



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

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

Berne, le 7 décembre 2018

# **Prestations de mobilité multimodale**

**Rapport explicatif  
pour l'ouverture de la procédure de consultation**

DETEC  
Office fédéral des transports  
Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen  
+41 58 462 85 78  
info@bav.admin.ch  
www.admin.ch

# Avant-projet et rapport explicatif relatif aux prestations de mobilité multimodale

## Condensé

**La numérisation permet de combiner plus facilement et plus spécifiquement différents moyens de transport tels que le taxi, les transports publics, la voiture, le vélo et la marche à pied. L'utilisation de l'ensemble du système de transport peut être optimisé grâce à des offres de mobilité interconnectées taillées sur mesure selon les besoins des clients. La Confédération encourage le développement de cette multimodalité dans le secteur des transports. Elle veille à ce que les données nécessaires soient plus facilement disponibles et échangeables et à ce que les systèmes de distribution soient accessibles. Les transports publics devraient être intégrés en tant qu'élément-clé des prestations de services de mobilité multimodale. Afin de lever les obstacles actuels au développement d'offres innovantes, les intermédiaires en mobilité externes aux transports publics auront accès à la vente de billets de transport public à certaines conditions.**

### Contexte

Grâce aux applications et autres plates-formes électroniques, la mobilité d'un point à un autre pourra être adaptée individuellement en fonction du budget-temps, de la circulation, de la météo, de la disposition à payer et d'autres besoins. Les clients peuvent réserver et payer ces services pour différents modes de transport en un seul clic. Il s'agit notamment de trajets de porte à porte en utilisant différents moyens de transport (chaînes de mobilité intermodales) ou de forfaits qui combinent plusieurs moyens de transport (par ex. contingents de taxis/partage, abonnements de transports publics). Cela rend la mobilité en réseau plus flexible, plus simple et moins chère. En même temps, l'exploitation de l'infrastructure gagne en efficacité. Or la législation actuelle ne tient pas encore compte de cette évolution vers la mobilité multimodale, autrement dit vers l'utilisation combinée de différents moyens de transport dans un certain laps de temps. L'intégration des transports publics (TP) dans ces offres de mobilité n'est actuellement possible que de manière restreinte, sur la base de solutions contractuelles individuelles entre les entreprises de transport public et des tiers.

### Contenu du projet

La loi sur le transport de voyageurs sera adaptée aux besoins actuels de la mobilité multimodale. La Confédération souhaite promouvoir le développement de prestations de mobilité multimodale qui incluent une composante de transport public. Elle vise à exploiter les nombreux avantages potentiels pour le système de transport dans son ensemble. Le projet ouvre de nouvelles perspectives aux acteurs de la mobilité. À cette fin, la disponibilité et l'échange de données pertinentes ainsi que l'accessibilité des systèmes de distribution doivent être améliorés. La Confédération peut y contribuer en coordonnant, en sensibilisant et en informant; elle peut – si cela s'avère nécessaire et approprié – encourager spécifiquement le développement et le fonctionnement d'infrastructures de données et de distribution. Les principes de non-discrimination, de transparence et de partage des coûts sont essentiels.

Le projet de loi régleme l'interface entre les transports publics et les autres prestataires de mobilité. Pour que les transports publics soient intégrés en tant qu'élément-clé des offres de mobilité multimodale, les intermédiaires en mobilité qui opèrent en dehors du transport public devraient également être autorisés à vendre des billets de transport public dans des conditions bien définies. Pour ce faire, ils doivent être établis en Suisse et s'enregistrer. Ils disposent ainsi d'un accès contrôlé à l'infrastructure de distribution des transports publics et aux données nécessaires. Les droits et obligations en matière d'accès à la distribution des transports publics sont fixés en principe dans la loi sur les transports de voyageurs. La concrétisation s'effectue au moyen d'un règlement général de la branche des transports publics approuvé par l'Office fédéral des transports (OFT). La surveillance du marché est du ressort de l'actuelle Commission indépendante d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (aujourd'hui CACF, à l'avenir RailCom conformément à l'arrêté fédéral du 28.9.2018 relatif à l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, OBI). En cas de litige entre les intermédiaires en mobilité externes et le secteur des transports publics, elle décide des conditions d'accès spécifiques.

Le présent projet adapte également la disposition relative au traitement des données par les entreprises de transport public et crée une réglementation uniforme pour toutes les entreprises et pour leurs activités. Ainsi, des modèles commerciaux innovants deviennent possibles en transport de voyageurs, notamment dans le domaine de la mobilité multimodale et des systèmes de distribution modernes dans les TP. Ce faisant, on continuera à prendre en compte le besoin de protection des données des voyageurs et l'on veillera à ce que les voyageurs puissent également acheter un billet à des conditions comparables sans devoir fournir de données personnelles.

## Table des matières

<b>Condensé</b>	<b>2</b>
<b>1 Présentation du projet</b>	<b>4</b>
1.1 Contexte	4
1.1.1 Conditions-cadres actuelles	4
1.1.2 Orientations du Conseil fédéral	8
1.1.3 Objectifs du projet	8
1.2 Dispositif proposé	9
1.2.1 Nouvelle disposition sur la mobilité multimodale	9
1.2.2 Accès à la distribution de billets des TP et mécanisme de fixation des conditions-cadres (gouvernance)	10
1.2.3 Droits et obligations dans l'accès contrôlé à la distribution de prestations de mobilité en TP	11
1.2.4 Accès aux données de distribution et à l'infrastructure de distribution	13
1.2.5 Perspective: accès à la distribution des fournisseurs de mobilité externes aux TP	13
1.2.6 Domaines voisins	14
1.2.7 Dispositifs supplémentaires	15
1.3 Justification et appréciation de la solution retenue	15
1.4 Adéquation des moyens requis	17
1.5 Comparaison avec le droit étranger, notamment européen	17
1.5.1 Règlements/expériences dans les pays européens – conclusions	17
1.5.2 Droit de l'UE	17
1.6 Mise en œuvre	18
1.6.1 Règlements prévisibles au niveau de l'ordonnance	18
1.6.2 Délimitation vis à vis d'autres règlements sectoriels des TP	18
1.7 Classement d'interventions parlementaires	18
<b>2 Commentaire des dispositions</b>	<b>18</b>
2.1 Loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs	18
2.2 Loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer	21
<b>3 Conséquences</b>	<b>21</b>
3.1 Conséquences pour la Confédération	21
3.1.1 Conséquences financières	21
3.1.2 Conséquences sur l'état du personnel	22
3.1.3 Autres conséquences	22
3.2 Conséquences pour les cantons, les communes, les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne	22
3.3 Conséquences économiques	22
3.4 Conséquences sanitaires et sociales	22
3.5 Conséquences environnementales	23
3.6 Autres conséquences	23
<b>4 Relation avec le programme de la législature et avec les stratégies du Conseil fédéral</b>	<b>23</b>
4.1 Relation avec le programme de la législature	23
4.2 Relation avec les stratégies du Conseil fédéral	23
<b>5 Aspects juridiques</b>	<b>23</b>
5.1 Constitutionnalité	23
5.2 Compatibilité avec les obligations internationales	23
5.3 Forme de l'acte à adopter	23
5.4 Délégation de compétences législatives	23
5.5 Conformité à la législation sur la protection des données	23
<b>Glossaire</b>	<b>24</b>

# Avant-projet et rapport explicatif relatif aux prestations de mobilité multimodale

## 1 Présentation du projet

### 1.1 Contexte

#### 1.1.1 Conditions-cadres actuelles

##### La numérisation transforme la mobilité

Les nouvelles technologies, les modèles commerciaux, les services et l'économie du partage modifient notre vie quotidienne – et avec eux notre comportement de mobilité. Qui veut voyager souhaite des offres de mobilité facilement accessibles, confortables, fiables, rapides et peu coûteuses. De nouvelles offres de prestations telles que l'autopartage, le scooter en libre-service, le vélopartage ou le covoiturage et le système de transport public bien développé font que de plus en plus de personnes utilisent différents moyens de transport sans en être propriétaires.

Grâce aux possibilités offertes par la numérisation, les offres de mobilité peuvent également être mises en réseau plus facilement. Jusqu'à présent, les taxis, les loueurs de véhicules ou les entreprises de transports publics ont proposé leurs offres via leurs propres canaux. C'était aux clients de décider comment combiner judicieusement ces offres pour leur voyage personnel. La réservation et le paiement devaient également être effectués séparément pour chaque fournisseur.

À l'avenir, il sera plus facile pour les clients de s'informer, de comparer et de combiner différents moyens de transport - en fonction de leur budget-temps, de la situation du trafic, de la météo, de la disposition à payer ou d'autres besoins individuels. Des offres de mobilité multimodale verront le jour, assorties de la réservation et de la facturation. Le client pourra réserver et payer son voyage en un seul clic, quel que soit le moyen de transport utilisé. Les services de mobilité multimodale permettront de voyager dans un laps de temps donné en utilisant différents moyens de transport. Ils pourront donc inclure un trajet d'un point à un autre avec différents moyens de transport (autrement dit une prestation de mobilité intermodale) ou, dans le sens d'une « mobilité en tant que service » (Mobility as a Service – MaaS), combiner des forfaits provenant de plusieurs moyens de transport (par exemple des contingents de taxi/de partage, des abonnements de transports publics).

Que ce soit dans les villes, les agglomérations, les zones rurales ou les régions périphériques, les nombreuses possibilités du monde numérique permettront à l'avenir de répondre de manière plus ciblée aux besoins de mobilité de la population. Les seuils d'accès aux nouvelles offres ou à l'utilisation des transports publics s'abaissent. Les frontières entre transports publics et transport individuel s'estompent de plus en plus – une évolution que pourraient encore renforcer à l'avenir les véhicules automatisés. Le secteur public devrait accompagner activement cette mutation et contribuer à la façonner autant que nécessaire. Il peut ainsi renforcer spécifiquement les effets souhaités et atténuer les effets indésirables.

##### De nouveaux acteurs interviennent sur le marché de la mobilité

Avec la numérisation, le nombre d'acteurs sur le marché des services de mobilité s'accroît. Outre les fournisseurs qui effectuent des transports physiques en tant que transporteurs (par exemple des sociétés de transport public ou des taxis) ou en tant qu'exploitants qui possèdent une infrastructure ou des véhicules et les mettent à disposition (par exemple Mobility), il existe de plus en plus d'intermédiaires qui ne fournissent pas eux-mêmes la mobilité, mais font office de distributeurs et dans certains cas la combinent (par exemple, Whim, moovel).

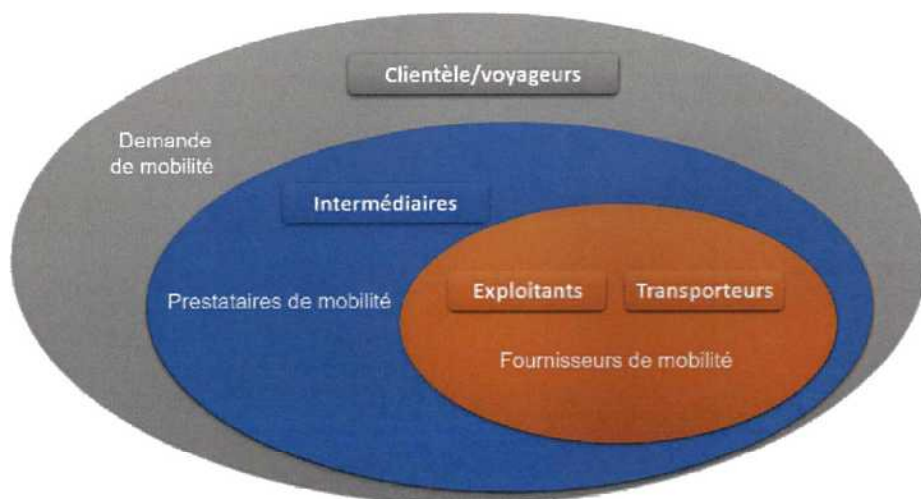


Figure 1: intervenants sur le marché de la mobilité (source OFT 2018)

Avec ces intermédiaires de la mobilité multimodale, une nouvelle catégorie d'entreprises est apparue. Leurs services sont basés sur des modèles commerciaux numériques pour l'information, la réservation et la commande/paiement d'offres de mobilité et d'autres services (par exemple via des applications mobiles). Des services qui couvrent différents moyens et types de transport sont déjà une réalité aujourd'hui. Toutefois, leur distribution est entravée par le manque de données disponibles et par des systèmes de distribution isolés.

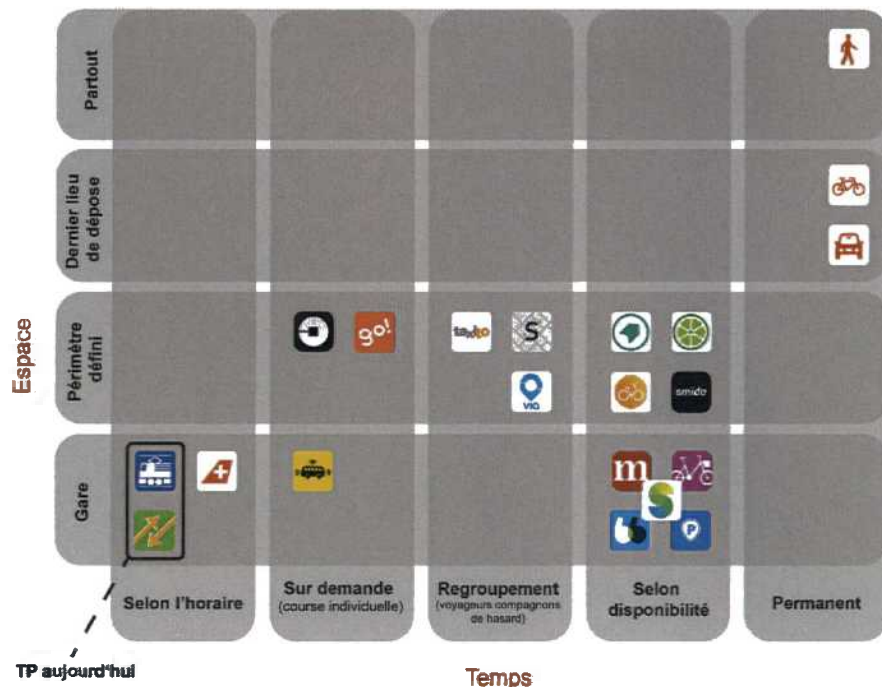


Figure 2: Offres actuelles de mobilité en Suisse – réseautage accru à l'avenir (source: d'après its-ch 2018)

### Concrétiser le bénéfice potentiel pour les clients, le système de mobilité, la société et l'économie

La mise en réseau des offres de services de mobilité multimodale offre un large éventail d'options de développement:

- Accroître l'utilité pour les clients individuels: grâce aux nouveaux services des applications mobiles et des plates-formes, il sera possible à l'avenir de mettre en réseau des itinéraires et de voyager sur mesure - en fonction de la destination, du budget-temps, de la situation du trafic, de la météo, du prix et de la conscience environnementale. Les réservations et les paiements s'effectuent « en un seul clic ». Des offres personnalisées - de porte à porte et d'un seul tenant - facilitent les déplacements. De plus, il est possible de trouver rapidement un itinéraire alternatif en cas de problème. La mobilité en réseau devient aussi simple et confortable que le véhicule individuel.
- Utiliser plus efficacement les infrastructures de transport et les véhicules: ceux qui savent quand, où et à quel prix il y a de la place dans les transports publics, sur la route ou chez d'autres fournisseurs de mobilité adaptent leur déplacement de mobilité afin d'économiser du temps, de l'argent et des nerfs. Cela peut contribuer à lisser les pics de trafic et à augmenter les taux d'occupation, ce qui réduira les insuffisances de capacité sur les routes et les voies ferrées. Les véhicules partagés sont un levier pour les services de mobilité et sont économiquement efficaces. Ils prennent moins de place, ont des temps d'arrêt plus courts et imposent moins de contraintes à l'infrastructure. Dans l'ensemble, cette évolution contribue à réduire les coûts d'aménagement et d'entretien de l'infrastructure, ce qui, à son tour, réduit la charge pesant sur les budgets publics.
- Renforcer et sécuriser la position des transports publics: les transports publics sont généralement une composante essentielle des offres de mobilité multimodale. Une meilleure mise en réseau avec d'autres moyens de transport permet de sécuriser et d'accroître la demande de transport public et d'améliorer le taux d'utilisation sur la journée. Grâce à des services multimodaux facilement accessibles, le seuil d'accès à l'utilisation des transports publics est abaissé et leur compétitivité par rapport au trafic individuel motorisé est renforcée.
- Ménager les ressources naturelles et accroître le rendement énergétique: renforcer les transports publics et la mobilité douce, mieux utiliser les capacités des infrastructures et des véhicules privés préserve les ressources naturelles et contribue à l'efficacité énergétique. Les émissions de CO<sub>2</sub>, la consommation d'énergie et l'emprise au sol des moyens de transport et des infrastructures diminuent.
- Optimiser l'offre de mobilité dans les régions périphériques / aux heures creuses: la qualité de la desserte de base peut être optimisée à peu de frais dans les régions moins bien desservies ou aux heures creuses grâce à des offres flexibles qui peuvent être appelées individuellement si nécessaire (transport à la demande).
- Renforcer la mobilité douce: une meilleure information et des liaisons plus faciles avec d'autres moyens de transport augmentent la proportion des distances parcourues à pied ou à vélo.
- Renforcer les innovations: un accès plus facile aux données des fournisseurs de mobilité et des systèmes de distribution ouverts encouragent le développement des prestations de mobilité, de la concurrence et de l'innovation, par exemple dans la distribution.
- Intégrer la Suisse dans le marché international de la mobilité: la mobilité multimodale permet de mettre en place plus simplement des chaînes de mobilité transfrontalière et de les proposer sous forme de paquet. L'intégration internationale des offres de transport suisses s'en trouvera améliorée, la mobilité internationale sera simplifiée grâce à des itinéraires d'un seul tenant et de nouveaux marchés seront ouverts.
- Créer un environnement pour de nouveaux acteurs / des startups: dans un nouvel environnement économique de la mobilité, des entreprises suisses innovantes développent des solutions qui présentent un potentiel non seulement au niveau national mais aussi



international. Grâce aux bonnes infrastructures de transport et informatiques de la Suisse, une nouvelle valeur ajoutée durable se crée.

### **L'UE et différents pays européens adaptent leurs conditions-cadres.**

Au niveau international, l'exploitation du potentiel des solutions de mobilité multimodale est une priorité. L'UE poursuit l'objectif d'une mobilité multimodale et sans discontinuité de porte à porte<sup>1</sup>. À cette fin, un système de transport intelligent avec des informations multimodales et des options de réservation en ligne doit être mis en place, sur la base d'une directive de 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport<sup>2</sup>. Cette directive définit à l'échelle de l'UE les services d'information mobilière et les services d'information en temps réel sur la circulation comme des mesures prioritaires. Elle a été étendue en 2017 avec le règlement délégué «services d'informations sur les déplacements multimodaux»<sup>3</sup>. Cela permet un accès progressif aux informations de voyage pour les transports publics, le TIM et tous les autres fournisseurs de mobilité. Les données statiques et dynamiques seront mises à disposition progressivement et sous une forme standardisée via des points d'accès nationaux (PAN). Bien que la directive n'oblige pas les États à introduire de tels systèmes, ils doivent respecter les normes prescrites s'ils le font. L'UE a élaboré un guide de mise en œuvre. À partir de 2023, chaque pays devra mettre à disposition un PAN, en particulier pour l'information routière et les transports publics. La Commission européenne a fixé des exigences minimales et un calendrier, entre autres pour les entreprises ferroviaires. Si les entreprises ne font pas de progrès significatifs d'ici à 2022, une réglementation sera nécessaire.

La Finlande adopte une approche plus libérale dans ses efforts en matière de MaaS. En juillet 2018, une révision de sa législation sur les transports est entrée en vigueur<sup>4</sup>. Elle met l'accent sur la mise à disposition de données relatives à la mobilité et sur des systèmes de distribution ouverts afin de créer de bonnes conditions-cadres pour de nouveaux services de mobilité. Le transport de passagers, y compris les transports publics et les services de taxi, a été libéralisé en même temps.

En France, le gouvernement a lancé en juin 2018 le projet « Libérer l'innovation au service des mobilités »<sup>5</sup>, qui prévoit également une adaptation de la base légale. Le programme vise à créer les conditions-cadres de l'accès aux données de tous les fournisseurs de mobilité et de l'ouverture des systèmes de distribution des fournisseurs qui reçoivent des fonds publics.

D'autres pays, comme l'Autriche, encouragent la mobilité multimodale principalement par la sensibilisation, la coordination et le soutien actif dans le développement d'applications. Le ministère autrichien des transports, de l'innovation et de la technologie (BVT) finance, entre autres, AustriaTech, une entreprise de service public appartenant au gouvernement, qui soutient depuis des années des groupes d'ayants-droit publics et privés dans le processus de transformation en termes de contenu, de technologie et d'organisation.

En Allemagne, des mesures sont prises pour numériser les systèmes de transport municipaux: le ministère fédéral des transports et de l'infrastructure numérique subventionne la mise en réseau numérique des modes de transport à hauteur de 500 millions d'euros. Cela devrait permettre aux villes, aux communes et aux institutions de rendre leurs systèmes de transport plus efficaces et durables. Ce financement s'inscrit dans le cadre du «Programme urgent Air pur 2017-20»<sup>6</sup>.

Ces exemples rendent compte de la situation actuelle, en 2018. Compte tenu des rapides progrès réalisés, on peut supposer que d'autres phases de développement suivront dans ce domaine au cours des prochaines années.

Tous les pays doivent répondre à des questions de principe similaires telles que le rôle de l'État dans l'accompagnement de ce développement. Mais les réponses sont très différentes. La Suisse est également appelée à trouver des solutions qui tiennent compte de ses exigences spécifiques. Un simple transfert de solutions provenant d'autres pays serait insuffisant. Néanmoins, il est important de suivre activement l'évolution de la situation au niveau international et d'en tirer des enseignements pour la Suisse.

### **En Suisse, il existe une longue tradition de collaboration entre les différents moyens de transport**

En Suisse, les différents moyens de transport coopèrent depuis longtemps à la mise à disposition d'informations actualisées sur l'état du trafic. ViaSuisse, avec la participation de la SSR, des CFF et du TCS, est un centre de compétence bien établi dans le domaine des informations de mobilité et s'appuie largement sur les données de l'Office fédéral des routes (OFROU) et des cantons.

Dans les transports publics, les clients bénéficient du Service direct, une association d'environ 250 entreprises de transport public. Trains, bus, téléphériques, tramways ou bateaux forment ensemble un système intégré et homogène. Peu importe le nombre d'entreprises de transport public qui transportent les passagers: un seul billet suffit. Les abonnements tels que l'abonnement général ou le demi-tarif couvrent également la quasi-totalité du réseau des transports publics suisses, à l'exception de quelques lignes touristiques. Cela profite non seulement aux clients, mais aussi aux entreprises de transport public dans le cadre d'un système de distribution national. Grâce à cette collaboration des entreprises de transports publics prescrite par la loi, la Suisse dispose d'une base unique et importante pour la mise en œuvre de la mobilité multimodale. Le secteur des transports publics possède également de nombreuses années d'expérience dans l'échange réciproque d'informations sur la mobilité, par exemple dans les systèmes d'information de la clientèle. Avec les équipements « Park&Ride » ou les stations de taxis et de voitures « Mobility » dans les gares, différents éléments d'offres multimodales existent déjà aujourd'hui.

### **Aujourd'hui, l'accès aux données et aux systèmes de distribution est limité, ce qui rend la mobilité multimodale plus difficile.**

Le manque de disponibilité des données et les systèmes de distribution isolés des différents fournisseurs de mobilité entravent le développement de prestations de mobilité multimodale avec des systèmes d'information, de réservation ou de location numériques pour différents moyens et types de transport.

Les données constituent la base des prestations de mobilité multimodale. Ces dernières requièrent une base minimale de données, (appelé jeu de données de base), qui comprend les géodonnées, les données d'exploitation et les données de distribution des fournisseurs de mobilité. Les géodonnées sont des données spatiales pour l'information sur les itinéraires et la localisation telles que les réseaux ferroviaires et routiers, les arrêts ou les stations de partage de véhicules. Les données d'exploitation sont des données temporelles

<sup>1</sup> Résolution du Parlement européen du 7 juillet 2015 sur la création d'un système de billetterie multimodale intégrée en Europe (2014/2244(INI)).

<sup>2</sup> Directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport, JO L 207 du 6.8.2010, p. 1.

<sup>3</sup> Règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux; JO L 272 du 21.10.2017, p. 1.

<sup>4</sup> [www.lvm.fi/act-on-transport-services](http://www.lvm.fi/act-on-transport-services).

<sup>5</sup> [www.ecologique-solidaire.gouv.fr/french-mobility](http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/french-mobility).

<sup>6</sup> [www.bmvi.de/](http://www.bmvi.de/) > Themen > Digitale > Sofortprogramm Saubere Luft.

permettant d'obtenir des informations sur la durée prévue du voyage et la disponibilité des offres de mobilité, par exemple les horaires et les données en temps réel, les données sur les conditions de circulation routière ou les chantiers, la disponibilité des taxis et des véhicules d'autopartage. Les données de distribution sont des données de prix et d'assortiment, c'est-à-dire des informations sur les tronçons, les zones et les offres de mobilité telles que les prix des billets, les coûts de stationnement ou les coûts par km et par moyen de transport

Bien que de nombreuses données du jeu de données de base soient aujourd'hui disponibles sous une forme interprétable par ordinateur, elles sont souvent incomplètes et n'ont pas la qualité ni la forme nécessaire. En outre, les données ne sont souvent pas accessibles à toutes les parties intéressées. La raison en est souvent l'intérêt économique personnel. Les entreprises qui collectent ou affinent des données empêchent le libre échange de données et utilisent certaines d'entre elles à des fins commerciales. Certaines entreprises escomptent un avantage concurrentiel en refusant de communiquer leurs données à leurs concurrents. Les structures fédérales du secteur public et ses diverses tâches, responsabilités, ressources et intérêts rendent également difficile l'échange de données généralisé et la standardisation de la qualité des données. Enfin, on constate aujourd'hui un manque de normes, d'interfaces et d'architectures cohérentes pour l'échange de données, ainsi qu'un manque de services de coordination disposant des ressources nécessaires.

Pour les utilisateurs des chaînes de mobilité intermodales, il est essentiel de pouvoir réserver, louer et payer l'ensemble de l'option du voyage spécifique « en un clic ». Cependant, les conditions-cadres actuelles en Suisse ne permettent souvent pas d'offrir un tel service. Tant les transports publics que les fournisseurs de mobilité hors TP, tels que les sociétés de taxis, de partage ou de location de voitures, gèrent généralement la réservation et la facturation via leurs propres canaux isolés. À plus long terme, un système de mobilité globale performant avec une offre multimodale nécessitera l'ouverture de tous ces systèmes de distribution.

**Aujourd'hui, les offres de transport public ne peuvent être que partiellement intégrées dans les chaînes de mobilité.**

Avec le système établi de service direct dans les transports publics, la Suisse dispose d'un élément clé des prestations de mobilité multimodale, auxquels peuvent s'ajouter d'autres offres de mobilité, telles que des offres d'autopartage, de vélopartage ou de taxis.

Toutefois, la distribution de titres de transport public est aujourd'hui réservée aux entreprises de transport public et à leurs partenaires contractuels individuels: elle se fait via une infrastructure de distribution spécialement développée à cet effet, la plate-forme NOVA. Les entreprises de transport public ont donc plusieurs rôles à jouer. Elles sont à la fois transporteurs et propriétaires de tarifs, mais aussi intermédiaires qui vendent leurs billets aux clients par leurs propres canaux.

Aujourd'hui, d'autres entreprises ne peuvent pas vendre elles-mêmes des billets de transport public à moins d'avoir un accord contractuel avec une entreprise de transport public (par ex. TCS avec la SOB). Et même dans ce cas, elles se voient refuser l'accès direct à l'infrastructure de distribution NOVA parce que les ventes sont gérées par l'entreprise de transport public concernée. Ces droits de distribution cédés par contrats individuels échappent au contrôle des comités de la branche des transports publics et des pouvoirs publics. Il n'est donc pas exclu aujourd'hui qu'un acteur majeur du marché puisse avoir accès à la distribution des billets de transport public par l'entremise d'une entreprise de transport public et puisse influencer de manière significative la structure de distribution et de tarifs des TP.

Outre le monopole de vente actuel des entreprises de transport public, la complexité de l'assortiment et du système tarifaire constitue également un obstacle à l'intégration dans des prestations de mobilité multimodale. À l'exception des abonnements généraux, les clients considèrent aujourd'hui les offres de prestations de transport public comme très fragmentées: chaque entreprise de transport public impose sa propre application, qui est généralement adaptée à un type de transport spécifique et/ou à une région spécifique. La gamme de produits de transport public, devenue aujourd'hui très vaste, représente une part non négligeable des coûts de distribution.

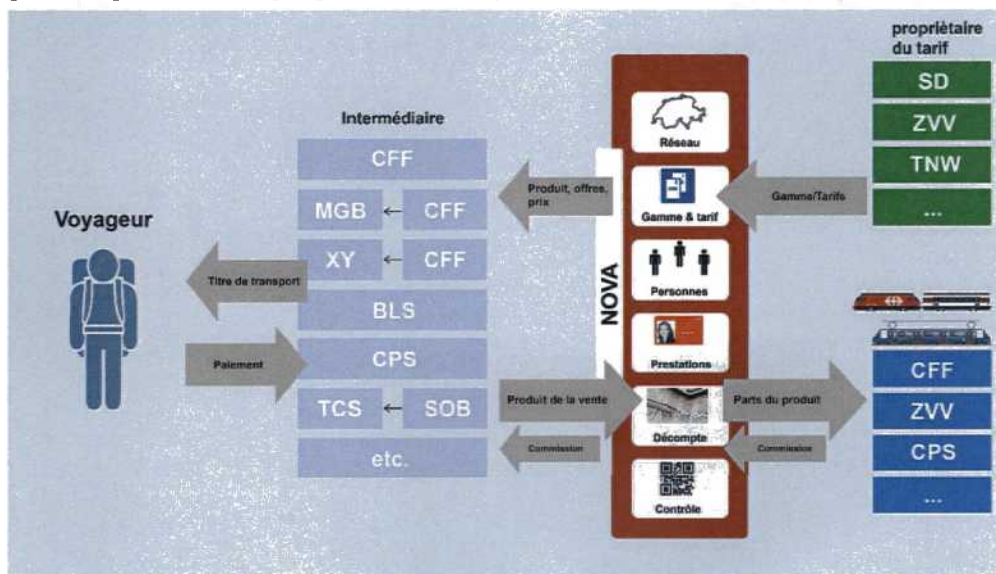


Figure 3 : Situation actuelle de la distribution de titres de transport public (Source : ch-direct 2018)

Les entreprises de transport public sont immovantes en matière de distribution. Avec le soutien du secteur privé, par exemple, elles ont développé des produits qui tiennent compte des possibilités offertes par la numérisation. À titre d'exemple, on peut citer les systèmes à tarification automatique tels que « fairtiq » ou « lezzgo ». Toutefois, l'expérience d'autres secteurs montre que, dans le contexte de la numérisation, des idées nouvelles et réussies ont souvent été développées hors du système en place et selon des approches totalement nouvelles. Une étude<sup>7</sup> a montré que les fournisseurs de mobilité traditionnels mettent souvent trop de temps à répondre aux besoins des clients, en particulier dans le domaine de la mobilité multimodale. Ce faisant, ils courent le risque de perdre contact avec de nouveaux environnements économiques de mobilité. Afin de répondre aux attentes futures de la société, les auteurs du rapport de

<sup>7</sup> www.muenchner-kreis.de/ > Zukunftsstudien > 2017 Mobilität Erfüllung System.

recherche « Individualisation des services de transport public » voient notamment la direction à prendre dans « l'innovation et l'intégration de nouvelles offres de mobilité dans les services de transport public classiques ». L'ouverture de la distribution des transports publics est décrite comme une chance pour de nouvelles idées commerciales pouvant rendre l'utilisation des transports publics globalement plus attrayante<sup>8</sup>. Pour que les acteurs extérieurs au secteur des transports publics s'engagent à promouvoir la mobilité multimodale et à intégrer les transports publics dans leurs chaînes de mobilité, ils ont toutefois besoin d'une sécurité suffisante en matière de droit et donc d'investissements. Or tel n'est pas le cas aujourd'hui. Sans l'ouverture des systèmes de distribution des transports publics, un potentiel d'innovation considérable pour l'ensemble du système de mobilité resterait en friche.

Afin de promouvoir efficacement la multimodalité dans les transports et d'exploiter le potentiel inutilisé, il faut améliorer la disponibilité des données et l'accès aux systèmes de distribution.

### 1.1.2 Orientations du Conseil fédéral

#### Rapport sur les principales conditions-cadres pour l'économie numérique - début 2017

Le 11 janvier 2017, le Conseil fédéral a adopté le rapport sur les principales conditions-cadres pour l'économie numérique<sup>9</sup>. Il a chargé le DETEC d'examiner dans quelle mesure la Confédération devrait imposer l'échange général de données sur la mobilité et notamment, ouvrir un accès contrôlé aux systèmes de réservation et de distribution afin de promouvoir des chaînes de mobilité durables et efficaces. Il s'agissait d'examiner s'il y avait lieu d'adapter les bases juridiques afin d'exploiter le potentiel offert par les prestations de mobilité multimodale et d'en diminuer les risques.

#### Discussion sur les prestations de mobilité multimodale - Données et distribution - Fin 2017

Le 8 décembre 2017, le Conseil fédéral a tenu une discussion sur la mobilité multimodale et a décidé de la promouvoir et de la simplifier<sup>10</sup>. Afin de soutenir le développement de nouvelles applications conviviales, il a stipulé que les données nécessaires doivent être disponibles et que la distribution des prestations de mobilité doit être accessible. En outre, des conditions-cadres claires et donc une sécurité de planification sont nécessaires pour stimuler l'innovation et l'investissement. À cet effet, le Conseil fédéral a chargé le DETEC de diverses missions:

#### Fin 2017: mandats au DETEC pour la fin 2018

Dans le domaine des données, un plan d'action doit être soumis au Conseil fédéral. Il s'agit notamment des points suivants:

- Promouvoir la collecte et l'accessibilité du jeu de données de base
- Promouvoir et coordonner l'élaboration de normes et de règles pour l'échange de données entre les intervenants
- Examiner et évaluer des variantes afin de définir et de surveiller les conditions-cadres des plates-formes de données de mobilité multimodale
- Identification des besoins et des exigences en matière d'échange de données des véhicules automatisés

Dans la distribution des prestations de mobilité multimodale, l'objectif est d'ouvrir progressivement les systèmes de distribution des fournisseurs de mobilité. A cet effet, le Conseil fédéral doit d'abord être saisi d'un projet de consultation sur l'ouverture contrôlée des systèmes de distribution des transports publics, en tenant compte des éventuelles mesures prises par la branche. Deuxièmement, un plan d'action incitant à ouvrir les systèmes de distribution à des fournisseurs de mobilité en dehors du secteur des transports publics doit être élaboré.

Le DETEC soutient également des projets pilotes, de démonstration et de recherche dans le domaine de la mobilité multimodale et apporte des idées et des propositions pour le programme national de recherche (PNR) sur la transformation numérique.

### 1.1.3 Objectifs du projet

L'avenir est aux prestations de mobilité multimodale. L'idée de base est « un voyage - une réservation ». La numérisation permet aux voyageurs de combiner différents moyens de transport tels que les voitures, les taxis, les offres de partage, les transports publics ou le vélo et la circulation piétonne plus facilement et de manière plus ciblée qu'auparavant.

L'objectif proposé est d'accroître l'efficacité du système global des transports suisses sous tous ses aspects. De surcroît, il faut veiller à ce que la Suisse ne perde pas le lien avec l'avenir numérique de la mobilité en comparaison internationale. Pour atteindre ces objectifs, il s'agit d'encourager le développement de la mobilité multimodale: les points forts des transports publics seront perfectionnés et le cadre juridique de leur intégration dans des offres multimodales sera défini. Les transports publics devraient constituer l'épine dorsale de la mobilité multimodale.

#### Exploiter systématiquement les atouts de la bonne position de la Suisse en matière de mobilité multimodale

- La Suisse dispose d'une bonne infrastructure et se situe dans le peloton de tête de la recherche et de la formation - une très bonne base pour bénéficier de la numérisation dans le domaine de la mobilité. Il faut saisir cette chance de développer et d'établir des modèles commerciaux sur notre marché intérieur.
- Grâce à son expérience dans les transports publics (service direct), la Suisse dispose des meilleures conditions pour mettre en place un système de mobilité globale en réseau.
- La forte position des transports publics dans le paysage suisse de la mobilité offre l'occasion de ficeler de nouveaux paquets de services et d'inciter ainsi les clients à se tourner vers les transports publics.

<sup>8</sup> [www.bav.admin.ch/](http://www.bav.admin.ch/) > Actualités > Rapports et études > Autres thèmes > Individualisation de l'offre des TP

<sup>9</sup> [www.seco.admin.ch/](http://www.seco.admin.ch/) > Situation économique & Politique économique > Politique économique > Numérisation > Rapport sur les principales conditions-cadre pour l'économie numérique.

<sup>10</sup> [www.admin.ch/](http://www.admin.ch/) > Documentation > Communiqués de presse > Ouverture des systèmes de données et de distribution: le Conseil fédéral veut simplifier la mobilité



- La Confédération, les cantons, les villes et les communes jouent un rôle important de concepteurs dans la promotion des offres multimodales.

### **Les conditions-cadres de la Suisse sont améliorées spécifiquement en faveur d'offres multimodales**

Les conditions-cadres de la Confédération dans le domaine de la loi fédérale sur le transport de voyageurs seront spécifiquement alignées et adaptées au perfectionnement des offres de mobilité multimodale, incluant les transports publics. Premièrement, à moyen terme, l'accessibilité aux données factuelles et aux applications pertinentes de tous les fournisseurs de mobilité doit être améliorée. Deuxièmement, l'objectif est d'ouvrir les systèmes de distribution de tous les fournisseurs de mobilité. Ces deux éléments sont des conditions préalables importantes pour le perfectionnement de la mobilité multimodale et, partant, pour l'amélioration de l'efficacité de l'ensemble du système de transport.

Conformément à cet objectif, il s'agit d'intégrer de façon simple les transports publics, qui bénéficient dans une large mesure d'un financement public, comme un élément-clé dans les services multimodaux et les chaînes de mobilité. À cette fin, les tiers doivent avoir accès à la distribution de services de transport public dans des conditions-cadres clairement définies. Cet accès est aujourd'hui réservé au secteur des transports publics. Avec un accès réglementé pour les tiers, les intérêts légitimes du secteur des transports publics seront sauvegardés d'une part et, d'autre part, toutes les entreprises intéressées par l'accès bénéficieront de conditions égales et fiables. Cela garantira la sécurité nécessaire en termes de droit et d'investissements pour que les entreprises privées investissent dans l'innovation. En revanche, les interventions incontrôlées sur le marché des titres de transport public seront également évitées. Or cela n'est pas exclu aujourd'hui, car les contrats de distribution individuels des entreprises de transport public avec des tiers sont possibles sans que la branche des transports publics elle-même ou le secteur public puissent influencer les conditions de ces accords.

Un accès contrôlé au marché de la distribution des transports publics garantit la qualité des prestations de service de transport public actuelles et la souveraineté tarifaire des entreprises de transport public, qui déterminent les tarifs et donc les prix de leurs services. Les recettes selon les tarifs sont garanties pour le système de transport public. En même temps, les développements technologiques, les nouvelles exigences des clients et les développements internationaux peuvent être pris en compte. Enfin, de nouvelles options s'offrent à l'économie suisse pour développer des idées commerciales innovantes.

Outre ce projet de consultation, les plans d'action du DETEC sur la mobilité multimodale (« Prestations de mobilité multimodale: plans d'action de données mobilitaires et distribution de fournisseurs de mobilité en dehors des TP ») poursuivent les objectifs d'amélioration de l'accessibilité aux données factuelles de tous les fournisseurs de mobilité ainsi qu'aux systèmes de distribution des fournisseurs de mobilité en dehors des transports publics cf. ch. 1.2.5 et 1.2.6.

## **1.2 Dispositif proposé**

Avec la numérisation, les besoins des utilisateurs ont évolué au cours des dernières années et, partant, la demande de mobilité multimodale a augmenté. Il faut clairement s'attendre à ce que cette tendance se poursuive. Le droit actuel régissant le transport de voyageurs ne reflète cependant pas encore cette évolution. La mobilité multimodale recèle un grand potentiel, mais aussi des risques (cf. ch. 1.1). Il est donc nécessaire et opportun de clarifier les conditions-cadre et de les inscrire dans la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV)<sup>11</sup>. Les transports publics sont un élément-clé et il s'agit de les intégrer plus facilement aux prestations de mobilité multimodale. Le présent projet règle donc, dans la LTV, l'interface entre les transports publics et les autres fournisseurs de mobilité et de prestations, dans le but d'améliorer l'efficacité du système global des transports. Le développement des transports publics vers la multimodalité sert en premier lieu à la mise en réseau supramodale afin d'exploiter les potentiels en termes de clientèle, de système mobilitaire, de société et d'économie. L'offre de prestations de mobilité doit notamment être orientée d'après la demande, optimisée grâce à l'exploitation du potentiel d'innovation. Elle doit aussi soutenir une mobilité écologique, économe en ressources et, en particulier, efficiente en termes d'énergie. Le présent projet élimine les obstacles aux innovations, ouvre de nouvelles possibilités dans le contexte de la mobilité, protège les intérêts des transports publics et garantit ainsi le maintien d'une offre de transports publics de qualité élevée.

Ci-après, le ch. 1.2.1 présente la nouvelle disposition sur les principes de développement de la mobilité multimodale, les ch. 1.2.2 à 1.2.4 décrivent les réglementations de l'accès contrôlé à la distribution des TP, le ch. 1.2.5 donne une perspective de l'accès à la distribution par des intermédiaires en mobilité externes aux TP et le ch. 1.2.6 traite d'autres domaines apparentés.

### **1.2.1 Nouvelle disposition sur la mobilité multimodale**

Une nouvelle disposition règle l'orientation générale que la Confédération entend prendre quant au développement de la mobilité multimodale grâce à une intégration de façon simple des TP.

Dans le domaine des données, la Confédération vise une amélioration de la disponibilité et de l'échange des données matérielles requises, notamment des géodonnées, des données d'exploitation, des données sur les assortiments et les prix, de tous les fournisseurs de mobilité. Pour ce faire, elle examine, notamment dans le cadre des plans de mesures «Données mobilitaires et distribution des fournisseurs de mobilité hors TP» du DETEC, les mesures à prendre et le rôle des pouvoirs publics dans le domaine des données et de la mise à disposition de celles-ci, et elle coordonne et sensibilise les acteurs. S'il y a des mesures à prendre par la Confédération, elle peut encourager de manière appropriée la mise en place d'infrastructures de données (formulation potestative). Cela peut s'avérer nécessaire lorsqu'il est manifeste que l'intérêt du secteur privé n'aboutit pas à l'élaboration de solutions qui répondent aux besoins de promotion de la mobilité multimodale. Il ne s'agit pas de soutenir le développement d'applications, mais de données de base et de systèmes objectifs, indépendants et fiables à long terme au sens d'une infrastructure de base construite dans l'intérêt d'un système de trafic global opérationnel. Sur cette base, les entreprises de transport public et le secteur privé peuvent développer des applications correspondantes centrées sur le client (applications et services). Cela étant, il y a lieu de tenir compte de manière adéquate des aspects de la protection des données ainsi que de la protection et de la sécurité de l'information.

Dans le domaine de la distribution d'offres de mobilité, la Confédération vise à améliorer l'accès aux infrastructures de distribution de tous les fournisseurs de mobilité. C'est le seul moyen permettant aux fournisseurs de mobilité mise en réseau de créer des offres sur mesure, que les clients peuvent acheter « en un simple clic ». La Confédération envisage aussi des incitations à l'ouverture des systèmes

<sup>11</sup> RS 745.1

de distribution de tous les fournisseurs de mobilité. Pour les petits fournisseurs de mobilité notamment, les systèmes/plates-formes de distribution dotés de solutions de connexion simples pourraient réduire les obstacles à l'intégration de leurs offres dans les prestations de services multimodales. Si une action s'avère nécessaire dans le cadre des plans de mesures «Données mobilitaires et distribution des fournisseurs de mobilité hors TP» du DETEC, la Confédération peut, le cas échéant, soutenir la mise en place de systèmes de base appropriés, appelés infrastructures de distribution, pour la distribution d'offres de mobilité comme les taxis ou les services partagés, surtout si le secteur privé ne développe pas de tels systèmes. Les TP disposent déjà d'une infrastructure de distribution.

L'accès aux données matérielles et aux infrastructures de distribution des entreprises de TP est régi par les principes de non-discrimination, de transparence et de prise en charge des coûts. Les entreprises peuvent percevoir des frais d'utilisation appropriés.

### **1.2.2 Accès à la distribution de billets des TP et mécanisme de fixation des conditions-cadres (gouvernance)**

**L'accès contrôlé à la distribution de billets des TP est un élément-clé de l'encouragement de la mobilité multimodale.**

À l'heure actuelle, la distribution de billets des TP est réservée aux entreprises de TP. Les tiers ne peuvent intégrer des tronçons de TP aux offres de mobilité multi- ou intermodale que dans le cadre de coopérations avec des entreprises de TP. Dans ces conditions, il n'est pas possible d'exploiter pleinement les potentiels et l'utilité présentés au ch. 1.1.

Il faut donc ouvrir, moyennant des conditions-cadres précises, l'accès à la distribution de billets des TP, de sorte que des tiers extérieurs à la branche des TP puissent se positionner en tant qu'intermédiaires en mobilité et vendre des titres de transport directement à leurs clients. Ces tiers peuvent être des prestataires de mobilité n'appartenant pas aux TP tels que des prestataires de services de taxi, d'offres de partage (sharing) ou de places de stationnement, ou encore il peut s'agir d'entreprises qui, en tant qu'intermédiaires, ne font qu'assembler des prestations de mobilité en proposant à leur clientèle des offres de mobilité sur mesure, indépendamment des moyens de transport. En réglant l'accès de manière uniforme, on élimine un obstacle essentiel au développement d'offres multimodales incluant les TP.

L'ouverture contrôlée de la distribution des TP par des tiers ne touche pas la souveraineté des entreprises de TP en matière de tarifs. Celles-ci continuent de fixer les tarifs et les assortiments. Cependant, le Conseil fédéral attend de la branche des TP (entreprises de transport, communautés) qu'elle prenne en considération les possibilités qu'offre la numérisation dans le cadre des projets actuels nationaux concernant les tarifs et la distribution, et qu'elle en tienne compte au sens de l'encouragement de la mobilité multimodale. Le développement des assortiments doit donner le jour à des produits qui tiennent compte des possibilités et des exigences de la mobilité multimodale. Ces produits peuvent notamment être des abonnements impersonnels que les intermédiaires peuvent librement combiner avec d'autres offres pour leurs clients.

#### **Mécanisme global de gouvernance pour fixer/surveiller les conditions-cadres d'accès au marché de la distribution des TP**

Afin que l'ouverture de la distribution aux prestations de mobilité des TP respecte le cadre souhaité, il faut définir à qui incombent quelles compétences, qui surveille le processus et comment les litiges sont réglés.

#### **Les conditions-cadre de l'accès sont fixées dans la loi et concrétisées dans des réglementations de la branche, soumises à approbation.**

Les principes de l'accès sont fixés au niveau de la loi, dans la loi sur le transport de voyageurs. Les conditions-cadres sont précisées à un échelon inférieur dans des réglementations de la branche, valables globalement.

La promulgation de réglementations pour la branche (conventions) est déjà prévue dans d'autres domaines du service direct (cf. art. 17 LTV). L'accès à l'infrastructure de distribution des TP suivra une règle analogue. À cet effet, la branche des TP devra élaborer des processus de décision et des organes efficaces. Le cas échéant, il faudra une réglementation adéquate des quorum (par ex. majorité qualifiée ou pondération des votes), afin que des parties prenantes isolées ne bloquent pas certaines dispositions. Si l'accès n'est pas accordé de manière générale ou si la branche des TP ne procède pas à une réglementation, l'Office fédéral des transports (OFT) édictera les décisions nécessaires. Ce mécanisme est déjà appliqué dans d'autres conventions relatives au service direct et il s'est avéré probant.

Les réglementations de la branche sont soumises à l'approbation de l'OFT. Celui-ci procède ainsi à un examen préalable afin de vérifier si les conditions d'accès définies satisfont aux prescriptions légales et anticipe ainsi une clarification ultérieure dans chaque cas dans des procédures judiciaires complexes et onéreuses en temps. L'OFT consulte préalablement l'autorité de surveillance du marché, laquelle peut fournir des recommandations sur les réglementations de la branche. L'OFT évalue ces recommandations de manière autonome. Sa décision d'approbation est soumise aux voies de droit menant au Tribunal administratif fédéral et au Tribunal fédéral.

#### **La surveillance est exercée par la commission indépendante CACF (Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer, future RailCom)**

Afin de garantir aux tiers l'accès au marché des billets des TP, il faut un mécanisme d'exécution efficace et, partant, une surveillance appropriée du marché.

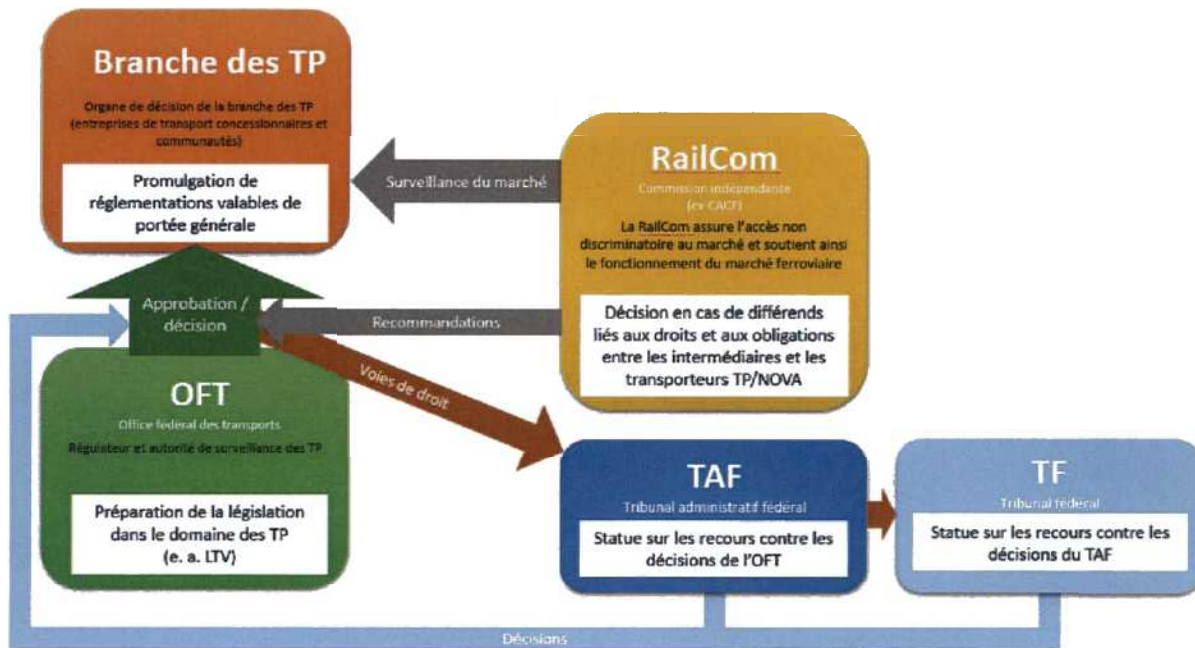
Il est souhaitable de confier cette tâche à une commission décisionnelle indépendante. L'actuelle Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (CACF, future RailCom conformément à la décision de l'Assemblée fédérale sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire<sup>12</sup>), exerce déjà ou exercera des fonctions similaires notamment dans les domaines suivants: accès au réseau ferroviaire, installations de transbordement dédiées au transport combiné et cofinancées par la Confédération, voies de raccordement. Il est donc judicieux d'étendre le domaine d'activités de la CACF/RailCom, également afin de limiter les coûts de la réglementation.

La CACF/RailCom surveille l'accès au marché de la distribution des TP et statue en cas de litige entre les intermédiaires en mobilité et le secteur des TP quant à l'application concrète des conditions d'accès et d'utilisation. Les parties impliquées sont ainsi assurées qu'en cas de différend, par ex. lors de violation des obligations par les tiers ou lors de contestation des prescriptions en matière d'accès à l'infrastructure de distribution, une instance neutre et indépendante statue. Faire évaluer ces cas par des tribunaux civils serait onéreux

<sup>12</sup> Organisation de l'infrastructure ferroviaire; OBI, 16.075, AF du 28.9.2018, FF 2018 6097

en temps et en argent pour les parties concernées, ce qui pourrait entraver, voire rendre impossible l'ouverture du marché des billets des TP.

La surveillance de l'accès à la distribution des TP par la CACF/RailCom est indépendante de la surveillance générale des transports publics, qui revient à l'OFT. La Commission de la concurrence (COMCO) et le Surveillant des prix conservent leurs prérogatives.



OFT, septembre 2018

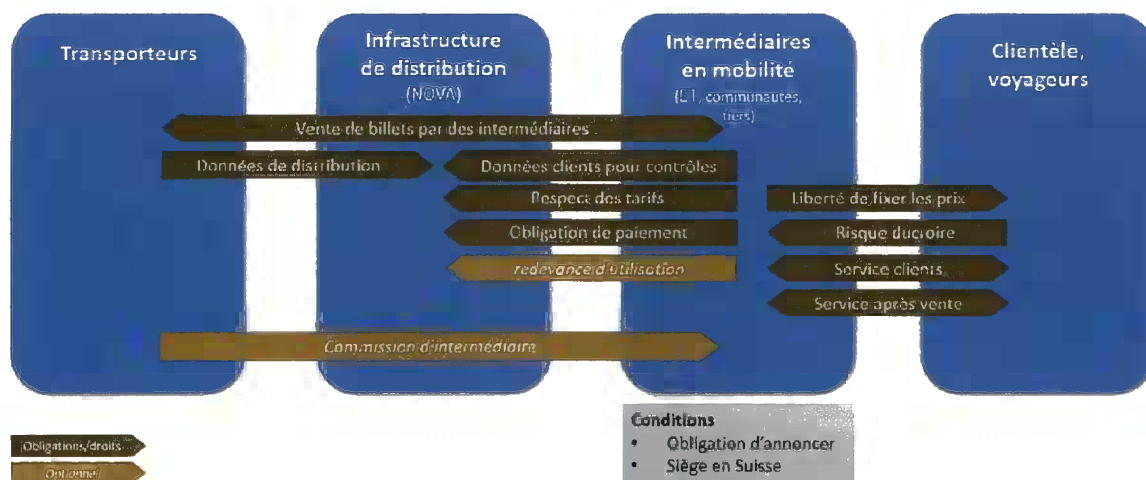
Figure 4: futures règles de la gouvernance – rôles, compétences et relations (source: OFT 2018)

### 1.2.3 Droits et obligations dans l'accès contrôlé à la distribution de prestations de mobilité en TP

Les droits et les obligations des différents intervenants doivent être équilibrés

Tous les intervenants attendent que la nouvelle réglementation du marché de la distribution des TP soit équitable. Il ne faut toutefois pas oublier que les conditions-cadres ne pourront jamais être identiques pour les TP concessionnaires et pour les fournisseurs de mobilité non concessionnaires: ces derniers ne bénéficient ni de la protection de la concurrence (d'une offre commandée) que confère une concession ni de la garantie que leurs coûts seront indemnisés par les pouvoirs publics, comme c'est le cas en transport régional et local.

Les rapports entre les différents intervenants présentés dans la figure 5 sont commentés en détail ci-après:



OFT, septembre 2018

Figure 5: vue d'ensemble des rapports entre les différents intervenants (source: OFT 2018)

## **Pour pouvoir accéder à la distribution de billets des TP, les tiers doivent s'enregistrer en tant qu'intermédiaires en mobilité.**

Pour pouvoir accéder à la distribution de billets des TP, les tiers doivent avoir leur siège ou être établis en Suisse et s'enregistrer auprès de la CACF/RailCom. Cette **obligation de s'annoncer** assure que les entreprises actives sur le marché soient connues. Cela simplifie la surveillance du marché. Ces réglementations correspondent à celles appliquées dans d'autres secteurs tels que les services postaux ou les services de télécommunication. L'**obligation d'établissement** assure que la réglementation est également appliquée aux entreprises étrangères. Les dispositions du droit du travail ou du droit applicable au secteur sont de toute façon juridiquement contraignantes et il n'est pas nécessaire de les déclarer comme telles à titre de conditions d'accès au marché.

Les entreprises annoncées et établies en Suisse sont enregistrées par la CACF/RailCom en tant qu'intermédiaires en mobilité. Ce n'est qu'à cette condition qu'elles obtiennent le droit de vendre des billets des TP et d'accéder à l'infrastructure de distribution des TP. Le cercle des entreprises autorisées est donc clairement défini, de même que celui des entreprises soumises à l'obligation faite à la branche des TP d'accorder l'accès à la distribution des billets. Le registre des intermédiaires en mobilité est public.

La branche des TP peut exiger des **garanties appropriées** en vue de l'accès à son marché de distribution. Les éventuelles exigences en matière de capacité financière (solvabilité, garanties) d'un intermédiaire en mobilité doivent cependant être justifiées et proportionnelles et ne pas générer des obstacles injustifiés à l'entrée sur le marché. D'une part, il s'agit d'empêcher qu'en cas d'insolvabilité d'un intermédiaire en mobilité, des recettes importantes échappent au système des TP si l'intermédiaire en question devient insolvable. D'autre part, il ne faut pas que les garanties demandées soient disproportionnées, car elles rendraient impossible l'entrée sur le marché comme intermédiaires en mobilité de petites entreprises intéressées telles que des *start-ups*. Les exigences de solvabilité peuvent, le cas échéant, être liées au nombre de billets vendus par l'intermédiaire en mobilité. Le droit de poursuite pour dettes et faillite est applicable indépendamment de cela, au cas où un intermédiaire en mobilité ne parviendrait plus à tenir ses engagements financiers.

## **Les principes des droits et des obligations sont réglés dans la loi et sont concrétisés dans des réglementations de la branche.**

À l'heure actuelle, il n'existe pas de droit légal permettant aux tiers de vendre pour leur propre compte des billets d'entreprises de TP. Une vente de billets n'est possible que sur la base de conventions individuelles conclues avec les entreprises de TP. Il en résulte un obstacle à la prise en compte des TP dans les nouvelles offres multimodales.

Du fait de la souveraineté en matière de tarifs et du service direct, les entreprises de TP ont une obligation implicite de distribution. Afin de donner aux intermédiaires en mobilité extérieurs à la branche des TP un accès contrôlé à la distribution de billets des TP, lesdits intermédiaires se voient octroyer un **droit à la distribution de billets des TP**. Ce droit inclut la vente de billets des TP pour le compte des entreprises de transport qui fournissent la prestation de transport. L'intérêt public prépondérant justifie la restriction de l'autonomie privée que cela implique pour les entreprises de TP, car l'ouverture du marché de la distribution fait augmenter la demande de prestations de TP et améliore le taux d'utilisation de ces derniers ou en lisse les pics. Une concurrence accrue en matière de distribution peut aussi encourager les innovations et faire en sorte que les voyageurs, grâce à une meilleure information, prennent des décisions plus efficaces quant à leur comportement mobilitaire, ce qui permet également d'augmenter l'efficacité du système global des transports. Les transporteurs sont en principe tenus d'accepter sans discrimination la vente de leurs **assortiments** par des intermédiaires. Il n'existe toutefois pas d'obligation contraignant les entreprises de TP à rendre immédiatement tous leurs assortiments accessibles à la vente par des tiers. Cependant, le Conseil fédéral attend de la branche des TP qu'elle cherche de sa propre initiative à atteindre cet objectif, par exemple en élaborant des abonnements au porteur.

Le droit à la distribution de billets est lié à l'**obligation de décompter**: les intermédiaires en mobilité doivent décompter les titres de transport vendus et transmettre les données afférentes dans leur intégralité et en temps utile aux entreprises de TP. Cette **transmission des données de vente** vise d'une part à assurer le décompte et d'autre part à permettre le contrôle des billets. Pour ce faire, les intermédiaires en mobilité doivent communiquer aux entreprises de TP des données personnelles permettant l'identification. Des obligations similaires d'échange de données existent déjà dans les réglementations d'autres secteurs, par exemple dans les services postaux.

Les clients acquittent leur billet de TP aux intermédiaires en mobilité et non aux entreprises de TP qui les transportent (paiement indirect). Cependant, les intermédiaires sont légalement tenus de dédommager les entreprises de TP conformément à leur tarification et dans un certain délai. Cette **obligation de paiement** des entreprises de TP existe, que l'acquéreur du billet ait fait usage ou non de la prestation de transport, qu'il ait versé ou non à l'intermédiaire le prix de vente du titre de transport. Le **risque de ducroire** est donc assumé par l'intermédiaire. Les intermédiaires sont tenus de fournir des **prestations de service clients**, si les règlements de la branche des TP l'exigent. Il s'agit, par exemple, de conseils avant la vente et de service après-vente (modifications ou remboursements de billets de TP). Si de telles prestations sont exigées, les tiers intermédiaires ont droit, au sens de l'interdiction de discrimination, aux mêmes indemnités que les entreprises de TP qui distribuent les offres de mobilité.

Il est renoncé à conférer aux intermédiaires de mobilité, pour les billets vendus, un **droit légal à une commission d'intermédiaire**. La branche des TP peut cependant prévoir, des commissions pour les intermédiaires. Dans ce cas, les intermédiaires, selon le principe de la non-discrimination, ont droit aux mêmes commissions d'intermédiaire que les entreprises de TP entre eux. Ce principe serait lésé si, par exemple, seules des entreprises de TP bénéficiaient de commissions sur la vente de billets, mais pas des tiers intermédiaires. Un tel système de commission fondé sur des ententes entre les entreprises de TP serait aussi problématique du point de vue de la loi sur les cartels. La question de savoir si et dans quelle mesure des commissions sont versées pour la vente de billets de transport public sera donc laissée au marché. Afin d'exploiter au mieux le potentiel d'un marché de distribution ouvert, il est souhaitable que les intermédiaires ne se financent pas (uniquement) par des commissions.

Les intermédiaires en mobilité disposent d'une **liberté de fixer les prix**, inscrite dans la loi. Ils sont libres de fixer les prix des titres de transport ainsi que de leur prestation globale, de proposer des rabais ou de demander des suppléments. Le prix de vente demandé aux clients par les intermédiaires ne doit pas obligatoirement correspondre au tarif fixé par la branche des TP. Cette souplesse en matière de prix permet le développement de nouvelles offres, comme par exemple des offres combinées à d'autres prestations ou des forfaits mensuels pour l'utilisation de services de transport publics ou privés. Ces libertés incitent de nouveaux acteurs à élaborer des produits et des prestations de service innovants. Comme les intermédiaires en mobilité doivent verser aux entreprises de TP, en leur qualité de propriétaires des tarifs, le prix réglementaire des billets, la liberté de fixer les prix n'entrave ni la souveraineté en matière de tarifs des entreprises de TP ni le montant de leurs recettes. La Confédération estime qu'il n'y a pas de risque qu'un intermédiaire envisage de proposer des rabais substantiels sur une période prolongée (en finançant la différence par des fonds propres) dans le but de se forger une position de leader du marché et de pouvoir dicter les prix des TP. Un tel modèle commercial impliquerait qu'un intermédiaire investisse d'importantes sommes durant plusieurs années afin de compenser les pertes. Par ailleurs, le droit à distribuer des prestations de TP, que prévoit le présent projet, garantit justement qu'un nombre suffisant d'intermédiaires devrait entrer sur le marché pour



empêcher que l'un d'entre eux prenne une position de leader en matière de prix. À ne pas oublier que les entreprises de TP conserveront leurs canaux de distribution, ce qui peut également empêcher une évolution dans ce sens.

Les intermédiaires en mobilité sont légalement tenus de respecter les **prescriptions opportunes du propriétaire des tarifs**, autrement dit des entreprises de TP. Cela signifie notamment qu'ils peuvent proposer uniquement des titres de transport qui soient conformes aux tarifs et qui répondent aux prescriptions nationales quant à la forme de ces titres.

#### **1.2.4 Accès aux données de distribution et à l'infrastructure de distribution**

Afin que les tiers, en leur qualité d'intermédiaires en mobilité, soient en mesure de distribuer des billets des TP aux clients en fin de chaîne, ils doivent avoir accès aux données de distribution nécessaires et pouvoir décompter, avec les entreprises de TP, le paiement du prix du billet et d'une éventuelle commission.

##### **Les entreprises de TP exploiteront à l'avenir également une infrastructure commune de distribution des TP.**

Les entreprises de TP exploitent actuellement la plate-forme NOVA et les systèmes afférents. Vu sa fonction de système de distribution et de décompte, la plate-forme NOVA peut être désignée comme infrastructure de distribution des TP (*back-end*). Par «infrastructure», on entend un dispositif dont la mise en place est liée à des investissements et dont les entreprises ont besoin pour fournir certaines prestations ou réaliser certains produits. La plate-forme NOVA est en possession de différentes entreprises de TP (ÖPVG AG). Actuellement, elle est exploitée par les CFF sur mandat des propriétaires (entreprises de TP). Seules les entreprises de TP et les communautés participantes y ont accès. La plate-forme NOVA est constituée de six modules: réseau, assortiment et tarifs, voyageurs, décompte, prestations et contrôle. Via une interface standardisée, les transporteurs mettent toutes les données de base (en particulier les données d'horaire, d'assortiment et de prix, mais aussi les données relatives aux clients en possession d'un abonnement) requises pour calculer le tarif à disposition de la plate-forme NOVA sous forme interprétable par ordinateur. Les intermédiaires de TP raccordés à NOVA peuvent ainsi établir des billets pour tous les tronçons et moyens de transport du service direct et pour tout l'assortiment proposé par les communautés. L'exploitant garantit aux entreprises de TP un accès sans restriction et moderne à l'assortiment, aux fonctions et aux données de la plate-forme NOVA. En vue du décompte, les intermédiaires de TP transmettent les données relatives aux billets vendus (y c. les données personnelles des clients ainsi que les données de contrôle) à la plate-forme NOVA via l'interface. Sur cette base, toujours via la plate-forme, le décompte est établi et les recettes distribuées aux transporteurs.

Dans la perspective des prestations de mobilité multimodale et de la sécurité du droit ainsi que des investissements pour les intermédiaires en mobilité externes aux TP, la loi dispose que les entreprises de TP exploitent une infrastructure de distribution commune au sens du service direct. Cette infrastructure doit satisfaire aux exigences de TP efficaces et économiques. Elle porte sur toutes les données et systèmes nécessaires à la distribution de billets de TP, par exemple les données de distribution et le système de décompte. L'infrastructure de distribution est financée comme jusqu'ici par les entreprises de TP selon le principe de prise en charge des coûts et, le cas échéant, par des taxes d'utilisation imputées aux intermédiaires en mobilité.

##### **Les intermédiaires en mobilité obtiennent un accès contrôlé à l'infrastructure de distribution des TP.**

Les tiers ne peuvent exercer leur droit à distribuer des billets des TP qu'en ayant accès à l'infrastructure de distribution des TP. Le droit des intermédiaires en mobilité à bénéficier d'un accès non-discriminatoire à cette infrastructure, autrement dit à l'ensemble des données et systèmes pertinents, est donc inscrit dans la loi.

L'accès à l'infrastructure de distribution sera concrétisé par une réglementation de la branche. La branche des TP, plus précisément le propriétaire ou l'exploitant de ladite infrastructure fournit à tous les intermédiaires en mobilité enregistrés un accès technique à une interface. Afin que ceux-ci puissent exercer leur droit d'accès, les données de distribution doivent pouvoir être consultées à tout moment et sans retard (en temps utile) sous forme interprétable par ordinateur. Les intermédiaires en mobilité doivent pouvoir accéder par voie électronique à toutes les informations relatives à l'assortiment et aux prix des billets, afin de permettre à leur clientèle de comparer les prix.

L'utilisation de l'infrastructure de distribution des TP peut faire l'objet d'une redevance appropriée, par laquelle les utilisateurs participent aux coûts de la plate-forme. Cette redevance d'utilisation est fixée par la branche des TP, c'est-à-dire par le propriétaire ou l'exploitant de l'infrastructure de distribution des TP. Elle doit respecter les principes légaux. Elle peut, par exemple, être échelonnée en fonction du nombre et de l'étendue des accès ou des billets vendus. Elle est calculée selon le principe de la couverture des frais, c'est-à-dire sur la base des frais d'exploitation courants, et ne doit pas comporter de marge bénéficiaire. De surcroît, sa base de calcul doit être transparente. Les coûts d'investissement n'y sont pas pris en compte, parce que les intermédiaires en mobilité n'acquiescent pas de droits de copropriété ni de codétermination en ce qui concerne l'infrastructure et que l'actuelle plate-forme NOVA a été développée en grande partie grâce à des fonds publics. Il ne serait donc pas justifié de reporter les coûts sur les intermédiaires en mobilité. Des réglementations relatives aux redevances d'utilisation existent aussi dans d'autres domaines tels que les services postaux ou l'approvisionnement en courant.

Les obligations prévues de décompte et de paiement sont mises en œuvre via l'infrastructure de distribution des TP, actuellement la plate-forme NOVA. La plate-forme sert ainsi aussi bien au décompte des ventes et à l'attribution des produits aux transporteurs qu'au paiement des intermédiaires en mobilité.

#### **1.2.5 Perspective: accès à la distribution des fournisseurs de mobilité externes aux TP**

##### **À long terme, il faut que tous les fournisseurs de mobilité ouvrent leurs systèmes de distribution**

Dans le but d'encourager les prestations de mobilité multimodale, il faut, à long terme, ouvrir l'accès aux systèmes de distribution de tous les prestataires de mobilité, par exemple des taxis, des fournisseurs d'offres de partage (*sharing*) ou de parkings. Il est envisageable que la Confédération fixe des conditions-cadres dans ces domaines également. Cela dépasserait cependant le cadre de la loi sur le transport de voyageurs, raison pour laquelle une nouvelle loi sur les services de mobilité serait indiquée.

##### **Inciter à l'ouverture par la mise à disposition d'une infrastructure de distribution appropriée**

Si les systèmes de distribution de tous les fournisseurs de mobilité étaient ouverts, une infrastructure de distribution commune serait une solution appropriée. Par analogie à l'actuelle plate-forme NOVA pour les TP, il serait envisageable de mettre en place une plate-forme de distribution des offres de mobilité. En particulier pour les petites entreprises telles que les loueurs de vélos ou les services de

taxi, il est souvent coûteux et non rentable de développer leur propre interface pour se raccorder à des intermédiaires et effectuer des décomptes individuels. Une infrastructure de distribution générale signifierait pour les fournisseurs privés de mobilité qu'ils disposent d'un interlocuteur grâce auquel ils peuvent proposer et décompter assez facilement des prestations, ce qui les inciterait à ouvrir leur distribution. Les questions de financement, d'indépendance et de surveillance liées à une telle plate-forme resteraient à clarifier et il faudrait créer des bases légales correspondantes.

#### **Il existe un plan de mesures destinées à ouvrir les systèmes de distribution des fournisseurs de mobilité externes aux TP.**

En exécution des autres mandats donnés en décembre 2017 par le Conseil fédéral, un plan contient les premières mesures concernant notamment le rôle et l'action requise des pouvoirs publics en rapport avec l'accessibilité des systèmes de distribution de fournisseurs externes aux TP. Des champs d'action ont été définis dans le cadre d'un vaste processus impliquant les acteurs des pouvoirs publics et des branches concernées. Ces champs d'action doivent être abordés afin d'inciter les fournisseurs de mobilité externes aux TP à ouvrir leurs systèmes de distribution et d'exploiter les potentiels de la mobilité multimodale. Le rapport du DETEC «Prestations de mobilité multimodale: plans de mesure Données mobilitaires et ouverture de la distribution des fournisseurs de mobilité externes aux TP» contient différentes mesures de vérification; il a été porté à la connaissance du Conseil fédéral et publié lors de l'ouverture de la consultation relative au présent projet.

### **1.2.6 Domaines voisins**

**Plan de mesures pour les données:** en exécution d'autres mandats du Conseil fédéral de décembre 2017, le DETEC a rédigé un plan de mesures sur les données mobilitaires, cf. à ce sujet son rapport «Prestations de mobilité multimodale: plans de mesure Données mobilitaires et ouverture de la distribution des fournisseurs de mobilité externes aux TP». Dans le domaine des données, celui-ci concerne le jeu de données de base requis pour les offres de mobilité multimodale. Il s'agit de géodonnées (par ex. réseaux ferrés et routiers, arrêts, places de stationnement, emplacements de véhicules de location ou de coopératives et de taxis), de données d'exploitation (horaire, durée du voyage, données de circulation en temps réel) ainsi que de données sur les prix (prix des billets, frais de stationnement, coûts par trajet et par moyen de transport etc.). Le plan de mesures dresse la liste d'activités destinées à encourager l'accès, la coordination et le développement de standards dans le domaine des données mobilitaires. Les mesures ont été élaborées et harmonisées au sein de la Confédération avec le concours des services spécialisés, puis discutées négociées et développées avec les partenaires externes. Elles doivent aussi tenir compte de l'évolution dans l'espace européen. Les vérifications portent de plus sur différentes variantes de gouvernance des plates-formes de données. Le plan de mesures a été porté à la connaissance du Conseil fédéral et publié lors de l'ouverture de la consultation relative au présent projet.

**Rapport sur les données et conduite autonome:** en exécution des autres mandats dont le Conseil fédéral l'a chargé en décembre 2017, le DETEC a élaboré un rapport sur les données concernant les véhicules autonomes. Afin de déterminer le besoin et les conditions d'échange de ces données, il faut se pencher en particulier sur l'échange au niveau international. Le rapport du DETEC «Mise à disposition et échange de données en vue de la conduite autonome en trafic routier» a été porté à la connaissance du Conseil fédéral et publié lors de l'ouverture de la consultation relative au présent projet.

En septembre 2018, le Conseil fédéral a mis à jour la **stratégie «Suisse numérique»**<sup>13</sup>. Cette stratégie indique comment les autorités, l'économie, la science, la société civile et la politique doivent coopérer dans le contexte de la numérisation afin que la Suisse puisse tirer profit du processus de numérisation. Elle postule une mobilité intelligente et mise en réseau pour la Suisse de l'avenir. Le plan d'action «Suisse numérique»<sup>14</sup> fait partie intégrante de la stratégie en question. Il inclut des mesures permettant à l'administration fédérale et aux acteurs externes de contribuer concrètement à la réalisation des objectifs stratégiques. Il est mis à jour régulièrement par le poste administratif Suisse numérique de l'Office fédéral de la communication. Le 11 janvier 2017, le Conseil fédéral a adopté le **«Rapport sur les principales conditions-cadre pour l'économie numérique»**<sup>15</sup>. Le point de la situation fait état de chances importantes pour l'économie suisse. Afin d'améliorer encore les conditions-cadre, il faut adapter ponctuellement des réglementations. C'est pourquoi le Conseil fédéral a chargé le DETEC d'examiner si les bases légales doivent être adaptées dans le domaine de la mobilité, notamment dans la perspective des chaînes de transport supramodales, afin de saisir les chances qu'offrent les prestations de mobilité multimodale et d'en minimiser les risques.

La Confédération, les cantons et les communes poursuivent une **stratégie de cyberadministration**. Ils visent ainsi à mettre en œuvre l'idée directrice suivante: «La cyberadministration va de soi: des prestations administratives transparentes et efficaces fournies de manière entièrement électronique à la population, aux acteurs économiques et au secteur public». La stratégie actuelle de cyberadministration<sup>16</sup> a été signée fin 2015 par le Conseil fédéral, la Conférence des gouvernements cantonaux et les comités respectifs de l'Union des villes suisses et de l'Association des communes suisses.

Sur le portail **Open Government Data (OGD)** [opendata.swiss](http://opendata.swiss), les autorités suisses fournissent leurs données publiques de manière centralisée. L'offre de données grandit en permanence. Les Archives fédérales ont mis en place ce portail et l'exploitent dans le cadre d'egovernment suisse. La publication des données des autorités se fonde sur la stratégie en matière de libre accès aux données publiques en Suisse<sup>17</sup>.

La **loi du 5 octobre 2007 sur la géoinformation (LGéo)**<sup>18</sup> crée les bases de la mise à disposition de géodonnées d'une qualité élevée et actuelles. Elle définit un grand nombre d'ensemble de données qui sont tenues à jour et publiées par les services compétents de l'administration fédérale. Dans ce contexte, des standards nationaux et internationaux (eCH<sup>19</sup>, OpenGisConsortium<sup>20</sup>) ont été mis en œuvre, ce qui garantit aujourd'hui une qualité élevée et la fiabilité des données. L'infrastructure de géodonnées fédérales [www.geo.admin.ch](http://www.geo.admin.ch) a été mise en place en vue de la publication de ces données. Elle est exploitée par l'Office fédéral de topographie (swisstopo) et fait partie intégrante de l'infrastructure nationale de données géographiques (INDG) en cours d'élaboration.

Le Conseil fédéral entend renforcer la protection des données et l'adapter aux nouvelles conditions technologiques et sociales. La population doit bénéficier d'une transparence accrue et d'un meilleur contrôle sur ses propres données. C'est pourquoi le Conseil

<sup>13</sup> [www.bakom.admin.ch/](http://www.bakom.admin.ch/) > Suisse numérique et internet > Suisse numérique > Stratégie Suisse numérique

<sup>14</sup> [www.bakom.admin.ch/](http://www.bakom.admin.ch/) > Suisse numérique et internet > Suisse numérique > Plan d'action Suisse numérique

<sup>15</sup> [www.seco.admin.ch/](http://www.seco.admin.ch/) > Situation économique & Politique économique > Politique économique > Numérisation > Rapport sur les principales conditions-cadre pour l'économie numérique

<sup>16</sup> [www.egovernment.ch/](http://www.egovernment.ch/) > Mise en œuvre > Stratégie suisse de cyberadministration

<sup>17</sup> FF 2014 3347 (<https://www.admin.ch/opc/fr/federal-gazette/2014/3347.pdf>)

<sup>18</sup> RS 510.62

<sup>19</sup> [www.ech.ch/](http://www.ech.ch/)

<sup>20</sup> [www.opengeospatial.org/](http://www.opengeospatial.org/)

fédéral a adopté, le 15 septembre 2017, le message concernant **la loi fédérale sur la révision totale de la loi fédérale sur la protection des données et sur la modification d'autres lois fédérales**<sup>21</sup>. Cette révision crée aussi les conditions permettant à la Suisse de ratifier la convention du Conseil de l'Europe STE 108 pour la protection des personnes à l'égard du traitement automatisé des données à caractère personnel et de transposer dans le droit suisse la directive (UE) 2016/680<sup>22</sup> concernant la protection des données dans le domaine des poursuites pénales. Le Conseil fédéral sécurise ainsi la transmission internationale de données. La loi fédérale du 19 juin 1992 sur la protection des données (LPD)<sup>23</sup> fait actuellement l'objet de délibérations au Parlement.

Des mesures sont à l'étude dans le cadre de la **réforme du transport régional de voyageurs (TRV)**, en exécution de la motion 13.3663, dans le but de rendre le financement du transport régional plus fiable et plus efficace à long terme. Il s'agit de simplifier la procédure de commande, de vérifier les compétences de la Confédération et des cantons, de clarifier les incitations financières et la responsabilité des entreprises de transport, et de renforcer la vision globale.

### 1.2.7 Dispositifs supplémentaires

#### Adaptation de l'article sur le traitement des données par les entreprises de transport public

##### Art. 19, al. 1<sup>bb</sup> et art. 19a LTV - ancien article 54 LTV

La numérisation, l'émergence de nouveaux modèles commerciaux dans le transport de voyageurs et la mobilité multimodale obligent les entreprises de transport public et les autres fournisseurs de mobilité à répondre rapidement et individuellement aux besoins des clients.

Le système actuel de l'article 54 relatif au traitement des données par des entreprises de transports publics tient trop peu compte de l'intérêt des voyageurs et des entreprises à bénéficier de prestations innovantes. En effet, il n'est pas simple de distinguer quelles activités des entreprises de TP impliquant un traitement de données sont soumises à quelles dispositions de la LPD: à celles qui concernent les entreprises publiques (art. 16 à 25<sup>bis</sup>) ou à celles qui concernent les particuliers (art. 12 à 15). Il s'agit notamment de savoir si le traitement des données dans les transports publics peut être fondé sur le consentement du client.

Cette question est particulièrement pertinente dans le contexte des offres de mobilité multimodale. Les fournisseurs de mobilité en dehors du secteur des transports publics sont actuellement assujettis à la réglementation applicable aux particuliers (art. 12 à 15 LPD), par exemple dans le cas des services de covoiturage, d'autopartage etc. Si ces entreprises offrent des services qui complètent les transports publics, des chaînes de mobilité multimodales sont créées. La législation actuelle rend cette coopération plus difficile en imposant aux entreprises concernées des exigences différentes en matière de protection des données.

Par conséquent, une adaptation de l'article correspondant de la LTV est proposée. L'objectif est de créer une réglementation qui permette à la fois l'innovation et continue à garantir la protection des données et la liberté des voyageurs et des autres personnes. Cette réglementation devrait notamment permettre aussi les prestations de mobilité multimodale et les systèmes modernes de billetterie.

En principe, les entreprises de TP, lorsqu'elles traitent des données, ne sont plus soumises aux dispositions relatives à la protection des données des services fédéraux (art. 16 à 25<sup>bis</sup> LPD), mais à celles des personnes privées, à savoir les art. 12 à 15 LPD. À l'avenir, elles pourront donc également, avec l'accord des voyageurs, utiliser leurs données à d'autres fins, telles que la composition de chaînes de mobilité multimodales, et leur offrir ainsi des services supplémentaires. Toutefois, lorsque les entreprises de transport public adoptent un comportement régalien et restreignent les droits ou la liberté des personnes, elles restent soumises aux art. 16 à 25 LPD. Dans ces cas, elles ne peuvent traiter les données comme auparavant que si elles disposent d'une base légale explicite pour le faire.

Dans le contexte d'une numérisation croissante, il y a lieu aussi de répondre de manière appropriée au besoin légitime des voyageurs souhaitant se déplacer sans révéler leurs données personnelles, c'est-à-dire de manière anonyme. La nouvelle réglementation oblige donc les entreprises à proposer également des voyages sans traitement de données dans le domaine soumis à concession et à autorisation. Ces déplacements anonymes doivent être d'accès simple et non discriminatoire, c'est-à-dire comparables à ceux qui comprennent un traitement de données et, en particulier, non soumis à un supplément de prix. Les clients ne doivent pas non plus être obligés à un effort disproportionné pour voyager incognito. Il s'agit d'une application de l'obligation de publier des tarifs, en vertu de laquelle des conditions comparables doivent être proposées aux clients se trouvant dans des situations comparables (art. 15, al. 3, LTV). Toutefois, cela signifie également que les surcoûts induits par l'anonymisation peuvent être raisonnablement pris en compte dans le prix. Les avantages tarifaires qui exigent, par exemple, l'exclusion de la transférabilité à d'autres personnes (telles que les abonnements de parcours personnalisés, etc.) sont logiquement exclus du droit de voyager de manière anonyme. Bien entendu, les avantages de la billetterie automatique, tels que la détermination du prix uniquement après la fin du voyage ou après une certaine période d'utilisation, ne peuvent pas non plus être exploités sans traitement des données personnelles.

### 1.3 Justification et appréciation de la solution retenue

Les alternatives suivantes pour la solution proposée ont été vérifiées et rejetées :

#### Un maintien du statu quo ou une ouverture volontaire de la distribution des TP ne sont pas opportuns

D'après le statu quo, l'ouverture de la distribution des TP pourrait en principe se faire sur une base volontaire, à savoir sans base légale. Dans ce cas, les entreprises de TP octroieraient conventionnellement à des tiers le droit de conclure des contrats de transport avec des clients pour leur compte et d'accéder à l'infrastructure de distribution actuelle NOVA. Les conditions d'accès et d'utilisation feraient l'objet de négociations et seraient convenues contractuellement au cas par cas.

Cette formule correspondrait à la distribution internationale de billets dans le trafic aérien. Depuis les années 70, il existe des systèmes de réservation dans le secteur aérien qui, la plupart du temps, ont été élaborés par les compagnies aériennes elles-mêmes. Entre temps,

<sup>21</sup> FF 2017 6565; www.bj.admin.ch/ > État & Citoyen > Projets législatifs en cours > Renforcement de la protection des données

<sup>22</sup> Directive (UE) 2016/680 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les autorités compétentes à des fins de prévention et de détection des infractions pénales, d'enquêtes et de poursuites en la matière ou d'exécution de sanctions pénales, et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la décision-cadre 2008/977/JAI du Conseil, JO L 119 du 4.5.2016, p. 89 à 131

<sup>23</sup> RS 235.1

ces plates-formes se sont transformées en systèmes de distribution globaux. Les compagnies aériennes sont incitées à mettre à disposition leurs données de distribution, puisque leurs offres peuvent ainsi être consultées et réservées dans d'innombrables agences de voyage dans le monde entier. Les systèmes de réservation de vols sont, en outre, connectés à de nombreuses plates-formes de réservation en ligne. Compte tenu de ces incitations pour les compagnies aériennes, il est facile de comprendre pourquoi l'ouverture mondiale de la distribution des billets d'avion s'est faite de manière volontaire et sans réglementation.

Le contexte de la distribution des billets de TP en Suisse est différent. Tandis que le transport aérien est caractérisé par une compétition mondiale intensive entre les compagnies aériennes qui cherchent à attirer des passagers, les entreprises de TP sont pour la plupart des fournisseurs de la desserte de base. Conformément à la LTV, leurs prestations sont indemnisées par les pouvoirs publics et leurs lignes de transport sont protégées, en grande partie, contre la concurrence dans le cadre de la régle de transport de voyageurs. Pour pouvoir obtenir une concession de transport de voyageurs, une entreprise de transport doit prouver qu'elle ne génère pas de concurrence significative par rapport à l'offre commandée auprès des autres entreprises de transports publics. Afin de garantir le service direct, les entreprises de transport ont par ailleurs le droit et l'obligation de distribuer réciproquement des billets des TP. En raison de ces conditions-cadres particulières, on peut supposer que le secteur des TP est nettement moins incité que le secteur aérien à ouvrir la distribution de ses billets à des tiers.

Une ouverture de la distribution sans réglementation présenterait des incertitudes juridiques considérables diminuant l'exploitation des potentiels offerts par les prestations de mobilité multimodale. Si des tiers concluent des conventions d'exploitation avec le secteur des TP, ils ne seront pas assurés de pouvoir continuer à accéder au marché et n'auront aucune garantie que les conditions ne changent pas de manière significative une fois la durée du contrat écoulé. Au vu de ce contexte, il est donc peu probable que des tiers soient prêts à investir dans le développement d'offres de mobilité multimodale. Les garanties nécessaires en termes de droit et d'investissements ne seraient pas réunies.

En cas d'ouverture non réglementée, il n'est par ailleurs pas certain qu'une concurrence efficace puisse se développer sur le marché de la distribution. D'une part, il est possible que des conditions différentes soient accordées aux divers acteurs intéressés et que cela génère des conditions de concurrence inégales. D'autre part, il ne serait pas possible d'éviter que le secteur des TP favorise ses propres canaux de distribution par rapport à des tiers. Cela pourrait causer des distorsions de concurrence sur le marché de la distribution, voire des désavantages concurrentiels prohibitifs pour des tiers, ce qui irait à l'encontre de l'intégration du trafic des TP dans les offres de mobilité multimodale.

Un autre argument contre une ouverture non réglementée est finalement le fait qu'il existe une seule infrastructure de distribution des TP (la plate-forme NOVA) et que le marché de la distribution est ainsi caractérisé par un monopole infrastructurel. Ceci à la différence du marché de la téléphonie mobile, sur lequel l'accès non réglementé au réseau de téléphonie mobile peut être compensé par une concurrence infrastructurelle.

Les conditions de marché particulières des TP avec une concurrence limitée, ainsi que les risques découlant d'une ouverture non réglementée, comme les incertitudes juridiques, les distorsions de concurrence et les entraves à la concurrence démontrent qu'il est pertinent de régler légalement et uniformément l'accès à la distribution des billets de TP. Il devient ainsi possible d'accéder à l'infrastructure de distribution actuelle des TP, qui est financée par les pouvoirs publics, et de réduire un obstacle au développement de prestations innovantes de mobilité multimodale par l'intégration des TP.

#### **Une obligation individuelle pour chaque entreprise de TP de mettre à disposition des données de distribution ne serait pas pertinente, compte tenu de l'infrastructure de distribution actuelle des TP.**

Il s'agit ici d'une question fondamentale : la distribution de billets doit-elle être directement organisée entre les intermédiaires en mobilité et les différents transporteurs ou via une infrastructure commune de distribution des transporteurs ?

Dans le premier cas, les transporteurs sont individuellement obligés de fournir directement leurs données de distribution aux intermédiaires en mobilité sous une forme définie (interprétable par ordinateur) et de facturer les ventes de billets. En plus des informations sur les prix, ces données peuvent également contenir des informations sur le tronçon, sur les arrêts, sur l'horaire et sur la disponibilité. Le format des données, interprétable par ordinateur, garantirait que des tiers intermédiaires puissent obtenir les données sans grand effort et les traiter afin de fournir des prestations de mobilité multimodale. Cette solution a été par ex. adoptée en Finlande, où, d'après la loi finlandaise sur les transports, les fournisseurs de transport de voyageurs sont obligés d'octroyer un accès à l'interface commerciale de leurs systèmes de billetterie et de facturation à d'autres prestataires de service de mobilité tels que les services intermédiaires.

Dans le deuxième cas, les données de distribution pour les intermédiaires en mobilité sont rendues librement accessibles sur une plate-forme de distribution centralisée. Les transporteurs sont obligés de fournir à temps toutes les données de distribution et de régler les paiements via une interface de la plate-forme. Au sens d'une infrastructure de distribution, la plate-forme prépare électroniquement les données, les fournit sous format interprétable par ordinateur, puis se charge de la facturation des achats de billets.

En raison du contexte particulier du service direct, les entreprises de TP en Suisse ont développé une infrastructure de distribution TP commune, la plate-forme NOVA, qui permet d'en assurer le traitement numérique.

L'actuelle solution infrastructurelle est idéale pour la distribution des billets de TP : la plateforme NOVA propose déjà une infrastructure de distribution et le système de service direct peut être difficilement saisi de manière individuelle. Une obligation spécifique faite aux transporteurs de fournir leurs données de distribution via une interface de distribution de billets serait moins efficace. Premièrement, les intermédiaires devraient se procurer individuellement les données de distribution auprès des différents transporteurs publics, ce qui demanderait un certain effort. Deuxièmement, une surveillance garantissant l'accès effectif aux données de distribution serait plus compliquée s'il fallait pour cela contrôler toutes les entreprises de TP au lieu d'une seule plate-forme. Troisièmement, bien qu'on abandonnerait l'idée d'un règlement concernant l'utilisation commune de la plate-forme, les surcoûts des entreprises en termes de mise en place d'interfaces individuelles et de mise à disposition des données de distribution devraient être compensés. Du point de vue macroéconomique, l'idée d'une concurrence infrastructurelle avec plusieurs plates-formes de distribution doit également être refusée. Bien que dans le domaine de la téléphonie mobile, la concurrence infrastructurelle ait généré de l'innovation et contribué à l'amélioration du réseau, il ne faut guère s'attendre à des effets positifs du point de vue macroéconomique en ce qui concerne des plates-formes de distribution dans le domaine des transports publics.



## 1.4 Adéquation des moyens requis

Par le présent projet, la Confédération assume des tâches supplémentaires, ce qui génère des charges additionnelles en termes de finances et de personnel :

- Le soutien au développement des prestations de mobilité multimodale est défini comme une tâche primordiale de la Confédération. Il s'agit présentement d'une réglementation de principe sans effets directs sur les finances ou le personnel. Cette réglementation ne génère pas de charges additionnelles directes en termes de finances ou de personnel. Sa mise en œuvre s'effectue dans le cadre des tâches actuelles par le biais des moyens habituels ou via de nouveaux instruments qui feraient l'objet d'une demande distincte.
- La CACF/RailCom devra assumer des tâches additionnelles en raison de sa nouvelle fonction de surveillance du marché concernant l'accès à la distribution des TP : premièrement, par la mise en œuvre de l'obligation d'annoncer et de la gestion d'un registre des intermédiaires en mobilité ; deuxièmement, par l'examen préliminaire des règlements sectoriels et des recommandations correspondantes pour le compte de l'OFT ; puis troisièmement, par les éventuelles procédures dans le cadre du traitement de différends concernant l'accès à la distribution. Ces tâches génèrent des charges additionnelles en termes de finances et de personnel qui restent à quantifier.
- L'examen préliminaire et l'approbation du règlement sectoriel représentent des tâches supplémentaires pour l'OFT. Celui-ci assume déjà ces tâches dans d'autres domaines comme par ex. celui des tarifs. Cette charge supplémentaire peut être assumée à l'aide des ressources existantes.

Pour les détails cf. ch. 3.1.

## 1.5 Comparaison avec le droit étranger, notamment européen

### 1.5.1 Règlements/expériences dans les pays européens – conclusions

Les évolutions à l'étranger ainsi que les solutions de longue date dans les secteurs aériens et du voyage démontrent que la mobilité multimodale n'est non seulement possible techniquement, mais qu'elle peut également apporter une valeur ajoutée aux acteurs et aux utilisateurs concernés.

Des efforts sont déployés à l'échelle mondiale pour encourager les prestations multimodales. C'est notamment le cas dans plusieurs pays européens cf. ch. 1.1.1. Ce sont surtout les pays nordiques comme la Finlande ou la Suède qui encouragent fortement la MaaS. Ces pays disposent de plateformes qui sont en avance par rapport aux applications de la Suisse en matière d'intégration verticale et horizontale. « Whim » (Finlande), « smile » (projet pilote en Autriche) ou « UbiGo » (Suède) sont des initiatives démontrant que des approches différentes peuvent avoir un effet encourageant sur les prestations multimodales. Cependant, ces initiatives montrent également que la MaaS nécessite une masse critique d'utilisateurs pour pouvoir réaliser les économies d'échelle nécessaires. En raison du risque entrepreneurial total assumé par le prestataire de mobilité multimodale, il s'agit d'un facteur de réussite primordial.

Des prestataires de service comme Google et Rome2Rio apportent la preuve que des prestations de MaaS peuvent être réalisées de manière transfrontalière. Ils intègrent toutes les sources de données à disposition et leurs interfaces conviviales permettent à l'utilisateur de choisir facilement entre les différentes offres de mobilité multimodale. À l'heure actuelle, les offres se limitent cependant en grande partie à de « l'information » et font référence à des concurrents ou à des offres avec réservation et paiement telles qu'Uber dans quelques villes seulement.

### 1.5.2 Droit de l'UE

L'UE poursuit également l'objectif d'une mobilité multimodale continue. Elle aspire à mettre en place un système de mobilité intelligent interconnecté de porte à porte (cf. explications ch. 1.1.1). L'UE se base pour cela sur une directive de 2010 pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport 2010<sup>24</sup>. Ce faisant, les services suivants ont été identifiés comme domaines d'action prioritaires :

- Services d'information de voyage à l'échelle de l'UE
- Services d'information du trafic en temps réel à l'échelle de l'UE
- Services de sécurité et bases pour une utilisation sûre des routes et des places de stationnement sécurisées pour poids lourds à l'échelle de l'UE

En 2017, cette directive a été complétée par le règlement délégué « Services d'informations sur les déplacements multimodaux »<sup>25</sup>. Celui-ci prévoit un accès progressif aux informations de voyages pour les TP, les TIM et tous les autres prestataires en mobilité. Des données statiques et dynamiques doivent progressivement être rendues accessibles, sous forme standardisée, via des points d'accès nationaux (*national access points* NAP). La traçabilité est volontaire mais le règlement doit être respecté en ce qui concerne les activités. Tous les pays de l'UE sont au moins actifs sur un des sujets en particulier.

Par ailleurs, l'UE a notamment introduit un article en 2016 via la directive 1016/2370 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire<sup>26</sup>, permettant aux pays-membres d'obliger les services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer de participer à un système intégré commun d'information et de billetterie pour établir des billets, des billets directs et des réservations. Les autorités compétentes ont par ailleurs la possibilité de mettre en place un tel système. La Commission surveille les évolutions dans le domaine

<sup>24</sup> Directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport, JO L 207 du 6.8.2010, p. 1.

<sup>25</sup> Règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, JO L 272 du 21.10.2017, p. 1.

<sup>26</sup> Directive (UE) 2016/2370/ du Parlement Européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire, JO L 352 du 23.12.2016, p. 1.

des chemins de fer et va, d'ici 2022, établir un rapport sur la nécessité ou pas d'imposer des obligations légales pour mettre en œuvre de tels systèmes.

## 1.6 Mise en œuvre

### 1.6.1 Règlements prévisibles au niveau de l'ordonnance

La concrétisation des mesures légales concernant l'accès contrôlé à la distribution des TP et à l'infrastructure de distribution des TP pourrait se faire en principe dans le cadre d'une ordonnance d'exécution. Cela concernerait ici seulement quelques questions. L'accent serait mis sur les dispositions concernant les données concrètes que les différents acteurs devraient au moins rendre accessibles afin d'atteindre l'objectif d'encouragement de la mobilité multimodale.

La branche des TP sera chargée de concrétiser la majorité des réglementations légales. Elle doit déterminer les conditions d'accès par des règlements sectoriels, sujets à approbation, dans le cadre des principes légaux. Il s'agit notamment des détails entourant les droits et les obligations des intermédiaires en mobilité comme par ex. les services clients, les services après-vente, des indemnités de distribution, des commissions et des exigences concrètes portant entre autres sur les interfaces techniques, les données de distribution, le décompte et les redevances d'utilisation. Si un tel règlement sectoriel n'aboutit pas, la Confédération prendra les décisions nécessaires, conformément aux règles du service direct qui ont fait leurs preuves (art. 17, al. 4, LTV).

En complément au règlement sectoriel, les détails relatifs au droit d'accès peuvent être fixés par conventions de droit civil conclues entre les intermédiaires en mobilité et les entreprises de TP ou le gestionnaire de l'infrastructure de distribution. Dans ce cas, afin de garantir un accès non discriminatoire à la distribution des billets, il faudrait que les intermédiaires en mobilité bénéficient d'un droit de regard sur les conventions établies avec d'autres intermédiaires selon le principe de la transparence. Ce droit de regard pourrait, à la rigueur, être limité afin de garantir la protection des secrets commerciaux.

### 1.6.2 Délimitation vis à vis d'autres règlements sectoriels des TP

Il existe actuellement différents organes dans le secteur des TP qui sont chargés de la décision et de la mise en œuvre de règlements sectoriels. Les domaines des tarifs et de la distribution sont actuellement organisés par les règlements sectoriels suivants :

Au niveau national, les entreprises de TP ont réglé leur collaboration dans le cadre dudit service direct suisse dans la « Convention concernant l'organisation de la coopération entre les entreprises de transport participant au Service direct (SD) suisse des voyageurs » (C510). La collaboration entre les communautés est réglée dans la « Convention de collaboration entre les communautés tarifaires et de trafic de Suisse concernant les affaires tarifaires et de distribution » (C551).

À l'échelon régional, les entreprises de TP se sont organisées en communautés tarifaires ou de trafic qui fixent les tarifs à pratiquer dans la région correspondante. La constitution de communautés relève notamment de la volonté des cantons et des communes qui, en leur qualité de commanditaires, assument la coresponsabilité du financement des prestations au sein du périmètre communautaire concerné.

Le secteur des TP est actuellement en train de vérifier ses structures et de les adapter aux besoins actuels.

## 1.7 Classement d'interventions parlementaires

Aucune intervention parlementaire n'est classée par le présent projet.

## 2 Commentaire des dispositions

### 2.1 Loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs

#### *Art. 9, al. 2, let. b*

L'adaptation est purement formelle. Elle est fondée sur la version de la LCdF adoptée par le Parlement dans le message sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire (OBI, 16.075, AF du 28.9.2018, FF 2018 6097): dans toute la loi, il n'est plus question d'«entreprises de transport» en rapport avec l'acheminement en transport public, le terme utilisé uniformément étant «entreprise».

#### *Section 2a Mobilité multimodale*

Vu la place que prend désormais la multimodalité ou l'intermodalité dans le domaine du transport de voyageurs, cette thématique fait l'objet d'une nouvelle section spécifique.

#### *Art. 11a*

Cette nouvelle disposition règle l'orientation générale que la Confédération suit en vue du développement de la mobilité multimodale.

L'al. 1 fixe les principes de développement de prestations de service favorisant la mobilité multimodale, autrement dit les prestations de mobilité multimodale. Ce développement doit contribuer à exploiter les multiples potentiels (cf. ch. 1.1.1). Ces prestations incluent aussi bien des voyages d'un point A à un point B avec divers moyens de transport (chaînes de mobilité intermodale) que des paquets

d'avoirs combinant plusieurs moyens de transport (par ex. contingents de services de taxi/de partage, abonnements de TP). La réglementation de la LTV se limite aux offres qui contiennent au moins un élément de transport public. Elle ne concerne pas la combinaison d'offres externes aux TP, par exemple entre taxis et vélopartage.

L'al. 2 définit les domaines sur lesquels la Confédération concentre son encouragement. Dans le domaine des données, elle vise une amélioration de la disponibilité et de l'échange des données matérielles requises, notamment des géodonnées, des données d'exploitation, des données sur les assortiments et les prix, de tous les fournisseurs de mobilité. Pour ce faire, elle examine les mesures à prendre et le rôle des pouvoirs publics dans le domaine des données et de la mise à disposition de celles-ci, et elle coordonne et sensibilise les acteurs. Dans le domaine de la distribution d'offres de mobilité, la Confédération vise à améliorer l'accès aux infrastructures de distribution de tous les fournisseurs de mobilité. C'est le seul moyen permettant aux fournisseurs de mobilité mise en réseau de créer des offres sur mesure que les clients peuvent réserver en un simple clic. La Confédération envisage aussi des incitations appropriées à l'ouverture des systèmes de distribution. Cf. aussi les travaux menés dans le cadre des plans de mesures du DETEC, ch. 1.2.5 et 1.2.6.

L'al. 3 contient une prescription potestative en vue du soutien par la Confédération, d'infrastructures de données et de distribution, dans la mesure où cela s'avère approprié et judicieux pour le perfectionnement de prestations de mobilité multimodale.

Cette disposition peut, le cas échéant et si le besoin s'en fait sentir, stimuler de manière ciblée la mise en place de plates-formes de données pour la mobilité globale et d'infrastructures de distribution d'offres de mobilité. Cela peut être nécessaire s'il apparaît que l'intérêt du secteur privé n'aboutit pas à l'élaboration de solutions qui répondent aux besoins de promotion de la mobilité multimodale. Il ne s'agit pas de développer des applications pour les clients en fin de chaîne, mais bien plus de garantir une base de données adéquate en vue du développement de telles applications par les TP et par des prestataires privés. En tant que pilier d'un futur système mobilitaire suisse, cette base de données doit être objective, durable, fiable, transparente et donc exempte d'intérêts commerciaux. Cela peut être nécessaire afin de donner, d'une part, une sécurité d'investissement aux entreprises pour de nouvelles applications et de préserver, d'autre part, l'influence des pouvoirs publics sur le pilotage du trafic au sens d'un système global de transport qui fonctionne.

Dans le domaine des infrastructures de distribution, il s'agit en premier lieu de créer de meilleures conditions-cadre en vue de la distribution par des intermédiaires en mobilité externes aux TP. Les entreprises de TP elles-mêmes disposent déjà d'une infrastructure commune de distribution. L'objectif est d'intégrer le plus possible d'autres offres de mobilité telles que les services de partage, de taxi ou de covoiturage dans des chaînes de mobilité. Des infrastructures de distribution aisément accessibles permettraient d'éliminer des obstacles à l'entrée sur le marché pour ces entreprises et de les animer ainsi à participer au marché de la mobilité multimodale. A cet égard également, la nécessité d'agir et le rôle de la Confédération en ce qui concerne la création de telles structures d'infrastructure de distribution de base seront examinés dans le cadre des travaux du DETEC sur les plans de mesures «Données mobilitaires et distribution des prestataires de mobilité hors TP». Cf. aussi ch. 1.2.5 et 1.2.6.

L'al. 4 dispose que l'accès aux données matérielles et aux infrastructures de distribution des entreprises de TP est régi par les principes d'interdiction de discriminer et de transparence. Le contenu et la portée des données et des systèmes auxquels les entreprises de transport public doivent au moins donner accès afin d'atteindre l'objectif de promotion de la mobilité multimodale peuvent faire l'objet, conformément à l'art. 63 LTV, de dispositions d'exécution du Conseil fédéral où figureront des informations plus détaillées. Conformément au principe de la prise en charge des coûts, les entreprises de transport public peuvent percevoir des redevances d'utilisation appropriées pour l'accès. Cette redevance est non discriminatoire, mais peut également être échelonnée, par exemple, en fonction du nombre et du volume des accès ou des billets vendus. Pour le calcul de la redevance, le principe de couverture des coûts s'applique, c'est-à-dire que la redevance doit être calculée sur la base des coûts d'exploitation actuels et ne peut contenir de marge bénéficiaire. En outre, la base de calcul de la redevance doit être transparente.

#### *Art. 17, al. 1, let. f, 1<sup>bis</sup>, 1<sup>er</sup>, 3 et 4*

L'al. 1, let. f, charge les entreprises de TP de régler l'exploitation d'une infrastructure commune de distribution. Il s'agit d'un mandat légal explicite d'exploiter une infrastructure de distribution des TP au sens de l'actuelle plate-forme NOVA, que la branche des TP gère déjà afin de mettre en œuvre le service direct avec la participation financière des pouvoirs publics via les commandes en transport régional de voyageurs.

Conformément à l'al. 1<sup>bis</sup>, les entreprises de TP mettent à disposition de l'infrastructure commune de distribution toutes les données matérielles et personnelles, et ce, en temps utile et dans la forme et la qualité requises en vue de la distribution de prestations de mobilité. Il s'agit de toutes les données de distribution pertinentes, autrement dit de toutes les données nécessaires à la réalisation du service direct: cela inclut les données matérielles telles que les données sur les prix, les tarifs ou l'assortiment. Ces données comprennent non seulement les assortiments du service direct national, mais explicitement aussi les assortiments des communautés. Ce n'est qu'ainsi que le service direct peut être assuré. Par ailleurs, il faut aussi mettre à disposition des données personnelles dans une mesure restreinte. Celles-ci doivent permettre de vérifier si une personne est en possession, à un moment précis, de billets ou d'abonnements pertinents pour un voyage. Ces données personnelles permettent de fournir une offre complète aux clients, d'une part, et d'effectuer les décomptes et le contrôle des droits à être transporté, d'autre part.

L'obligation des entreprises de TP de donner aux intermédiaires en mobilité accès à l'infrastructure commune de distribution est fixée à l'al. 1<sup>er</sup>. Pour que la vente de prestations de mobilité multimodale soit possible, il faut accorder aux intermédiaires l'accès à la distribution, plus précisément à l'infrastructure de distribution. Conformément aux principes inscrits à l'art. 11a, al. 4, cet accès doit être accordé de manière non discriminatoire et transparente.

À l'al. 3, l'actuel modèle des réglementations de la branche relative au service direct et à la responsabilité est explicitement étendu à l'accès à la distribution. La branche des TP est donc chargée de mettre en œuvre l'accès à la distribution dans des conventions. Elle doit fixer les conditions concrètes d'accès en tenant compte des conditions-cadre inscrites dans la loi, en forme de conventions valables de manière générale pour la branche. Ces conventions sont soumises à l'approbation de l'OFT, par analogie aux réglementations édictées jusqu'ici dans le domaine du service direct. À cet effet, l'OFT cherche préalablement à savoir si les conditions-cadres légales (notamment l'art. 11a, al. 4) ont été respectées.

De manière similaire aux réglementations dans d'autres domaines, l'al. 4 permet à l'OFT d'édicter les réglementations par voie de décision, et donc d'imposer l'accès, si les entreprises n'accordent pas aux intermédiaires en mobilité l'accès à l'infrastructure de distribution ou si la branche ne parvient pas à un accord.

#### *Art. 19, al. 1<sup>bis</sup>*

Du fait de la nouvelle réglementation de l'*art. 19, al. 1<sup>bis</sup>*, les entreprises sont tenues de proposer des contrats de voyage sans traitement de données, c'est-à-dire des voyages anonymes, dans le domaine soumis à concession et à autorisation. En principe, ces voyages doivent être comparables, au sens de la non-discrimination, avec les offres qui impliquent un traitement de données. Cela signifie en particulier que les offres en question ne doivent pas être liées à un désavantage injustifié au niveau du prix (cf. aussi art. 15, al. 3, LTV) et qu'elles doivent être aisément accessibles aux voyageurs. Les surcoûts générés par la mise à disposition d'une offre anonyme peuvent être pris en compte de manière appropriée dans le prix. Logiquement, il n'est pas possible de bénéficier des avantages de prix qui, par exemple, excluent la transmission du billet à d'autres personnes (billets personnalisés etc.). Il n'est pas non plus possible de bénéficier sans traitement de données personnelles des avantages du *ticketing* automatique tels que la définition du prix seulement à l'issue du voyage ou à la définition d'une période d'utilisation précise.

#### *Art. 19a Traitement des données personnelles*

L'actuel art. 54 dans la section 11 de la LTV est lié à la thématique de la surveillance. Il concerne des aspects spéciaux de la protection des données inhérentes au contrat de transport de voyageurs. Les dispositions en question sont transférées à proximité matérielle immédiate de l'art. 19 (contrat de transport de voyageurs) pour constituer l'*art. 19a*.

L'*al. 1* (ancien art. 54, al. 1) est adapté de sorte que toutes les entreprises de transport, pour leurs activités donnant lieu à un traitement de données personnelles et soumises à concession ou à autorisation, ne sont plus régies par les dispositions fédérales sur le traitement de données personnelles par les organes fédéraux (art. 16 à 25<sup>bis</sup> LPD), mais par celles applicables au traitement de données par des personnes privées, soit les art. 12 à 15 LPD. Cependant, si les entreprises de transport public agissent exceptionnellement de manière souveraine et restreignent les droits ou les libertés des voyageurs, elles restent régies par les art. 16 à 25<sup>bis</sup> LPD. Dans ce cas, elles ne sont habilitées à traiter des données que si elles disposent d'une base légale explicite.

Les entreprises de transport peuvent ainsi régler de manière uniforme, sur la base de l'assentiment des voyageurs, le traitement des données aussi bien pour le transport concessionnaire ou autorisé de voyageurs que pour les offres de transport qui ne sont pas soumises à la LTV (par ex. les voitures de location). Cela est particulièrement avantageux dans le domaine des prestations de mobilité multimodale et pour les systèmes modernes de billetterie. Afin que le consentement prenne effet, il doit être précédé d'une information adéquate. Il doit être donné librement, ce qui présuppose qu'un non-assentiment ne peut pas être lié à des désavantages qui n'ont pas de rapport avec le but du traitement des données ou qui sont disproportionnés par rapport à celui-ci (ATF 138 I 331, 344).

Dans le contexte du transport concessionnaire et autorisé de voyageurs, le nouveau dispositif proposé reprend, du point de vue de la protection des données, l'évaluation à laquelle le législateur a procédé dans le domaine des services postaux à l'époque où la Poste était encore un établissement autonome de droit public: l'art. 13 de la loi fédérale du 30 avril 1997 sur la Poste soumettait explicitement le traitement de données personnelles par la Poste aux art. 12 à 15 LPD. Dans son message afférent, le Conseil fédéral avait déclaré «... qu'en matière de traitement des données, ces dispositions sont valables tant pour le service universel que pour les services libres. L'application de dispositions différentes à des situations analogues ou ne se distinguant que difficilement les unes des autres n'aurait en effet trouvé aucune justification, ni du point de vue pratique, ni du point de vue économique» (FF 1996 III 1201, 1241). Ainsi, lors de l'entrée en vigueur de ladite loi le 1<sup>er</sup> janvier 1998, la Poste était soumise aux dispositions légales sur le traitement de données personnelles par des personnes privées.

L'*al. 2* correspond dans une large mesure à la réglementation actuelle de l'art. 54, al. 2. Il a uniquement été adapté en ce sens que la disposition est désormais applicable à toutes les activités soumises à concession et à autorisation, soit aussi au transport de voyageurs soumis à autorisation cantonale. Il permet de renoncer à la nécessité d'obtenir l'assentiment des personnes concernées pour le traitement de données sensibles et de profils de la personnalité, dans la mesure où les entreprises doivent traiter ces données pour exercer leur activité dans le champ d'application de la LPD.

La disposition à l'*al. 3* (ancien art. 54, al. 3) correspond à l'art. 23, al. 2, LPD. Si une entreprise agit en exécution d'une tâche publique de la Confédération (en l'occurrence le transport de voyageurs soumis à concession ou à autorisation), elle est soumise à la surveillance du Préposé fédéral à la protection des données et à la transparence (FPDPT) conformément à l'art. 27 LPD, qu'elle agisse en souveraine ou en vertu du droit privé.

Cf. aussi les commentaires au ch. 1.2.7.

#### *Section 4a Intermédiaires en mobilité multimodale*

La thématique des prestations de mobilité multimodale est complétée par une nouvelle section concernant les rapports des intermédiaires en mobilité multimodale et les transports publics. L'interface entre ces intermédiaires et les transports publics est décrite.

#### *Art. 23a*

Ce *nouvel article* règle les droits et les obligations des intermédiaires en mobilité en ce qui concerne l'accès à la distribution des TP et à l'infrastructure de distribution.

Afin de pouvoir exercer l'activité d'intermédiaire en mobilité, l'*al. 1* dispose qu'il est nécessaire d'avoir son siège en Suisse ou d'y être établi, ainsi que d'être enregistré auprès de la CACF/RailCom dans le registre public que celle-ci tient à cet effet. Il doit être possible d'accéder directement à ces intermédiaires dans les cas où les clients, les entreprises de TP ou l'autorité de surveillance le requièrent.

L'*al. 2* confère aux intermédiaires en mobilité externes aux TP le droit d'accéder à l'infrastructure de distribution des TP et donc à la distribution de prestations de transports publics. Ce droit inclut la distribution de billets et la conclusion de contrats de transport pour le compte des entreprises de transport qui fournissent la prestation de transport.

L'*al. 3* fixe les obligations suivantes que les intermédiaires en mobilité ont par rapport au secteur des TP:

En vertu de la *let. a*, les entreprises de TP peuvent exiger des garanties appropriées des intermédiaires en mobilité en vue de leur accès à la distribution et à l'infrastructure de distribution. Il s'agit d'assurer les recettes des entreprises de TP. Il faut veiller à ce que le système de TP ne perde pas de ressources financières déterminantes qu'il faudrait réclamer par voies de droit (cf. art. 56). L'adéquation des exigences de solvabilité posées par la branche des TP ou des garanties que celle-ci demande aux intermédiaires en mobilité est évaluée sur la base du principe universel de proportionnalité (aussi faible que possible, aussi élevé que nécessaire). Il faut éviter que



des exigences de garantie trop élevées constituent des obstacles indésirables, en particulier pour les *start-ups*. Les garanties en question peuvent être fixées, par exemple, en fonction du nombre de billets vendus ou d'accès à la plate-forme de distribution.

Les ventes doivent faire l'objet d'un décompte (*let. b*). Conformément à la *let. c*, les données matérielles et personnelles doivent être transmises en temps utile aux entreprises de TP. Ces données doivent permettre auxdites entreprises de procéder aux décomptes nécessaires via la plate-forme NOVA, compte tenu d'éventuels abonnements ou rabais et de contrôler durant le voyage du client si son titre de transport est valable. De plus, indépendamment de leur liberté de fixer les prix, les intermédiaires en mobilité sont tenus, de par la *let. d*, de payer à temps les tarifs fixés par les entreprises pour les billets vendus. Conformément à la *let. e*, il y a lieu de respecter les prescriptions des propriétaires des tarifs; il faut en particulier que les titres de transport aient la forme exigée par les entreprises. En vertu de la *let. f*, les entreprises de TP peuvent, dans leurs conditions d'accès, obliger les intermédiaires en mobilité à fournir un service clients (p. ex. conseil, modifications ou remboursements de billets de TP). Il en résulte, au sens de la non-discrimination, un droit des tiers intermédiaires à être indemnisés pour ces services de la même manière que les intermédiaires du secteur des transports publics.

Conformément à l'*al. 4*, les intermédiaires en mobilité doivent être libres de fixer les prix. Cela signifie qu'ils décident eux-mêmes du prix des billets de TP revendus aux clients et qu'ils peuvent aussi bien accorder des rabais que percevoir des suppléments. Cela permet d'augmenter l'attrait des offres. Dans tous les cas, ils sont tenus de verser aux entreprises de TP le prix intégral des billets conformément aux tarifs fixés.

Il est renoncé à prévoir un droit légal à une commission de distribution pour la vente de billets. La branche des TP peut toutefois prévoir, dans les conditions d'accès, des commissions pour les intermédiaires. Dans ce cas, les intermédiaires visés à l'*al. 5*, au sens de la non-discrimination, ont droit aux mêmes commissions de distribution que les entreprises de transport public.

#### *Art. 37, al. 4*

Le terme «entreprises de transport» est remplacé par «entreprises» pour des raisons de terminologie.

#### *Art. 54*

Cet article est abrogé. Son contenu révisé se retrouve dans le nouvel art. 19a.

#### *Art. 56, al. 1*

En règle générale, les litiges en matière de droit du patrimoine entre particuliers relèvent du droit civil et non du droit public. Il est donc logique d'étendre l'*al. 1* aux intermédiaires en mobilité.

## **2.2 Loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer**

Les modifications des *art. 6, 8c, 40b, 66, 89 et 91* sont de nature purement formelles.

#### *Art. 40a<sup>ter</sup>, al. 1, let. g, al. 2, let. f, et al. 3<sup>bis</sup>*

Les nouvelles compétences de la CACF/RailCom dans le domaine de l'accès à la distribution des prestations de mobilité conformément aux *art. 17 et 23a LTV* entraînent l'adaptation de l'*art. 40a<sup>bis</sup> LCdF*. Les adaptations présentées ici se fondent sur la version de la LCdF adoptée par le Parlement dans le message sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire (OBI, 16.075, AF du 28.9.2018, FF 2018 6097).

L'*al. 1, let. g*, porte sur la compétence de la CACF/RailCom de statuer en cas de litige sur l'octroi de l'accès non discriminatoire à l'infrastructure de distribution des TP. Cela inclut la question de l'adéquation d'une éventuelle taxe d'utilisation.

L'*al. 2, let. f*, concerne la surveillance de l'accès non discriminatoire à l'infrastructure de distribution des TP que la CACF/RailCom exerce de manière analogue dans d'autres domaines.

La CACF/RailCom tient un registre public des intermédiaires en mobilité conformément à l'*art. 23a, al. 1, LTV (al. 3<sup>ter</sup>)*.

Cf. aussi les commentaires aux *ch. 1.2.2 – 1.2.4*.

## **3 Conséquences**

### **3.1 Conséquences pour la Confédération**

#### **3.1.1 Conséquences financières**

En raison de l'intensification de la concurrence et de la recrudescence de prestations en mobilité innovantes qui en découle, on peut s'attendre à une tendance à la baisse des coûts de distribution dans les TP. On peut en outre présumer que le taux d'utilisation des TP et les produits de la vente des billets augmentent. Cela devrait entraîner une augmentation des revenus pour les entreprises de transport. De nouvelles offres permettront de proposer une meilleure desserte plus avantageuse des régions périphériques et aux heures creuses. Ces offres s'intègrent, par ailleurs, nettement mieux au système global de mobilité. À long terme, cela devrait induire une tendance à la baisse des indemnités versées par la Confédération, les cantons et les communes pour le trafic régional et local.

D'autres conséquences financières ne sont pas prévues.

### **3.1.2 Conséquences sur l'état du personnel**

Au niveau de la CACF/RailCom, les tâches supplémentaires génèrent des charges supplémentaires en matière de personnel qui doivent encore être évaluées. Aucune conséquence sur l'état du personnel n'est prévue au niveau de l'OFT.

### **3.1.3 Autres conséquences**

Aucune autre conséquence n'est prévisible à l'heure actuelle.

## **3.2 Conséquences pour les cantons et les communes, ainsi que les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne**

L'encouragement de prestations multimodales permet d'établir de nouvelles conceptions de desserte et de mobilité dans toutes les régions, ce qui accroît de ce fait leur attractivité. Dans le domaine du trafic régional et local indemnisé, la poussée vers l'innovation et vers la baisse des coûts qui devrait résulter de l'ouverture de la distribution pourrait, du moins à long terme, permettre aux pouvoirs publics de réaliser des économies à tous les niveaux, tout en garantissant la desserte de base.

Dans la mise à disposition des données de mobilité, les cantons et les communes qui en sont les auteurs ou propriétaires joueront un rôle de conception décisif.

## **3.3 Conséquences économiques**

### **Conséquences positives sur l'économie**

L'encouragement de prestations multimodales permet de créer un environnement favorable à des modèles commerciaux innovants. Grâce à son haut niveau de formation, à ses bonnes infrastructures et à son expérience de longue date en TP avec le Service direct transversal, la Suisse bénéficie d'un contexte avantageux. Le maintien et le développement du savoir-faire dans le domaine de la mobilité peut être renforcé. Le présent projet permet d'utiliser les possibilités offertes par la numérisation de manière optimale et de générer de nouvelles plus-values. Encourager les prestations multimodales permet également d'accroître l'attrait de la Suisse dans son ensemble étant donné que la mobilité est considérée comme un facteur local important. Une utilisation plus efficace de l'infrastructure des transports permet de réduire les coûts d'aménagement et d'entretien.

### **Les transports publics sont renforcés et préparés pour l'avenir**

Les entreprises de TP peuvent profiter d'une meilleure visibilité sur un marché qui se numérise de plus en plus. Elles peuvent réduire leurs coûts de distribution, accroître la portée de leurs offres et augmenter leurs ventes grâce à une meilleure intégration à des offres de mobilité multimodale. Cela permet de gagner de nouveaux segments de clientèle, notamment dans la partie de la population qui n'utilisait jusqu'à présent que rarement ou jamais les TP.

Les intermédiaires en mobilité admis jouissent d'une liberté de tarification par rapport à leurs clients. Cela ne modifie cependant en rien la souveraineté en matière de tarifs des entreprises de TP. Les intermédiaires leur sont redevables en ce qui concerne les tarifs fixés. Les éventuels rabais accordés par les intermédiaires à leurs clients doivent être réalisés autrement, par une combinaison habile avec d'autres offres par exemple. Pour des raisons microéconomiques, il n'y a pas lieu de présumer qu'un intermédiaire de taille conséquente en Suisse vende des billets à tarif réduit pour son propre compte pendant des années et modifie, ce faisant, la perception des prix au sein de la population ou que cela crée des attentes pour des tarifs de TP durablement réduits.

Il n'y a donc aucun danger qu'une ouverture contrôlée de la distribution des TP fasse perdre des moyens substantiels au système de TP. Au contraire : si la distribution devient plus efficace grâce à de nouveaux canaux et que le taux d'utilisation des TP augmente en conséquence, il restera davantage de fonds dans le système des TP, ce qui permettrait même de réduire les coûts générés pour les pouvoirs publics qui en sont les commanditaires. Pour ce faire, il faut toutefois que le secteur des TP adapte ses modèles de provisions aux nouveaux modèles commerciaux.

## **3.4 Conséquences sociales**

Le présent projet permet de mieux adapter les offres de mobilité multimodale aux besoins spécifiques de la clientèle. Grâce à une information exhaustive et transparente sur les différentes offres de mobilité, aux possibilités de choix correspondantes ainsi qu'à des moyens de réservation et de paiement plus simples, la société peut tirer un plus grand bénéfice du système global des transports. La combinaison des différentes offres de mobilité en offres multimodales ou en chaînes de mobilité multimodale représente une valeur ajoutée manifeste pour les voyageurs. C'est notamment dans des régions ou pendant des horaires caractérisés par une faible offre de mobilité que des prestations de mobilité multimodale peuvent remédier à la situation et augmenter l'utilité au niveau individuel. La poussée vers l'innovation et vers la baisse des coûts, que l'on attend de l'ouverture de la distribution des TP et qui se traduit par des offres innovantes mais aussi par une baisse des tarifs et des impôts, profite surtout à la population.

### **3.5 Conséquences environnementales**

Les transports multimodaux contribuent considérablement à une meilleure utilisation des infrastructures de transport. La meilleure intégration des offres en matière de transport partagé et de mobilité douce dans la mobilité globale permet d'augmenter le taux d'utilisation des moyens de transports existants et de préserver les ressources naturelles. L'information plus transparente et plus facilement disponible sur les différentes offres de mobilité participe à l'atténuation des pics de trafic. L'utilisation efficace des différents moyens de transport permet d'augmenter le rendement énergétique et soutient la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. C'est pour ces raisons, que le gouvernement fédéral allemand encourage une mise en réseau des modes de transport par la numérisation dans le cadre du programme « *Sofortprogramm Saubere Luft 2017-20* » (Programme d'urgence Air pur 2017-20).

### **3.6 Autres conséquences**

En encourageant la mobilité multimodale, la Suisse s'assure de pouvoir exploiter de manière systématique l'excellent contexte dont elle bénéficie avec ses bonnes infrastructures, son haut niveau de formation et ses expériences de longue date en TP intégré dans le cadre de la numérisation de la mobilité. Des évolutions telles que « *Mobility as a Service* » (MaaS) en Finlande seraient également possibles en Suisse et créeraient des conditions cadres pour des prestations pionnières au niveau international.

## **4 Relation avec le programme de la législature et avec les stratégies du Conseil fédéral**

### **4.1 Relation avec le programme de la législature**

Le présent projet n'est annoncé ni dans le message du 27 janvier 2016<sup>27</sup> sur le programme de la législature 2015 à 2019, ni dans l'arrêté fédéral du 14 juin 2016<sup>28</sup> sur le programme de la législature 2015 à 2019.

### **4.2 Relation avec les stratégies du Conseil fédéral**

Le présent projet s'inscrit dans le cadre de la stratégie du Conseil fédéral pour une « Suisse numérique » du 20 avril 2016.

## **5 Aspects juridiques**

### **5.1 Constitutionnalité**

Le présent projet concerne essentiellement la LTV et la LCdF, dont les bases constitutionnelles sont inscrites aux art. 87, 95, al. 1, et 122, al. 1, Cst. Le présent projet est conforme à la Constitution et à la loi.

### **5.2 Compatibilité avec les obligations internationales**

Le présent projet est compatible avec les obligations internationales de la Suisse.

### **5.3 Forme de l'acte à adopter**

Le présent projet prend la forme d'un acte modificateur au niveau de la loi qui contient une modification de la LTV ainsi qu'une modification de la LCdF, toutes deux étant liées.

### **5.4 Délégation de compétences législatives**

La délégation de compétences législatives à des départements, à des groupements et à des offices dans le sens de l'art. 48 LOGA n'est pas prévue.

### **5.5 Conformité à la législation sur la protection des données**

Le présent projet tient compte des prescriptions de la législation sur la protection des données et comprend, avec le remplacement de l'art. 54 LTV par les nouvelles réglementations de l'art. 19, al. 1<sup>bis</sup> et 19a, une réglementation spécifique sur le sujet de l'utilisation des données dans les transports publics.

<sup>27</sup> FF 2016 1105

<sup>28</sup> FF 2016 5183

	Terme	EXPLICATION / USAGE
C	Chaîne de mobilité	Répartition d'un voyage en différentes parties reliées (étapes) avec plusieurs, voire différents $\Delta$ types de transport.
	Communauté tarifaire	Concentration de différentes entreprises de transport en vue de l'application du service direct sur une zone géographique.
D	Données de base	Les données de base nécessaires pour effectuer les $\Delta$ prestations de mobilité multimodale. Elles contiennent aussi bien le $\Delta$ jeu de données de base défini par le Conseil fédéral que d'autres données, comme par ex. des données clients nécessaires pour les contrôles.
	Données de distribution	Informations sur les $\Delta$ offres de mobilité, nécessaires à la vente des offres.
	Données de mobilité	Totalité des données concernant les offres de transport.
	Données d'exploitation	Informations concernant l'état de service (données effectives et prévisionnelles), comme par ex. l'état du trafic routier, les horaires et les retards dans les TP ou sur la disponibilité d'un véhicule d'autopartage ( $\Delta$ partage) / d'une place de stationnement.
	Données sur les prix	Données permettant d'établir un prix pour une prestation comme par ex. le coût par km, le prix pour un trajet. Les données sur les prix font partie des $\Delta$ données de distribution.
E	Entreprises de transports publics	Entreprises effectuant des transports de voyageurs selon l'art. 6 ou 8 LTV.
	Exploitant	Entreprise qui possède et entretient une infrastructure ou des véhicules pour le transport de personnes et qui met à disposition ces moyens d'exploitation dans le cadre $\Delta$ d'offres de mobilité telles que « Mobility » par ex.
F	Fournisseurs de mobilité	$\Delta$ Transporteurs et $\Delta$ exploitants, proposant des $\Delta$ offres de mobilité physiques (généralement de manière commerciale).
G	Géodonnées	Données ayant une référence spatiale, par ex. réseaux de tronçons ou emplacements des arrêts.
	Gouvernance	Ensemble des règles et méthodes organisant la réflexion et le contrôle de l'application des décisions au sein d'un corps social
I	Interface	Partie d'une plateforme de données ( $\Delta$ plateforme), dédiée à la communication avec d'autres systèmes ou d'autres partie d'un système. Il s'agit généralement de fonctions de la plateforme qui, en réponse à une requête paramétrée, fournissent un extrait de données sous une forme standardisée.
	Intermédiaire	Entreprise ou organisation transmettant et commercialisant des $\Delta$ offres et des prestations de mobilité aux clients finaux. Prend en charge certaines parties de la relation contractuelle entre les $\Delta$ fournisseurs de mobilité et le client final, telles que la combinaison de prestations, la réservation ou l'encaissement. Les intermédiaires peuvent également être des $\Delta$ transporteurs et/ou des $\Delta$ exploitants en même temps.
	Intermodalité	L'utilisation de différents $\Delta$ types de transport pendant un voyage entre un point A et un point B ( $\Delta$ chaîne de mobilité intermodale). Forme de la $\Delta$ multimodalité.
J	Jeu de données de base	Les données minimales nécessaires pour les $\Delta$ prestations de mobilité multimodale définies par le Conseil fédéral en 2017 : géodonnées, données d'exploitation et $\Delta$ données de distribution (données sur l'assortiment et $\Delta$ données sur les prix).



	Terme	EXPLICATION / USAGE
M	Mobilité douce	Désignation traditionnelle pour le déplacement à pied, sur roues ou sur roulis, actionné par la force musculaire humaine.
	Mobilité en tant que service (MaaS)	Solutions globales de mobilité par lesquelles des offres de transport physique combinées à des offres numérisées génèrent une $\Delta$ offre de mobilité continue et de grande qualité, accessible via une interface clients uniforme ( $\Delta$ interface) de sorte que des voyages multimodaux puissent être planifiés et réalisés sans avoir nécessairement recours à son propre véhicule.
	Moyen de transport	Moyen de locomotion ou type de mouvement permettant de transporter des personnes ou des marchandises. Dans le présent contexte, la marche à pied est également considérée comme un « moyen de locomotion ».  Les moyens de locomotion peuvent être groupés en fonction de critères différents tels que le statut au niveau du droit des concessions (TP et transport privé), le type de locomotion (trafic motorisé et non motorisé), le dimensionnement des véhicules (moyens de transport de masse et transport individuel) ou les $\Delta$ types de transport.
	Multimodalité	L'utilisation de différents $\Delta$ moyens de transport durant un laps de temps défini, par ex. une journée ou un voyage.  Cette définition diffère de la définition habituelle où différents $\Delta$ types de transport sont utilisés durant un laps de temps.
N	NOVA	Plate-forme de données interopérable ( $\Delta$ plate-forme) pour combiner et intégrer les systèmes de distribution dans les TP suisses avec comme objectif « un voyage - un billet ».  Les canaux de distribution et les systèmes en arrière-plan des entreprises de transport peuvent être reliés à la plate-forme NOVA via des $\Delta$ interfaces standardisées. NOVA met à disposition les bases nécessaires pour le calcul des tarifs et les contrôles. Le décompte et la répartition des recettes pour l'assortiment vendu sont effectués par ailleurs via NOVA.
O	Offre de mobilité	Produits et prestations dans le domaine de la mobilité qui sont mis à disposition (généralement de manière commerciale). Hormis la prestation de transport proprement dite, cela comprend également d'autres services tels que des informations sur l'occupation des parkings à étages, des indications par rapport à l'état de service ou d'autres informations concernant un voyage.
	Open data	Données librement accessibles ou utilisables qui peuvent être également modifiées et transmises à des tiers.
P	Partage	L'utilisation organisée et collective de moyens de déplacement comme les voitures et les vélos par ex.

Terme	EXPLICATION / USAGE	
Plate-forme	<p>Infrastructure organisationnelle ou technique pour la mise à disposition de données ou de <math>\Delta</math> prestations de mobilité.</p> <p>Une plate-forme peut constituer une agrégation plus ou moins centralisée d'un ensemble de données sur les offres de mobilité dans les domaines des <math>\Delta</math> données commerciales et des systèmes de décompte notamment et se présenter sous forme d'une <math>\Delta</math> interface interprétable par ordinateur (plateforme de données) par ex.</p> <p>Il peut également s'agir d'une application pour <i>smartphone</i> ou d'un site Internet permettant aux clients finaux et aux <math>\Delta</math> intermédiaires d'accéder aux offres (plate-forme de mobilité) pour la planification des itinéraires, des horaires ou des réservations.</p> <p>Selon la fonction de la plate-forme, celle-ci est considérée par ex. comme une plate-forme d'information, de distribution ou de données.</p> <p>Si une plate-forme propose des informations sur plusieurs <math>\Delta</math> moyens de transport, elle est considérée comme étant multimodale.</p>	
Prestataires de mobilité	Terme générique englobant tous les prestataires dans le domaine de la mobilité. Il englobe les $\Delta$ transporteurs, les $\Delta$ exploitants d'infrastructure et de véhicules ainsi que les $\Delta$ intermédiaires d'offres.	
Prestation de mobilité	Englobe toutes les offres des $\Delta$ prestataires de mobilité.	
Propriétaire des tarifs	Entreprises ayant l'obligation d'établir des tarifs selon l'art. 15 LTV.	
R	Risque de ducroire	Le risque qu'un acheteur ne réponde pas (entièrement ou partiellement) à une demande de paiement ou du moins pas dans les délais.
S	Service direct	Transport continu sur les réseaux de différentes entreprises de transport basé sur un contrat de transport unique, de sorte que le voyageur ne doit acheter qu'un seul billet pour l'intégralité du voyage selon l'art. 16/LTV.
	Souveraineté en matière de tarifs	Compétence de décision sur le montant et la structure des tarifs ainsi que sur l'assortiment des titres de transport dans les TP.
	Surveillance du marché	Surveillance et imposition de l'accès au marché.
T	Transporteur	Entreprise ou organisation effectuant un transport physique (voyage) entre un point A et un point B pour des clients : par ex. une entreprise de TP ou un taxi.
	Transport individuel motorisé (TIM)	Transport effectué avec un véhicule motorisé pour un usage personnel. Cela englobe également des véhicules fournis par des fournisseurs de $\Delta$ partage (voitures de location) et des véhicules électriques tels que des vélos électriques, bien que la délimitation entre véhicules dotés d'une puissance de moteur différente n'est pas encore tout à fait claire.
	Transport professionnel de voyageurs	Transport de voyageurs ou de voitures de tourisme selon l'art. 2 LTV.
	Transports publics (TP)	Les transports publics englobent les offres de transport utilisables par toutes les personnes, avec des courses régulières selon un horaire défini, sur la base des prescriptions de transport définies à l'art. 6 ou 8 LTV.
	Type de transport	Regroupement des $\Delta$ moyens de transport : <ul style="list-style-type: none"> <li>• <math>\Delta</math> transports publics (TP)</li> <li>• <math>\Delta</math> transport individuel motorisé (TIM)</li> <li>• <math>\Delta</math> mobilité douce, représentant le trafic piétonnier et cycliste</li> <li>• autres fournisseurs : entreprises de taxis, voitures de location, vélos de location, autopartage ou covoiturage (<math>\Delta</math> partage) fournisseurs de mutualisation (<i>pooling</i>) etc.</li> </ul>