



Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication (DETEC)
Madame Simonetta Sommaruga
Conseillère fédérale
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Références 60_99_10/DMTE-SDM-ST

Date **10 AVR. 2019**

Prise de position : Consultation relative aux prestations de mobilité multimodale

Madame la Conseillère fédérale,

Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a ouvert la procédure de consultation sur les prestations de mobilité multimodale le 7 décembre 2018. Le Conseil d'Etat du Canton du Valais vous remercie de lui donner la possibilité de s'exprimer sur les propositions d'adaptations de la loi sur le transport de voyageurs (LTV), prévues par votre département, concernant les prestations de mobilité multimodale.

En préambule, le Canton du Valais, en tant que membre de la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP), précise qu'il soutient la prise de position de la CTP qui développe point par point le catalogue des questions sur le projet mis en consultation. De même, vous trouverez en annexe ce catalogue dûment complété par le Canton du Valais.

Tout comme la CTP, le Canton du Valais souhaite insister sur le fait que le projet de loi doit impérativement interdire pour les intermédiaires en mobilité de conclure des contrats d'exclusivité qui ne seraient intéressants ni pour les clients, ni pour les commanditaires.

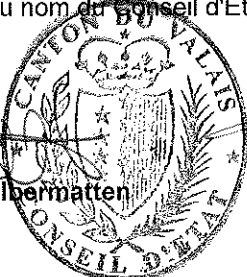


Le Canton du Valais soutient aussi la vision selon laquelle l'accès à la vente de billets de transports publics ne devrait être garanti qu'en cas de réciprocité, c'est-à-dire qu'un accès aux systèmes de distribution des entreprises externes au secteur TP le soit aussi.

Pour finir, il paraît important de préciser, pour le Canton du Valais, qu'une étude critique des opportunités et des risques inhérents à la modification prévue de la loi fait actuellement défaut. Par conséquent, il est aujourd'hui difficile d'évaluer avec finesse les conséquences tant pour les commanditaires que pour les propriétaires ou la clientèle.

Le Canton du Valais accueille de manière positive cette proposition de révision de la loi sur les transports publics. Il souhaite toutefois que les remarques et propositions d'améliorations formulées soit dans le courrier de la CTP, soit dans le présent courrier soient prises en compte lors de sa mise en œuvre.

Nous vous prions de recevoir, Madame la Conseillère fédérale, nos plus cordiales salutations.

Au nom du Conseil d'Etat

La présidente		Le chancelier
 Esther Waeber-Kalbermatten		 Philipp Spörri

Annexe 1/ Prestations de mobilité multimodale : Réponses au catalogue de questions sur le projet mis en consultation
Copie à Jacques Melly (CDMTE), Stefan Burgener (SDM)

Par courriel : konsultationen@bav.admin.ch



ANNEXE 1

Références DMTE-SDM-ST
Date Avril 2019

Annexe : Prestations de mobilité multimodale : Réponses au catalogue de questions sur le projet mis en consultation

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

Le Canton du Valais est d'accord avec les objectifs de développement des prestations de mobilité multimodale et est convaincu que « l'utilisation de l'ensemble du système de transport peut être optimisé grâce à des offres de mobilité interconnectées ». Le Canton du Valais souligne cependant que ce projet de loi doit impérativement interdire pour les intermédiaires en mobilité de conclure des contrats d'exclusivité ou les monopoles qui ne seraient intéressants ni pour les clients, ni pour les commanditaires ou collectivités publiques.

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

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

Le développement de la mobilité multimodale doit être encouragé, cependant le Canton du Valais reste persuadé que les transports publics doivent en constituer la colonne vertébrale. La Confédération veut promouvoir l'accès aux données et aux systèmes de distribution, ce que le Canton du Valais soutient aussi. Cependant, il reste convaincu que les transports publics peuvent grandement contribuer à cet objectif et qu'il faut veiller à ne pas créer de monopole. Le Canton du Valais constate qu'actuellement cette nouvelle disposition n'est pas encore claire, qu'une analyse des impacts n'a pas eu lieu, de sorte que les effets qui seront engendrés ne peuvent pas être concrètement estimés.

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

Oui, à condition que ces principes s'appliquent à tous les fournisseurs de mobilité.

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

Comme commanditaires du TRV, l'OFT et les Cantons ont déjà cofinancé le renouvellement de la plateforme de vente des TP (NOVA). Cette plateforme permet déjà de centraliser les TP dans le modèle actuel. Le potentiel d'ouverture des données aux autres prestataires de services (taxis, car-sharing, bike-sharing,...) reste pour le Canton du Valais flou.

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

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

Du point de vue du client-voyageur, le Canton du Valais est d'accord avec une ouverture de la vente de billets permettant de faciliter l'expérience de transport. Du point de vue du commanditaire, il est à relever que ce type d'ouverture ne doit en aucun cas détériorer le TRV. Le principe de non concurrence pour le TRV n'est pas traité dans ce document.

Le Canton du Valais estime qu'il est relativement problématique que les ETC doivent légalement fournir un accès au service de distribution, tandis que les nouveaux intermédiaires de mobilité restent libres de conclure des accords exclusifs et donc de créer des monopoles.

Ainsi, le Canton du Valais désire que ce type de monopole soit légalement et explicitement exclu.

Le Canton du Valais constate qu'avec que TRAFIC DIRECT les coûts des trajets sont relativement homogènes en Suisse. Une diversification des prestataires de mobilité rendra indéniablement plus opaque la politique des prix des offres de mobilité.

3.1 Conditions-cadre (cf. ch. 1.2.2)

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

Oui, la gouvernance est appropriée à l'accès au marché de la distribution des TP.

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

Oui, le Canton du Valais est persuadé que le secteur des TP (OFT, ETC, commanditaires) possède le savoir-faire sur la concrétisation des exigences légales.

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

Il semble que la CACF soit orientée sur la technique ferroviaire. Pour cela, il faudra une adaptation des connaissances axées dorénavant sur les thèmes de la mobilité générale et de la distribution des données.

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

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

Oui, cela est considéré comme primordial.

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

Le Canton du Valais est d'avis que les principes doivent s'appliquer de manière identique qu'ils soient pour les ETC ou pour les intermédiaires en mobilité.

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

Il paraît important que toutes les gammes de produits ne soient pas rendues obligatoirement accessibles à des tiers pour la vente. Ou alors en garantissant un principe de réciprocité.

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

La transparence des prix pour le client-voyageur peut pâtir d'une telle situation. Il lui serait plus difficile de comparer les offres de transport.

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

a. Etes-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 ?

D'un point de vue d'égalité de traitement, cela paraît obligatoire.

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

Pour le Canton du Valais, il est nécessaire de prévoir une obligation législative afin de garantir une égalité de traitement de tous les acteurs (idem chapitre 4.a).

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

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

Oui.

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

Oui.

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

Il est important que l'achat de billets standards puisse toujours permettre l'anonymat des déplacements pour les clients-voyageurs, en évitant par exemple de devoir disposer obligatoirement d'un Swisspass nominatif pour l'achat de tous les types de billets. La liberté de mouvements et d'anonymat doit être préservée.

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

Non.

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

Pour la vente de prestations de mobilité, le Canton du Valais imagine qu'une certaine pression va se faire ressentir sur les entreprises de transport traditionnelles, trafic grande ligne ou TRV, poussant ainsi ces dernières à optimiser leur coûts au détriment des clients (qualité, prise en compte uniquement des clients générant des bénéfices) et des régions périphériques.

Quant aux prestations de mobilité multimodale, le Canton du Valais relève le potentiel des alternatives aux transports actuels pour les régions périphériques, en améliorant par exemple l'accessibilité en période creuse des TP ou en heures de pointe pour les réseaux encombrés (alternatives aux modes de transport usuels).

A noter que le Canton du Valais se soucie d'une augmentation probable des coûts TP (subventionnement plus important) due à une baisse de la demande (déplacements réalisés par d'autres modes de transport).

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

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

Actuellement, les intermédiaires en mobilité externes aux TP ne sont pas concrètement connus. De même, pour une prise de position plus complète, le Canton du Valais aurait souhaité qu'une analyse SWOT soit réalisée sur un sujet aussi global et complexe.

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

Idem Chap. 7.a