

Madame la Conseillère fédérale
Simonetta Sommaruga
Cheffe du Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
Palais fédéral ouest
3003 Berne

Réf. : CS/15025015

Lausanne, le 20 mars 2019

**Procédure de consultation fédérale :
Prestations de mobilité multimodale**

Madame la Conseillère fédérale,

Nous vous remercions de nous avoir consultés sur le projet relatif aux prestations de mobilité multimodale qui a retenu notre meilleure attention.

Vous trouvez en annexe notre réponse au questionnaire concernant la procédure de consultation susmentionnée et nous vous communiquons ci-après les points principaux de notre détermination.

D'une manière générale, le Conseil d'Etat partage l'avis du Conseil fédéral selon lequel "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". Nous sommes favorables à la multimodalité et à sa concrétisation dans des produits intégrés, à condition que ceux-ci répondent aux principes de base du système de transport public suisse et cantonal. A ce titre, il paraît souhaitable de soutenir et d'inciter les entreprises de transports publics (TP) à développer des offres nouvelles, notamment selon le principe du "mobility-as-a-service". Il s'agit en effet de saisir les opportunités offertes par la numérisation pour promouvoir un système de transport public incluant le développement de prestations de mobilité multimodale, et intégrant de ce fait les prestations de mobilité aujourd'hui offertes essentiellement par le secteur privé (taxis, autopartage, covoiturage, vélopartage, ...).

Toutefois, ces prestations de mobilités multimodales doivent garantir que les collectivités publiques restent souveraines en matière de gestion du trafic, d'utilisation des infrastructures ainsi que des conséquences énergétiques et environnementales de la mobilité. Elles ne sauraient donc être soutenues par la Confédération ou les cantons que si elles sont placées sous la responsabilité d'une entreprise de TP.

De plus, la création d'un nouveau type d'intermédiaire dans le secteur des transports publics, à savoir des vendeurs privés de titres de transports externes aux entreprises de TP ("intermédiaires en mobilité"), nous semble néfaste pour le financement du système de transport et sa gouvernance.

La vente des titres de transport par les entreprises de TP permet de garder cette activité dans le giron du système de transport lui-même. Sur le plan du financement, les opérations bénéficiaires de vente retournent donc, directement ou indirectement, au système de transport lui-même – ce qui permet d'assurer sa mission de service public. L'introduction d'acteurs privés dans ce nouveau marché aurait pour conséquence de détourner une partie des revenus générés par le système de transport vers des acteurs privés et donc hors du système de transport public. Ce déficit devra à terme être compensé par les contribuables ou les utilisateurs.

Le rapport explicatif mentionne à plusieurs reprises la possibilité pour ces intermédiaires en mobilité d'opérer, de facto, une tarification dynamique des trajets en transports publics. Cette tarification est censée permettre de déplacer la courbe et les pics de demandes. Le Conseil d'Etat est opposé à la généralisation d'une telle politique tarifaire au motif qu'elle est contraire à l'universalité du service public.

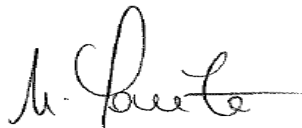
Avec la présence d'intermédiaires en mobilité, qui pourraient avoir recours à des systèmes de taxis, bus privés ou autres, les principes de non-concurrence et de complémentarité avec les lignes de TP existantes, mentionnés à l'article 9 al. 2, let b LTV, risquent de se révéler illusoire.

En conclusion, d'une manière générale, le rôle de ces nouveaux acteurs risque fort d'aller au-delà de celui d'intermédiaire qui se cantonnerait à vendre des titres de transport. Ils en viendront nécessairement à susciter des offres de transport, voire même à les opérer en dehors des lignes de TP. La logique de ces entreprises, par nécessité, sera de faire du profit, tandis que les entreprises de TP ont d'autres buts assignés par les pouvoirs publics commanditaires et possesseurs. Cette évolution fait peser le risque très réel et assez rapide d'une perte de maîtrise des pouvoirs publics sur les systèmes de transport et conduire à leur relative désorganisation. Ces nouveaux intermédiaires, dès lors qu'ils atteindraient une masse critique suffisante, pourraient affecter fortement la rentabilité de certaines lignes/tronçons, et ainsi informellement peser de manière décisive sur des choix de desserte, horaire, produits etc. aujourd'hui entre les mains des autorités publiques.

En vous remerciant de l'attention portée à la présente, nous vous prions d'agréer, Madame la Conseillère fédérale, l'expression de notre considération très distinguée.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LA PRESIDENTE



Nuria Gorrite

LE CHANCELIER



Vincent Grandjean

Annexe

- Réponse au questionnaire

Copies

- OAE
- DGMR