) / Union suisse des arts et métiers (USAM) / Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)
<b>Secteur des TP</b>	
<b>5.</b>	<b>Nach PBG abgegoltenen Transportunternehmen / entreprises de transport indemnisées en vertu de la LTV / Imprese di trasporto beneficiarie di indennità secondo la LTV</b>
CarPostal	PostAuto Schweiz AG / CarPostal Suisse SA / AutoPostale Svizzera
RhB	Rhätische Bahn AG
SBW	Stadtbus Winterthur
CFF	Schweizerische Bundesbahnen AG / Chemins de fer fédéraux SA/ Ferrovie Federali Svizzere
SOB	Schweizerische Südostbahn AG
SZU	Sihltal Zürich Uetliberg Bahn AG
TPF	Transports publics fribourgeois Trafic SA
TPG	Transports publics genevois
TRAVYS	Transports Vallée-de-Joux-Yverdon-les-Bains – Sainte-Croix SA
TransN	Transports Publics Neuchâtelois SA
VBG	Verkehrsbetriebe Glattal AG
VBZ	Verkehrsbetriebe Zürich
STI	Verkehrsbetriebe STI AG
VZO	Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland AG



zb	Zentralbahn AG
ZSG	Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft AG
ZVB	Zugerland Verkehrsbetriebe AG
<b>6.</b>	<b>Verbünde Schweiz / Communautés tarifaires suisses / Comunità tariffale svizzeri</b>
Onde Verte	Communauté tarifaire neuchâtelaise
engadin mobil	engadin mobil
Libero	Libero-Tarifverbund
ct-suisse	öV-Verbünde Schweiz / Communautés tarifaires suisses / ct-svizzere
A-Welle	Tarifverbund A-Welle
BeoAbo	Tarifverbund Berner Oberland
TVDK	Tarifverbund Davos Klosters
TransReno	TransReno Tarifgemeinschaft von Landquart bis Rhäzüns
TNW	Tarifverbund Nordwestschweiz
VVL	Verkehrsverbund Luzern
ZVV	Zürcher Verkehrsverbund
<b>7.</b>	<b>Organisations du secteur des TP</b>
LITRA	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr / Service d'information pour les transports publics / Servizio d'informazione per i trasporti pubblici
UTP	Verband öffentlicher Verkehr / Union des transports publics / Unione dei trasporti pubblici
ch-direct	Direkter Verkehr Schweiz / Service direct suisse / Servizio diretto svizzero
<b>Organisations</b>	
<b>7.</b>	<b>Organisations / organisations / organizzazioni</b>
asut	Schweizerischer Verband der Telekommunikation / Association Suisse des Télécommunications / Associazione svizzera delle telecomunicazioni / Swiss Telecommunications Association
MaaS Alliance	Mobility as a Service Alliance
FAIRTIQ	FAIRTIQ
FER	Fédération des Entreprises Romandes
FRC	Fédération romande des consommateurs
SEV	Gewerkschaft des Verkehrspersonals / Syndicat du personnel des transports / Sindacato del personale dei trasporti
HKBB	Handelskammer beider Basel
Inclusion Handicap	Dachverband der Behindertenorganisation Schweiz / Association faitière des organisation Suisse de personnes handicapées / Associazione mantello svizzera delle organizzazioni di persone con disabilità
CITraP	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr / Communauté d'intérêts pour les transports publics / Comunità d'interesse per i trasporti pubblici
its-ch	intelligent transport systems switzerland
Pro Bahn	Pro Bahn Schweiz / Pro Rail Suisse / Pro Bahn Svizzera





SVI	Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten / Association suisse des ingenieurs et experts en transports / Associazione svizzera degli ingegneri ed esperti del traffico
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband / Association Suisse des Transports routiers
SSR	Schweizerischer Seniorenrat / Conseil suisse des aînés / Consiglio svizzero degli anziani
SuisseMobile	SchweizMobil / SuisseMobile / SvizzeraMobile
FRS	strasseschweiz Verband des Strassenverkehrs / Routesuisse Fédération routière suisse / stradasvizzera Federazione stradale svizzera
Swisscom	Swisscom SA
TCS	Touring Club der Schweiz / Touring Club Suisse / Touring Club Svizzero
Uber	Uber
ATE	Verkehrs-Club der Schweiz / Association transports et environnement / Associazione traffico e ambiente
COMCO	Wettbewerbskommission / Commission de la concurrence / Commissione della concorrenza
<b>9.</b>	<b>Organisations non invitées</b>
Centre Patronal	Centre Patronal Schweiz / Centre Patronal Suisse / Centre Patronale Svizzera
AGILE.CH	Die Organisationen von Menschen mit Behinderungen / Organisations de personnes avec handicap / Organizzazioni di persone con handicap
hotelleriesuisse	Swiss Hotel Association
SLV	Schweizerischer Leasingverband / Association Suisse des Sociétés de Leasing / Associazione Svizzera delle Società di Leasing
Privatim	Konferenz der schweizerischen Datenschutzbeauftragten / Conférence des Préposées suisses à la protection des données / Conferenza degli incaricati svizzeri per la protezione dei dati
transfair	transfair
IGöV Ostschweiz	Interessensgemeinschaft öffentlicher Verkehr Ostschweiz
USIC	Schweizerische Vereinigung beratender Ingenieurunternehmungen / Union Suisse des Sociétés d'Ingénieurs-Conseils / Unione Svizzera degli Studi Consulenti d'ingegneria / Swiss Association of Consulting Engineers
VFAS	Verband freier Autohandel Schweiz / Association suisse du commerce automobile indépendant / Associazione svizzera die commercianti di veicoli indipendenti / swiss associations of independent vehicle traders
MaaS Global	MaaS Global
Railgate	Railgate



## **Annexe 2 : Catalogue de questions sur le projet mis en consultation Prestations de mobilité multimodale**

### **Objectifs**

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

### **Dispositions légales**

- 2a) Êtes-vous d'accord avec l'objectif du nouvel article?
- 2b) 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?
- 2c) 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?

### **Accès contrôlé à la distribution des TP ?**

- 3) 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?

### **Conditions-cadre**

- 3.1a) 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 ?
- 3.1b) Estimez-vous opportun de laisser la concrétisation des exigences légales en premier lieu au secteur des transports publics ?
- 3.1c) Pensez-vous que la CACF (future RailCom) est un organe de surveillance du marché approprié ?

### **Accès à la distribution des transports publics / aux infrastructures de distribution**

- 3.2a) 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 ?
- 3.2b) 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 ?
- 3.2c) 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 ?



- 3.2d) 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 ?

### **Ouverture de la distribution d'autres fournisseurs de mobilité**

- 4a) 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 ?
- 4b) Souhaiteriez-vous que d'autres fournisseurs de mobilité en dehors des TP soient également tenus par la loi d'ouvrir leurs systèmes de distribution ?

### **Adaptation pour le traitement des données par les entreprises de TP**

- 5a) 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 ?
- 5b) Pensez-vous que les intérêts des voyageurs en matière de protection de leurs données personnelles sont suffisamment garantis par le projet ?
- 5c) 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 ?
- 5d) Avez-vous d'autres préoccupations concernant la protection des données ?

### **Impact dans la mise en œuvre**

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

### **Autres remarques**

- 7a) Avez-vous des remarques à faire sur d'autres contenus du projet ?
- 7b) Estimez-vous que des sujets ont été négligés ?