



Août 2023

Modifications d'ordonnances relatives à la révision de la loi sur le transport de voyageurs/ révision totale de l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV)

Rapport explicatif en vue de la consultation

Référence: BAV-010.0-3/5/1/4
Événement administratif:



Contenu

1	Contexte	3
2	Grandes lignes du projet	3
3	Commentaire des modifications de l'ordonnance	6
3.1	Ordonnance du xx.yyyy 2024 sur l'indemnisation et la présentation des comptes dans le transport régional de voyageurs (OITRV)	6
3.1.1	Ordonnance du 25 novembre 1998 sur les émoluments pour les transports publics (OEmol-TP)	31
3.1.2	Ordonnance du 14 octobre 2015 sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCPF)	32
3.1.3	Ordonnance du 25 mai 2016 sur le transport de marchandises (OTM)	34
3.1.4	Ordonnance du 21 décembre 2006 sur les installations à câbles (OICa)	34
3.1.5	Ordonnance du 4 novembre 2009 sur le transport de voyageurs (OTV).....	35

1 Contexte

Le Conseil fédéral a adopté le message relatif à une modification de la loi sur le transport de voyageurs (réforme du transport régional de voyageurs et de la présentation des comptes) le 4 juin 2021 à l'attention du Parlement ([FF 2021 1485](#)). Le vote final au Parlement a eu lieu le 16 décembre 2022. Le délai référendaire contre cet acte législatif a expiré le 8 avril 2023 sans avoir été utilisé. La réforme de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (réforme du TRV) vise notamment à clarifier les responsabilités et à rendre les procédures plus efficaces dans le domaine du transport régional de voyageurs (TRV).

Afin de préciser les règles au niveau des ordonnances, une révision totale de l'ordonnance du 11 novembre 2009 sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV)¹ est prévue, tout comme des adaptations de l'ordonnance du 14 octobre 2015 sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCPF)², de l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur le transport de voyageurs (OTV)³ et l'abrogation de l'ordonnance du DETEC du 18 janvier 2011 sur la comptabilité des entreprises concessionnaires (OCEC)⁴. En outre, d'autres ordonnances seront adaptées en raison de nouveaux renvois ou de mises à jour, comme l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur les émoluments pour les transports publics (OEmol-TP)⁵, l'ordonnance du 25 mai 2016 sur le transport de marchandises (OTM)⁶ et l'ordonnance du 21 décembre 2006 sur les installations à câbles (OICa)⁷.

2 Grandes lignes du projet

Les paragraphes qui suivent expliquent brièvement les mises en œuvre pertinentes au niveau de l'ordonnance.

Renforcer et clarifier la surveillance et le *controlling*

L'OCEC est abrogée et ses contenus sont élevés au niveau d'ordonnance du Conseil fédéral. Les dispositions sont reprises dans l'OITRV, les dispositions spécifiques à l'infrastructure dans l'OCPF. L'Office fédéral des transports (OFT) se voit attribuer la compétence d'édicter des directives⁸ afin de préciser les prescriptions légales dans les domaines subventionnés des transports publics (TP), comme par exemple dans le domaine de la présentation des comptes avec la définition d'une norme comptable obligatoire (en principe, Swiss GAAP RPC est prévu). Dans le cadre de l'examen des différents cas d'abus de subventions, il a été constaté que la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons n'était parfois pas suffisamment claire. À l'avenir, il s'agit d'assurer une concertation dans ce domaine. Il est ainsi précisé que la coordination entre les cantons et la Confédération concerne aussi bien la procédure de commande que la surveillance des subventions. Le mandat du Contrôle fédéral des finances et de la CG-E est ainsi également mis en œuvre.

Augmenter la sécurité de planification et le caractère obligatoire par des conventions d'objectifs pluriannuelles

Les conventions d'objectifs actuelles se concentraient en premier lieu sur les coûts et, en partie, sur la qualité. Les nouvelles conventions d'objectifs intègrent des éléments supplémentaires. Elles prennent la forme de conventions de collaboration et définissent, à partir de la situation actuelle des entreprises de transport (ET), un objectif commun de développement pour l'offre de prestations, les ET et les commanditaires. Elles sont conclues pour une durée de 4 à 6 ans et présentent une structure modulaire subdivisée en quatre types de base. Ainsi, elles peuvent avoir différents degrés d'engagement et de détail en fonction des besoins des commanditaires et des ET. Des exceptions à l'obligation de conclure une convention d'objectifs sont prévues, notamment pour les installations à câbles, pour les offres de

¹ RS 745.16

² RS 742.120

³ RS 745.11

⁴ RS 742.221

⁵ RS 742.102

⁶ RS 742.411

⁷ RS 743.011

⁸ [Office fédéral des transports OFT Guidance: directives en matière d'octroi de subventions \(admin.ch\)](#)

prestations transfrontalières, pour les entreprises qui reçoivent moins d'un million de francs, etc. En outre, les durées des conventions d'objectifs sont harmonisées avec les durées des concessions au sein d'une ET ou d'une région. Ainsi, à l'avenir, les concessions seront généralement attribuées pour 12 ans (contre 10 ans aujourd'hui).

Introduction d'un *benchmark* national sur les chiffres-clés financiers afin d'améliorer la transparence et l'efficacité.

Le *benchmark* national permet une plus grande transparence sur la rentabilité de la fourniture des prestations des ET et crée ainsi des incitations à une plus grande efficacité. L'OFT calcule aujourd'hui déjà des chiffres-clés financiers des différentes lignes sur la base des offres de prestations et des comptes effectifs. Outre le calcul des chiffres-clés, l'OFT procède désormais à une comparaison systématique des offres de prestations commandées (*benchmark*). Les résultats des calculs de l'OFT sont mis à la disposition des cantons et des ET. À l'avenir, il est également prévu de publier les chiffres-clés financiers par ligne ainsi que les résultats du *benchmark*.

Précision sur l'utilisation des excédents et suppression de la rémunération des fonds propres

L'examen de plusieurs cas d'abus de subventions a montré qu'il était judicieux d'inscrire dans la loi certaines prescriptions supplémentaires et de les préciser au niveau de l'ordonnance ou de la directive. La loi dispose désormais que, lors de la détermination des coûts non couverts, l'ET ne doit pas inclure d'intérêts sur le capital propre ni de marges bénéficiaires ou de suppléments de risque. L'article de l'OITRV sur la rémunération du capital propre est supprimé. Il est précisé dans une directive⁹ que le capital dont il est prouvé qu'il provient d'autres secteurs peut être rémunéré avec l'accord explicite des commanditaires.

Le Parlement a décidé de ne pas exclure totalement le but lucratif dans les secteurs de transport subventionnés, dans la mesure où certaines prestations sont principalement fournies à des tiers aux prix du marché. Des précisions seront apportées ici aussi dans une directive¹⁰.

Extension du financement des innovations pour les projets-pilotes et les prototypes à l'ensemble des transports publics

La nouvelle disposition légale étend le soutien financier à l'innovation du secteur du TRV à l'ensemble des transports publics (TP), ce qui a été repris dans l'ordonnance.

Création d'une plate-forme de données pour simplifier la procédure de commande biennale

Afin d'augmenter l'efficacité de la procédure de commande, les ET devront soumettre leurs offres et leurs comptes de résultats par ligne de manière uniforme via une plate-forme de données. Grâce à cette dernière, la structure des recettes, des coûts et des indemnités, qui est obligatoire aussi bien pour les offres (valeurs prévisionnelles) que pour les comptes de résultats des lignes (valeurs effectives), est directement définie dans le système. Cette uniformisation permet d'améliorer la comparabilité entre les valeurs prévisionnelles et les valeurs effectives. Cette nouvelle solution technique est actuellement élaborée en collaboration avec les cantons et les ET. La nouvelle disposition de l'ordonnance impose l'utilisation de la plate-forme de données.

Infrastructure de distribution des offres de prestations commune aux ET et accessible à des tiers sans discrimination.

La nouvelle version de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV)¹¹ dispose que les ET doivent exploiter en commun une infrastructure de distribution. C'est déjà le cas aujourd'hui avec la plate-forme NOVA. Cette infrastructure de distribution des TP permet de fournir des prestations de réservation, de vente, de décompte et de répartition des recettes («prestations de distribution des TP»). En outre, le système comprend des fonctions de contrôle pour les systèmes précités. Les ET perfectionnent cette infrastructure de distribution en fonction des besoins. Les entreprises du service direct

⁹ Directive OFT (*guidance*): Imputabilité des coûts

¹⁰ Directive OFT (*guidance*): Prix de transfert des prestations intra-consortium dans les secteurs indemnisés (TRV et infrastructure)

¹¹ RS 745.1

doivent obligatoirement y adhérer. L'accès doit être accordé aux tiers à des conditions non discriminatoires. Les données techniques et personnelles à fournir par les ET comprennent notamment les assortiments, les tarifs, les données clients, les prestations sollicitées ainsi que les données de contrôle. La loi du 6 octobre 1995 sur les cartels (LCart)¹² s'applique à la distribution des titres de transport. Cela signifie que la distribution de titres de transports publics doit en principe être ouverte à des tiers sans discrimination.

Clarifier les prestations indemnisées et les questions tarifaires

Le Parlement a décidé que le matériel roulant historique pouvait également être indemnisé. L'article de loi adopté indique clairement la mise en œuvre, ce qui rend superflues les précisions au niveau de l'ordonnance. Les précisions éventuellement nécessaires peuvent être apportées dans le cadre de la directive sur l'imputabilité des coûts (*guidance*). Les coûts du matériel roulant historique peuvent être pris en compte dans les offres TRV si du matériel roulant est utilisé sur des courses régulières dans le cadre du TRV (art. 28, al. 1^{er}, LTV). Il peut s'agir de tous les moyens de transport qui fournissent des prestations de TRV (chemins de fer, y compris les trams, bus, bateaux ou même, très théoriquement, installations de transport à câbles). Aucune indemnité n'est donc versée pour le matériel roulant qui n'est pas (ou plus) utilisé en TRV, par exemple uniquement pour le trafic nolisé. Les décisions concernant l'utilisation de matériel roulant historique sur les lignes du TRV ainsi que le financement des éventuels surcoûts qui en découlent sont prises dans le cadre de la procédure de commande ordinaire. Les contributions aux associations ou fondations qui s'occupent de la conservation du matériel roulant historique ne sont pas indemnisées. Il en est fait explicitement mention dans cadre de la consultation.

Le Parlement a prévu que les ET doivent établir un tarif réduit, notamment pour les cartes journalières, pour les enfants et les jeunes qui voyagent en groupe accompagné pendant la scolarité obligatoire dans le cadre d'événements scolaires, culturels ou sportifs. Suite au débat politique, le secteur des TP a déjà réagi en introduisant une carte journalière scolaire, qui coûte environ 15 francs par personne. Aucune précision supplémentaire n'est donc apportée au niveau de l'ordonnance.

Assurer le traitement des données personnelles

Les entreprises peuvent traiter des données personnelles dans la mesure où cela est nécessaire au transport des voyageurs ou à l'exploitation, ou encore à la sécurité des voyageurs, de l'exploitation ou de l'infrastructure. Il a désormais été précisé au niveau de l'ordonnance, entre autres, que les modèles tarifaires reposant sur la saisie des lieux d'embarquement et de débarquement sont autorisés. L'obligation de consigner le traitement des données personnelles est limitée aux données personnelles sensibles et au profilage à haut risque. Sur ce point, les entreprises de transports publics sont mises sur un pied d'égalité avec les entreprises privées.

Adaptations indépendantes de la réforme du TRV

Le projet est aussi l'occasion de mettre en œuvre d'autres adaptations qui vont au-delà de la réforme du TRV. Seules les adaptations obligatoires en rapport avec le TRV ou qui doivent être actualisées ont été reprises.

Trois thèmes doivent être explicitement mentionnés ici.

Indépendamment de la réforme du TRV, une précision est apportée au niveau de l'ordonnance pour le financement des offres de prestations d'importance nationale. La Confédération doit pouvoir financer seule et sans participation des cantons, conformément à l'art. 28, al. 3, LTV, les prestations des organisations mandatées (gestionnaires de système) sur le crédit TRV, selon la future ordonnance sur la coordination des transports en vue de la maîtrise de situations exceptionnelles (OCTSE)¹³, et les tâches de coordination, par exemple dans le cadre de la nouvelle loi sur le CO₂ pour les bus électriques.

¹² RS 251

¹³ En consultation du 23 mars 2023 au 10 juin 2023: [Consultations en cours](#)

Une adaptation sur le thème du chargement des vélos par les voyageurs est également proposée indépendamment de la réforme du TRV. L'UE a adapté son règlement sur les droits des passagers¹⁴ (entrée en vigueur en été 2023). En vertu de l'accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route (accord sur les transports terrestres)¹⁵, la Suisse est tenue de reprendre les dispositions révisées dans la mesure où les bases légales ne sont pas encore congruentes avec les dispositions de l'UE. Il s'agit de pouvoir voyager avec un vélo en transport international ferroviaire grandes lignes. L'OTV fait désormais référence à la directive de l'UE.

3 Commentaire des modifications de l'ordonnance

3.1 Ordonnance du xx.yyyy 2024 sur l'indemnisation et la présentation des comptes dans le transport régional de voyageurs (OITRV)¹⁶

Révision totale de l'OITRV

L'OITRV fait l'objet d'une refonte. Parallèlement, l'actuelle OCEC sera abrogée. Les dispositions qui restent pertinentes sur le fond seront reprises dans l'OITRV révisée ou, dans la mesure où elles concernent exclusivement le secteur de l'infrastructure des gestionnaires d'infrastructure ferroviaire, dans l'OCPF. L'intégration de l'OCEC dans l'OITRV implique une extension du champ d'application de l'OITRV. Le titre de l'acte législatif est complété en conséquence par «et la présentation des comptes». L'abréviation OITRV est conservée. Afin de distinguer l'ancienne OITRV de l'OITRV révisée, les abréviations suivantes sont utilisées dans tout le rapport:

- aOITRV: «ancienne» OITRV actuelle du 11 novembre 2009
- OITRV: «nouvelle» OITRV révisée

Structure de l'OITRV révisée selon le déroulement de la procédure de commande

La structure de l'OITRV révisée suit le déroulement de la procédure de commande dans le TRV. Les principes de la commande sont suivis des dispositions relatives aux mises au concours et aux conventions d'objectifs, qui précèdent la procédure de commande proprement dite. La procédure de commande est suivie des dispositions relatives à l'indemnisation d'autres offres de prestations sur la base de l'art. 28, al. 3 et 4, LTV, ainsi qu'aux aides financières (cautionnements, contributions aux innovations) et, enfin, des dispositions relatives à la présentation des comptes et aux comptes annuels. Une annexe supplémentaire est ajoutée, qui contient la structure de calcul des offres ou des comptes effectifs de la plate-forme de données de l'OFT en cours d'élaboration.

Champ d'application de l'ancienne OCEC

En vertu de l'art. 1, al. 3, OCEC, les cantons et les communes peuvent déclarer certaines dispositions de l'OCEC contraignantes également pour les offres de prestations des autres prestations commandées. Cette possibilité n'est plus reprise explicitement dans l'OITRV. Les cantons et les communes peuvent toutefois tout à fait renvoyer à l'OITRV dans leurs propres dispositions légales.

L'art. 3, al. 1, et l'art. 4, al. 1, OCEC s'appliquent à toutes les ET disposant d'une concession au sens de l'art. 6 LTV ou de l'art. 5 de la loi du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF)¹⁷. Concrètement, cela concerne l'établissement et la remise d'un rapport de gestion de l'ET ainsi que l'obligation

¹⁴ [EUR-Lex - 32021R0782 - FR - EUR-Lex \(europa.eu\) : Règlement \(UE\) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires \(refonte\), JO L 172 du 17.5.2021, p. 1.](#)

¹⁵ RS 0.740.72

¹⁶ RS 745.16

¹⁷ RS 742.101

de donner dans les comptes annuels une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et des résultats («*true and fair view*»). En revanche, l'OITRV s'applique exclusivement aux ET qui reçoivent des indemnités ou des aides financières pour le TRV, tandis que l'OCPF s'applique aux gestionnaires d'infrastructure avec lesquels la Confédération conclut une convention sur les prestations. Ainsi, les dispositions de l'OCEC intégrées dans l'OITRV ne seront plus obligatoires à l'avenir pour les ET qui ne reçoivent pas d'indemnités selon la LTV ou la LCdF.

Offres de transport - Offres de prestations

Dans tout l'acte, les expressions «prestations de transport» et «offre de transport» sont remplacées par «offre de prestations».

Entreprise de transport - Entreprise

Dans tout l'acte, le terme «entreprise de transport» est remplacé par «entreprise», par analogie à la LTV.

Trafic - Transport (version française uniquement)

Dans tout l'acte, le terme «trafic» est remplacé par «transport». Il en résulte une harmonisation terminologique avec la LTV.

Véhicules historiques

Dans le cadre de la révision de la LTV, l'art. 28 LTV «Indemnisation des coûts non couverts des prestations de l'offre commandée» a été complété par un nouvel al. 1^{er} comme suit:

1^{er} Font également partie des coûts non couverts selon les comptes planifiés les coûts qui concernent le matériel roulant historique.

Le texte de loi étant déjà relativement clair, il n'est pas nécessaire de le préciser au niveau de l'ordonnance. Les précisions nécessaires sont apportées dans le cadre de la directive (*guidance*¹⁸) sur l'imputabilité des coûts (art. 33 OITRV).

La mise en œuvre s'inspire le plus fidèlement possible de la disposition légale. L'art. 28, al. 1, LTV règle les offres de prestations du TRV commandées conjointement par la Confédération et par les cantons. C'est pourquoi les coûts non couverts du matériel roulant historique peuvent être indemnisés conformément au nouvel alinéa 1^{er} si le matériel roulant est utilisé selon l'horaire dans le cadre du TRV. Il peut s'agir de tous les moyens de transport qui fournissent des prestations de TRV (chemins de fer, y compris les trams, bus, bateaux ou même, très théoriquement, installations de transport à câbles). L'utilisation dans les TRV doit être régulière, par exemple les week-ends pendant la saison estivale, et pas seulement pro forma. La décision relative à l'utilisation de matériel roulant historique selon un horaire dans le cadre du TRV ainsi qu'au financement des surcoûts qui en découlent est prise conjointement par les ET et les commanditaires dans le cadre de la procédure de commande ordinaire.

Aucune indemnité ne sera donc versée pour le matériel roulant qui n'est pas (ou plus) utilisé dans le TRV et qui ne sert par exemple qu'au trafic nolisé. Par conséquent, les contributions aux associations ou aux fondations qui s'occupent de la conservation du matériel roulant historique ne sont pas non plus reconnues comme des coûts donnant droit à une indemnisation.

Directives

¹⁸ [Office fédéral des transports OFT Guidance: Directives pour l'octroi de subventions \(admin.ch\)](#)

Dans différents articles, l'OFT se voit attribuer la compétence de régler les détails dans des directives. Certaines de ces directives existent déjà depuis longtemps (par ex. rentabilité minimale) ou ont été élaborées dans le cadre du projet «*guidance*», d'autres guides ou instructions doivent désormais être adoptés sous forme de directives (par ex. autorisations de moyens d'exploitation). Pour toutes les directives qui doivent encore être élaborées, les cantons ainsi que les ET seront à chaque fois impliqués.

Liens vers les directives:

Guidance: [Office fédéral des transports OFT Guidance: directives en matière d'octroi de subventions \(admin.ch\)](#)

En général: [Office fédéral des transports OFT Directives \(admin.ch\)](#)

Nouvelle plate-forme de données

Les offres et les comptes de résultats des lignes doivent à l'avenir être livrés de manière uniforme par les ET via une plate-forme de données centrale. Les commanditaires pourront télécharger les données dont ils ont besoin dans leurs propres systèmes.

Les dispositions relatives aux offres du TRV (art. 31 Présentation des offres et 32 Compte prévisionnel) et au comptes effectifs (art. 59 Comptabilité analytique et 65 Comptes annuels) ont été adaptées en conséquence. En outre, la nouvelle structuration des recettes, des coûts et des indemnités pour la plate-forme de données est présentée dans une nouvelle annexe 1.

Chap. 1 Dispositions générales

Art. 1 Objet

Disposition actuelle: art. 1 aOITRV

Let. a: La procédure de commande n'est plus mentionnée, car elle ne constitue qu'une seule section du chap. 2. Le contenu de l'ancienne let. a^{bis} concernant les parts des cantons et de la Confédération est supprimé et repris désormais sous une forme abrégée à la let. a.

Let. b: La disposition est complétée par les offres de prestations d'importance nationale commandées par la seule Confédération conformément à l'art. 28, al. 3, LTV. La précision relative au commanditaire est supprimée, car elle figure déjà à l'art. 28, al. 3 et 4, LTV.

Let. c: reprise de l'art. 1 aOITRV sans changement.

En raison de l'intégration des dispositions de l'OCEC, la disposition est complétée par la let. d, l'OITRV régissant désormais également la présentation des comptes.

Conséquences: aucune

Art. 2 Champ d'application

Disposition actuelle: art. 2 aOITRV.

Titre: avec l'intégration de l'OCEC dans l'OITRV, le champ d'application de l'OITRV doit être défini. Le titre de cet art. a été modifié en conséquence.

L'al. 1 est adapté de manière à ce qu'il ne définisse plus les bénéficiaires d'indemnités et d'aides financières, mais fixe désormais le champ d'application de la présente ordonnance. Le renvoi aux art. 28 à 31c LTV est corrigé en art. 28 à 31 LTV.

L'al. 2 est supprimé. Il n'existe aucun cas connu d'octroi de subventions sur cette base.

Conséquences: aucune

Abrogation de l'art 3 aOITRV Trafic local

Le trafic local a été réglementé différemment dans l'aOITRV et dans l'OTV. Dans un souci d'uniformisation, la définition est désormais reprise de l'aOITRV dans l'OTV (art. 5), car elle n'est pas pertinente que pour le TRV commandé. L'actuel art. 3 aOITRV peut ainsi être abrogé. L'indemnisation du transport local par la Confédération est exclue en vertu de l'art. 28, al. 2, LTV. Une répétition dans l'OITRV n'est pas nécessaire. Un renvoi à l'OTV est toutefois placé à l'art. 3, let. a, selon lequel le TRV sert à la desserte de base des localités et donc, *a contrario*, ne sert pas à la desserte fine.

Conséquences: aucune

Art. 3 Définitions

Dispositions actuelles: art. 4 aOITRV, art. 2 OCEC

Du fait de l'intégration de l'OCEC dans l'OITRV, la disposition relative aux définitions est complétée par les termes qui sont actuellement définis dans l'OCEC. Il s'agit des let. c à e (compte de résultat par ligne, compte prévisionnel, compte des investissements) de l'art. 2 OCEC, qui sont désormais reprises aux let. d à f. Les termes «recettes annexes» et «activités annexes» (actuellement art. 2, let. f et g, OCEC) ne sont pas repris; ils sont régis par l'art. 34 OITRV.

Let a: dans la définition du TRV, un renvoi à l'OTV est ajouté à la notion de «desserte de base» (voir également le commentaire sur l'abrogation de l'actuel art. 3 aOITRV qui précède).

L'actuelle let. b est supprimée. Jusqu'à présent, la notion de «ligne» était définie de manière légèrement différente dans l'aOITRV et dans l'OTV. Par analogie au transport local, la notion de «ligne» doit désormais être définie uniquement dans l'OTV (art. 9). La commande des offres de prestations de TRV se fait en principe par lignes, mais il peut y avoir des différences par rapport aux lignes concessionnaires selon l'OTV (par exemple les lignes diamétrales dans les RER, où les différentes branches de la ligne sont commandées séparément). C'est pourquoi, comme c'était le cas jusqu'à présent à l'art. 17, al. 2, aOITRV, l'art. 31, al. 2, OITRV dispose désormais que les lignes au sens de l'OTV peuvent être regroupées ou subdivisées («lignes d'offre»).

Let. b à f: reprises de l'art. 2 OCEC avec des adaptations linguistiques.

Let. c, ch. 2: jusqu'en 2015, la répartition des coûts du secteur Infrastructure en tronçons avait une grande importance, car les cantons devaient participer aux coûts selon certaines clés de répartition. Depuis l'introduction du FIF, cette précision n'est plus nécessaire. Il faut donc viser une simplification de l'ordonnance.

Conséquences: aucune

Chap. 2 Indemnisation des coûts non couverts du TRV

Section 1 Principes

Art 4 Indemnisation des coûts non couverts

Dispositions actuelles: art. 5, al. 1, et art. 7, al. 8, aOITRV

L'al. 1 dispose que l'indemnisation des coûts non couverts selon l'art. 28, al. 1, de la LTV se fait par ligne.

L'al. 2 prévoit que, dans certains cas, il est possible, comme c'est déjà le cas aujourd'hui, de s'écarter du principe de l'indemnisation des coûts non couverts planifiés et de convenir d'une indemnisation différente.

Let. a (nouvelle): l'ET a la capacité et la volonté de prendre en charge elle-même une partie des coûts non couverts. Cette nouvelle disposition n'introduit pas d'obligation pour les ET de participer financièrement aux coûts non couverts, et il n'existe toujours pas de droit correspondant pour les commanditaires. Dans la pratique, il existe toutefois des cas particuliers, pour lesquels il convient de créer une base juridique .

Let. b (art. 7, al. 8, let. a, aOITRV): comme les coûts et surtout les recettes des nouvelles lignes sont difficiles à estimer, un écart serait possible. Dans la pratique, cette disposition est toutefois rarement appliquée, car les comptes prévisionnels des nouvelles lignes doivent également être remis. Les indemnités se basent sur les comptes prévisionnels, les écarts éventuels sont à l'avantage ou à la charge de l'ET.

Let. c (art. 7, al. 8, let. b, aOITRV): suivant la structure des conventions d'objectifs, les coûts et même, dans certains cas, les indemnités, c'est-à-dire non seulement les coûts mais aussi les recettes, sont fixés sur la base de la convention d'objectifs (objectifs fixes). En règle générale, les coûts sont actualisés ou fixés d'année en année sur la base d'indices généralement exogènes. L'indice national des prix à la consommation ou l'indice des salaires nominaux sont souvent utilisés pour les coûts salariaux. Comme les comptes prévisionnels doivent être établis comme d'habitude, il y a dans ces cas des écarts entre les coûts non couverts selon les comptes prévisionnels et les indemnités versées par les commanditaires. Cette différence est à l'avantage ou à la charge de l'ET. Il en va de même pour les conventions d'objectifs après mise au concours (conventions d'adjudication selon l'ancien droit) en vertu de l'art. 24 OITRV. Étant donné qu'une telle procédure comporte un risque plus important pour les ET et que la mise à jour des indemnités sur la base d'indices est exigeante, notamment en cas d'adaptation de l'offre commandée (aménagements de l'horaire), il faut partir du principe que la majorité des nouvelles conventions d'objectifs à conclure ne contiendront pas d'objectifs de coûts fixes et que les coûts non couverts continueront d'être indemnisés conformément aux comptes prévisionnels.

Let. d (art. 7, al. 8, let. c, aOITRV): la possibilité, formulée de manière ouverte, de déroger au principe des coûts non couverts lorsque, pour d'autres raisons, cela est avantageux pour les commanditaires et l'ET n'est actuellement utilisée que dans des cas exceptionnels; la disposition est reprise en précisant qu'il s'agit de cas exceptionnels.

Conséquences: aucune, car les dispositions reformulées correspondent à la pratique actuelle.

Art. 5 Coordination entre l'OFT et les cantons

Disposition actuelle: art. 12, al. 1, aOITRV.

Al. 1: l'ancien al. 1 est réparti entre les nouveaux al. 1 et 2. Seules des adaptations linguistiques sont apportées à l'al. 1.

Al. 2: il est précisé que la coordination entre les cantons et la Confédération concerne l'ensemble du cycle régulateur du *controlling*, donc aussi bien la procédure de commande que la surveillance. Lors de l'examen des différents cas d'abus de subventions, un point faible a été décelé: la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons n'était pas toujours claire. La coordination doit être assurée à l'avenir, les travaux correspondants sont en cours au sein d'un groupe de travail composé de représentants de l'OFT et des cantons.

Al. 3: repris de l'art. 12, al. 2 et 3, aOITRV, en précisant que la responsabilité de la fixation et du contrôle de la qualité des prestations n'incombe pas aux cantons.

Al. 4: Repris de l'art. 12, al. 4, aOITRV, avec l'ajout que l'OFT dirige la mesure de la qualité (QMS TRV selon l'art. 10). Les chiffres-clés financiers et qualitatifs seront publiés à l'avenir, la préservation de l'anonymat lors de l'échange d'informations avec les cantons n'est donc plus nécessaire.

Al. 5 est repris sans changement.

Conséquences: La responsabilité des différentes tâches est clarifiée. La coordination entre la Confédération et les cantons s'en trouvera renforcée, notamment en matière de surveillance.

Art. 6 Équilibre tarifaire

Disposition actuelle: art. 10, al. 1, aOITRV.

L'art. 10, al. 1, aOITRV est repris avec des adaptations linguistiques et réparti en deux alinéas.

On renonce à reprendre l'al. 2 aOITRV relatif aux tarifs offerts aux indigènes, car la Confédération ne participe plus depuis quelques années à la réduction des titres de transport pour les indigènes et ne prévoit plus de le faire. Les tarifs actuellement offerts aux indigènes sur la base de l'art. 28, al. 4, LTV, qui sont financés par les seuls cantons, restent possibles.

Section 2 Conditions d'indemnisation

Art. 7 (Conditions d'indemnisation)

Disposition actuelle: art. 6 aOITRV

L'al. 1 est modifié comme suit:

Let. a (fonction de desserte): l'al. 1, let. a, précise que les lignes du TRV doivent servir à la desserte générale au sens de l'art. 5, al. 3, OTV pour pouvoir être indemnisées par la Confédération. Le transport local n'est donc toujours pas indemnisé par la Confédération conformément à l'art. 28, al. 2, LTV. De plus, cette lettre est désormais complétée par l'ancienne let. d aOITRV (service toute l'année).

Ancienne let. b aOITRV (desserte multiple/double desserte): actuellement, selon l'art. 6 OITRV, les lignes ne sont co-commandées par la Confédération que «si la ligne relie des localités ou parties de localités non encore desservies (desserte multiple), à moins qu'elle n'assure une liaison supplémentaire importante». Cette disposition est de plus en plus difficile à mettre en œuvre dans la pratique. Dans les agglomérations notamment, il est souvent difficile de savoir quelles lignes assurent une desserte de base et lesquelles une desserte multiple. Des questions se posent également pour les offres de prestations de densification (par ex. S20 du RER zurichois, une offre qui ne dessert pas de nouvelles localités mais qui est commandée de manière autonome). Une autre question de principe se pose : pourquoi ne serait-il pas possible de commander des offres de prestations qui présentent une

demande et une rentabilité suffisantes, même si ces lignes ne desservent que des localités déjà desservies? La condition de desserte multiple est donc supprimée, ce qui était déjà prévu dans le message relatif à la modification de la LTV (réforme du TRV)¹⁹.

Conséquences: simplification de la procédure, dans certains cas, la Confédération participera à l'indemnisation de lignes supplémentaires.

Nouvelle let. b (sections de ligne à l'étranger): les sections de ligne situés à l'étranger sont cofinancés par la Confédération lorsque la ligne sert principalement au transport suisse, ce qui est le cas lorsque le point de départ et le point d'arrivée de la ligne se trouvent en Suisse (par ex. ligne BLT 10 Bâle–Rodersdorf via Leymen (F) ou Bülach–Schaffhouse via le territoire allemand). En revanche, les lignes purement transfrontalières ne servent pas au transport suisse, mais international. La pratique actuelle ne doit pas être adaptée. Il convient toutefois de préciser que dans les cas où la gare frontière se trouve à l'étranger, la Suisse peut commander l'offre jusqu'à cette gare frontière, ce qui correspond également à la pratique actuelle. Ainsi, la Suisse commande l'offre de la ligne de la Bernina jusqu'à Tirano inclus, il n'y a pas de commande conjointe avec l'Italie. En revanche, la Suisse ne participe pas à la commande des lignes menant de la France à Bâle, ces offres de prestations de RER étant financées par les autorités commanditaires françaises. Cela permet de simplifier considérablement la commande, car seules les dispositions du pays concerné sont appliquées. Pour les lignes de bus et de bateaux, une répartition territoriale de l'indemnisation est effectuée dans la grande majorité des cas (par ex. lignes internationales de bateaux sur le lac Léman).

Conséquences: aucune

Let. c (rentabilité minimale): reprise en précisant que, outre la rentabilité minimale, il faut également une demande minimale. La pratique actuelle, selon laquelle les offres de prestations excédentaires par rapport à la demande («suroffre») font l'objet d'une réduction du cofinancement par la Confédération ne doit pas être modifiée (voir également l'art. 8).

Conséquences: aucune

Ancienne let. d (toute l'année): est supprimée et intégrée à la let. a.

Nouvelle let. d (objectifs en matière de qualité, de sécurité et de statut des employés): reprise sans modification.

Let. e (service direct): reprise sans changement.

Let. f (existence d'une concession, d'une autorisation, d'une convention internationale): reprise sans modification.

Ancien al. 2 aOITRV: on peut renoncer à reprendre la disposition qui permet aux cantons d'exiger un nombre minimal d'habitants permanents d'une localité supérieur à celui de la Confédération (100 habitants), étant donné que la même condition s'applique désormais dans tous les cantons et qu'un canton aurait le cas échéant la compétence de procéder à une telle augmentation.

Conséquences: aucune

Nouvel al. 2: repris sans changement de l'art. 6, al. 3, aOITRV (sauf mise à jour du renvoi à l'art. 36 au lieu de 20 aOITRV).

Al. 3: repris sans changement de l'art. 6, al. 4, aOITRV.

¹⁹ [21.039 | Loi sur le transport de voyageurs. Modification | Objet | Le Parlement suisse \(parlament.ch\)](#)

Section 3 Offre du transport régional de voyageurs

Art. 8 Étendue de l'offre de prestations commandée

Disposition actuelle: art. 7 aOITRV.

Al. 1: repris sans changement.

Al. 2: la disposition actuelle (art. 7, al. 2, aOITRV) ne peut pas être appliquée à la lettre ; elle est adaptée à la pratique. Actuellement, les lignes sont commandées lorsque 32 personnes par jour au moins sont transportées sur une section, mais seule la plus chargée est prise en compte. Or, d'après le texte, c'est la section la moins chargée qui devrait être prise en compte, ce qui n'est pas judicieux pour deux raisons. Premièrement, la prise en compte des sections les plus et les moins chargées complexifierait significativement la procédure, car il faudrait alors édicter et respecter plusieurs prescriptions concernant l'étendue de l'offre de prestations pour chaque ligne. Deuxièmement, les sections les moins chargées se trouvent généralement aux extrémités de la ligne; même sur les lignes où la demande est en soi suffisante, il peut arriver qu'il y ait une très faible demande en fin de ligne et que la prescription d'atteindre au moins 32 personnes ne puisse pas être respectée, par exemple lorsque la boucle de rebroussement se trouve en dehors de la dernière localité desservie, ce qui entraînerait une réduction du cofinancement de la Confédération. Par conséquent, l'OITRV tiendra désormais compte de la demande sur la section la plus chargée d'une ligne.

Conséquences: l'adaptation de la disposition n'entraîne pas de durcissement de la pratique.

Al. 3: repris avec des adaptations linguistiques

Al. 4, let. a: Selon le message relatif à la modification de la LTV (réforme du TRV), il s'agit désormais de prendre en compte la situation économique des différentes lignes pour déterminer l'étendue de l'offre de prestations commandée (y compris les éventuelles «suroffres»), en plus de la demande, pour laquelle on utilise un tableau de l'offre et de la demande depuis un certain temps. Les dispositions sont donc complétées en précisant qu'il faut tenir compte non seulement d'un taux d'occupation suffisant, mais aussi d'une rentabilité suffisante. Si l'offre de prestations souhaitée par les cantons est supérieure à ces prescriptions, on parle d'une suroffre qui doit être financée par les seuls cantons. L'optimisation de ces critères doit permettre, en particulier pour les lignes d'agglomération, de réduire l'important travail de coordination entre la Confédération et les cantons concernés et de garantir un cofinancement de la Confédération pour l'ensemble de l'offre de prestations sur les lignes dont le taux de couverture des coûts est suffisamment élevé. Pour les offres de prestations de la desserte de base jusqu'à 18 paires de courses, les suroffres sont plutôt l'exception. Le maintien de l'exploitation des lignes exploitées dans les régions périphériques ou de montagne est ainsi garanti.

Let. b: adaptée sur le plan purement linguistique, par analogie avec l'art. 31a, al. 1, let. c, LTV.

Conséquences: en raison de la précision apportée à la let. a, le nombre de cas dans lesquels la Confédération ne participe pas entièrement à la commande doit être globalement réduit.

Al. 5: repris sans changement.

Al. 6: repris sans changement.

Al. 7: repris de l'art. 7, al. 7, aOITRV, avec la précision que les «suroffres» doivent être commandées et financées par les cantons en tant qu'améliorations de l'offre conformément à l'art. 28, al. 4, LTV. Cela ne change rien à la pratique actuelle.

Al. 8: comme indiqué à l'al. 4, la pratique actuelle doit être réexaminée. Désormais, la mise en œuvre concrète doit être définie dans une directive (probablement dans la directive en vigueur de l'OFT *Guidance* Commande du TRV).

Conséquences: aucune

Art. 9 Détermination de la demande

Repris sans changement de l'art. 8 aOITRV.

Art. 10 Qualité de l'offre de prestations

Disposition actuelle: art. 9 aOITRV.

Al. 1: le système de mesure de la qualité du TRV (QMS TRV) a été développé et il est désormais bien établi. La disposition est donc adaptée en conséquence. L'OFT mesure la qualité des prestations dans le TRV commandé en commun à l'aide du QMS TRV et publie les résultats. Les cantons et les ET sont impliqués dans la mise en œuvre et le perfectionnement.

Al. 2: les ET doivent commenter chaque année les résultats du QMS TRV dans un rapport de qualité, ou dans plusieurs selon les types de transport ou les régions pour les ET nationales; si nécessaire, elles doivent proposer des mesures d'amélioration de la qualité aux commanditaires.

Al. 3: les mesures d'amélioration de la qualité proposées dans les rapports de qualité des ET sont discutées entre les ET et les commanditaires, puis intégrées dans les conventions d'offre de prestations ou d'objectifs.

Conséquences: aucune

Section 4 Mise au concours adjudication

Art. 11 Planification des mises au concours

Repris de l'art. 27 aOITRV avec des adaptations linguistiques.

Art. 12 Valeurs-seuils

Disposition actuelle: art. 27a aOITRV.

Aucune modification n'est apportée sur le plan matériel. Sur le plan formel, le renvoi à la nouvelle loi fédérale du 21 juin 2019 sur les marchés publics (en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2021, LMP; RS 172.056.1) est mis à jour.

Conséquences: aucune

Art. 13 Nouvelle offre de prestations au sein d'un réseau régional préexistant

Repris sans changement de l'art. 27b aOITRV.

Art. 14 Mise au concours avec la participation de plusieurs cantons

Repris sans changement de l'art. 27d aOITRV (sauf adaptation linguistique et mise à jour des renvois à d'autres dispositions de l'ordonnance).

Art. 15 Procédure de mise au concours

Disposition actuelle: art. 27e aOITRV.

Les al. 1 à 6 sont repris sans changement (à l'exception des adaptations linguistiques).

L'al. 7 est supprimé. Dans tous les cas, les soumissions doivent toujours indiquer aussi bien les coûts que les coûts non couverts, c'est-à-dire après déduction des recettes escomptées. La disposition actuelle était mal formulée. Une nouvelle disposition est ajoutée à l'art. 19 pour la remplacer: les commanditaires déterminent s'ils évaluent les coûts et les recettes planifiés (mise au concours nette) ou uniquement les coûts prévus (mise au concours brute).

Conséquences: aucune

Art. 16 Dédommagement

Repris sans changement de l'art. 27f aOITRV.

Art. 17 Parties et combinaisons de l'offre de prestations □ variantes d'entreprise

Repris sans changement de l'art. 27g aOITRV.

Art. 18 Décachetage des soumissions

Repris de l'art. 27h aOITRV avec adaptation linguistique et mise à jour du renvoi à l'art. 17 au lieu de 27g aOITRV.

Art. 19 Rectification et évaluation des soumissions

Al. 1 à 3 repris de l'art. 27i aOITRV avec adaptation linguistique.

Un nouvel al. 4 dispose que les commanditaires doivent déterminer s'ils évaluent les coûts (mise au concours brute) ou les coûts non couverts (mise au concours nette) (voir également les commentaires de l'art. 15).

Conséquences: aucune

Art. 20 Intention d'adjudication et décision d'adjudication

Dispositions actuelles: art. 27c, 27i, al. 4, et 27j aOITRV

L'actuel art. 27c, al. 1, est supprimé sans compensation, car sa teneur est déjà contenue dans l'art. 12 OTV. Il n'est donc ni nécessaire ni judicieux de le répéter dans l'OITRV.

Le titre est modifié conformément au nouveau contenu de la disposition.

Al. 1: repris de l'art. 27i, al. 4, aOITRV avec des adaptations linguistiques.

Al. 2: sous une forme simplifiée, sans changement du contenu, repris de l'art. 27c, al. 2, aOITRV.

Al. 3: repris sans changement de l'art. 27c, al. 3, aOITRV.

Al. 4: repris de l'art. 27j aOITRV avec des adaptations linguistiques.

Conséquences: aucune

Art. 21 Interruption de la procédure de mise au concours

Repris de l'art. 27k aOITRV avec adaptation linguistique.

Art. 22 Publication

Disposition actuelle: art. 27l aOITRV.

Il est précisé à l'al. 1 que les publications sont effectuées par l'OFT.

Al. 2: repris sans changement.

Conséquences: aucune

Art. 23 Changement d'entreprise adjudicataire

Disposition actuelle: art. 28 aOITRV.

Etant donné qu'une partie de la disposition actuelle de l'aOITRV est désormais réglée au niveau de la loi à l'art. 32l LTV, la disposition de l'OITRV peut être limitée à l'actuel al. 2.

Conséquences: aucune

Section 5 Conventions d'objectifs

Art. 24 Principes

Disposition actuelle: art. 24 aOITRV.

L'al. 1 est modifié de manière à rendre impérative la formulation potestative, ce qui correspond au nouvel art. 31a^{ter} de la LTV.

Afin d'harmoniser les conventions d'objectifs, une durée de 4 à 6 ans en principe est introduite, conformément au message initial de la réforme du TRV. Il sera toutefois possible de conclure des conventions d'objectifs pour des périodes plus longues, notamment pour les conventions d'objectifs faisant suite à une mise au concours (en relation avec l'art. 26 OITRV).

L'al. 2 est repris tel quel.

L'ancien al. 3 aOITRV est supprimé, car cet élément n'a pas de valeur ajoutée et complique la mise en œuvre des conventions d'objectifs.

Le nouvel al. 3 crée une possibilité de déroger au principe des coûts non couverts planifiés dans les conventions d'objectifs (en relation avec l'art. 4, al. 2, let. c, OITRV).

Conséquences: La diffusion des conventions d'objectifs, prévue par la nouvelle LTV, est facilitée et mise en œuvre.

Abrogation de l'art. 25 aOITRV Contenu de la convention d'objectifs

Les dispositions sont désormais régies par l'art. 31a^{ter} LTV, il n'est donc plus nécessaire de prévoir une disposition dans l'OITRV.

Art. 25 Exceptions

L'art. 31^ater de la nouvelle LTV prévoit explicitement, à l'al. 3, des cas exceptionnels dans lesquels il n'est pas nécessaire de conclure une convention d'objectifs. Il convient de noter que même dans ces cas, il est tout à fait possible de conclure des conventions d'objectifs, mais que ce n'est pas une obligation.

Lors de la réglementation concrète de ces cas exceptionnels, des considérations économiques et pratiques ont été prises en compte: d'une part, les dépenses non négligeables liées à la conclusion d'une convention d'objectifs doivent être proportionnelles aux avantages escomptés. D'autre part, les règles d'exception doivent être claires et faciles à appliquer.

Le nouvel art. 25, let. a, prévoit une exception pour les installations à câbles et les bateaux. Premièrement, les installations à câbles et la navigation sont d'une importance marginale en termes de volume d'indemnisation dans le TRV. Deuxièmement, il existe moins de données ou de chiffres-clés pour ces deux modes de transport sur lesquels l'on pourrait se baser pour définir les objectifs; il manque notamment un instrument pour une comparaison systématique des coûts (analyse comparative). Enfin, les installations à câbles et la navigation sont également traitées différemment des bus ou des trains dans d'autres domaines, dans la pratique et/ou dans la loi.

La let. b prévoit une exception pour les offres de prestations transfrontalières, car ces lignes peuvent impliquer des commanditaires étrangers qu'il n'est pas possible de contraindre à conclure une convention d'objectifs.

Avec la let. c, on part du principe que pour les ET ayant un faible volume d'indemnisation dans le cadre du TRV, l'effort à fournir pour conclure une convention d'objectifs n'en vaut souvent pas la peine (clause de bagatelle analogue à celle d'autres domaines, par ex. dans le droit des marchés publics). La valeur seuil a été fixée sur la base des coûts estimés (effort de la part du mandant et de l'ET) pour la conclusion d'une convention d'objectifs et de son utilité (par ex. amélioration de la qualité, réduction des coûts, etc.) La référence à l'ensemble de l'ET permet une application simple et claire.

Let. d: d'autres cas particuliers sont envisageables, par exemple pour les ET ou les offres de prestations avec des modes de financement particuliers (entre autres le domaine financé sur la base des dépenses du ZVV [*Zürcher Verkehrsverbund*]). Des exceptions temporaires sont également envisageables afin d'assouplir l'obligation de conclure une convention d'objectifs dans la pratique. En outre, il ne doit pas être obligatoire d'en conclure pour les lignes qu'il est prévu de mettre au concours. Ces autres exceptions possibles sont prises en compte par la let. d.

Conséquences: les exceptions prévues par la nouvelle LTV sont définies. La proportionnalité de ces prescriptions est ainsi garantie.

Art. 26 Convention d'objectifs suite à une mise au concours

Disposition actuelle: art. 27m aOITRV.

Par souci de simplification, on renonce à l'instrument de la convention d'adjudication; désormais, après une mise au concours, les commanditaires concluent une convention d'objectifs avec l'ET; c'est pourquoi le terme «convention d'adjudication» est remplacé par «convention d'objectifs». Pour le reste, le contenu des dispositions a été repris sans changement. L'art. 27m, al. 1, aOITRV peut être supprimé sans compensation, car cette question est déjà réglée à l'art. 32k LTV.

L'al. 1 précise que les dispositions de l'art. 26 ne s'appliquent qu'aux conventions d'objectifs conclues à la suite d'une mise au concours.

Al. 2: par analogie avec les art. 15 et 19, il est précisé qu'il peut s'agir d'une mise au concours nette ou brute.

Al. 3: repris sans changement.

Conséquences: aucune

Art. 27 Système de bonus-malus

Disposition actuelle: art. 26 aOITRV.

L'actuel al. 1 n'est pas repris, car il est désormais réglé à l'art. 31a^{ter}, al. 2, let. d, LTV.

Al. 1: repris sans changement de l'art. 26, al. 2, aOITRV.

Al. 2: la disposition actuelle n'était pas formulée clairement. La méthode de comptabilisation des bonus et des malus doit être laissée à l'appréciation des entreprises de transport. Il faut préciser que selon l'art. 36 LTV, un éventuel bonus peut être utilisé librement et ne peut pas être intégré dans l'affectation du bénéfice, et qu'un malus ne peut pas non plus être prélevé sur la réserve spéciale.

Al. 3: repris sans changement de l'art. 26, al. 4, aOITRV.

Conséquences: aucune

Section 6 Procédure de commande

Art. 28 Déroulement et délais

Disposition actuelle: art. 11 aOITRV.

L'actuel alinéa 1 est supprimé. La périodicité de la procédure de commande est déjà réglée à l'art. 31b LTV, le terme de "période horaire" n'étant plus utilisé. Dans la pratique, cela n'a pas d'impact.

Nouveaux al. 1 et 2: repris de l'art. 11 al. 2 et 3 aOITRV sans changement.

Conséquences: aucune

Abrogation de l'art. 13 aOITRV Collaboration régionale

L'art. 13 aOITRV n'est pas repris. La collaboration régionale en matière de planification des offres de prestations, notamment du développement de l'infrastructure ferroviaire, est régie par l'art. 48d LCdF.

Conséquences: aucune

Art. 29 Objectifs financiers

Repris de l'art. 14 aOITRV. Remplacement de «plafond de dépenses» par «crédit d'engagement» par analogie à l'art. 30a LTV. Répartition de l'ancien al. 2 aOITRV sur les al. 2 et 3 OITRV.

Abrogation de l'art. 15 aOITRV Rémunération du capital propre

La rémunération du capital propre est désormais explicitement réglée à l'art. 35a LTV. Une réglementation supplémentaire au niveau de l'ordonnance n'est pas nécessaire, l'art. 15 aOITRV n'est pas repris.

Section 7 Offres

Art. 30 Invitation à établir des offres

Disposition actuelle: art. 16 aOITRV.

Al. 1: repris sans changement de l'art. 16, al. 1, aOITRV.

L'ancien al. 2 n'est pas repris, car des conventions d'objectifs sont désormais conclues avec toutes les ET.

Al. 2: repris sans changement de l'art. 16, al. 3, aOITRV.

Al. 3: repris de l'art. 16, al. 4, aOITRV (première phrase).

Al. 4: repris de l'art. 16, al. 4 (deuxième phrase). Matériellement, il n'y a pas de changement, la présentation d'une offre n'est toujours obligatoire que pour les prestations mises au concours. Le terme «convention d'adjudication» n'étant plus utilisé, il est remplacé par «convention d'objectifs».

Al. 5: repris avec adaptation linguistique de l'art. 16, al. 5, aOITRV

Conséquences: aucune

Art. 31 Présentation des offres

Disposition actuelle: art. 17 aOITRV.

Al. 1: repris sans changement de l'art. 17, al. 1, aOITRV.

L'al. 2 est complété par un renvoi à la définition de la notion de «ligne» dans l'OTV. En outre, les lignes peuvent être non seulement regroupées, mais aussi subdivisées («lignes d'offre»). Une commande séparée de certains frais généraux, par exemple pour la vente et la distribution, conformément à l'art. 32, al. 3, OITRV, serait également considérée comme une ligne d'offre. Étant donné que c'est aujourd'hui l'OFT qui définit ce point dans la pratique, il est précisé que l'OFT peut imposer cette règle et non les commanditaires comme c'est le cas actuellement. C'est en premier lieu le compte prévisionnel qui doit être structuré par lignes. D'autres éléments de l'offre, comme le plan d'investissement ou la liste des véhicules utilisés, sont valables pour l'ensemble du secteur et ne doivent pas être établis par ligne.

Al. 3: repris de l'art. 17, al. 3, aOITRV avec les adaptations suivantes:

- let. c: suppression de «convention d'adjudication»
- let. d: grâce à la nouvelle obligation de conclure des conventions d'objectifs, la remise d'un plan à moyen terme ne sera plus obligatoire, pour autant que l'évolution des recettes, des coûts et des indemnités figure dans la convention d'objectifs. Les plans à moyen terme continueront donc à faire partie des offres pour les ET sans convention d'objectifs.
- let. f: le calcul du prix du sillon est supprimé, car il fait désormais partie intégrante du compte prévisionnel (voir annexe 1).
- let. i : les rapports sur la qualité doivent être remis en tant que partie intégrante de l'offre.
- Les let. j. et k. actuelles ne sont pas reprises, car ces indications ne doivent pas obligatoirement être fournies avec chaque offre et peuvent, au besoin, être exigées en plus par les commanditaires conformément à l'al. 5. La charge de travail des ET s'en trouve ainsi réduite.

L'ancien al. 3^{bis} n'est pas repris. La différenciation des documents d'offre à présenter selon qu'il y a eu ou non une mise au concours n'a pas fait ses preuves. Par ailleurs, il reste possible de déterminer, dans le cadre de la mise au concours, quels documents doivent être remis et à quel moment.

Al. 4: les offres et les comptes effectifs doivent désormais être soumis de manière uniforme par les ET (nouvelle plate-forme de données). Cette nouvelle solution technique est actuellement en cours d'élaboration. La nouvelle disposition de l'al. 4 donne à l'OFT la possibilité de fixer de manière contraignante l'utilisation de la nouvelle plate-forme de données (une disposition analogue existe pour les comptes effectifs à l'art. 65, al. 4, OITRV).

Al. 5: repris de l'art. 17, al. 4, aOITRV, avec une mise à jour du contenu. Le rapport sur la qualité est désormais un élément obligatoire des offres (pour les ET qui doivent établir un rapport sur la qualité); en revanche, les documents relatifs à la vente et au tarif qu'il n'est plus obligatoire de fournir sont énumérés à l'al. 4.

Conséquences: le volume des documents à fournir est légèrement réduit.

Art. 32 Compte prévisionnel

Dispositions actuelles: art. 14 à 18 OCEC, art. 29, al. 5, aOITRV.

La disposition actuelle est réorganisée. Les nouveaux al. 1 et 2 règlent les principes à appliquer, les al. 3 et 4 la structure du compte prévisionnel.

Al. 1: repris en partie de l'art. 14, al. 1, OCEC. Les principes de la prestation et du pollueur-payeur, ainsi que le principe du calcul de l'intégralité des coûts, déjà en vigueur jusqu'à présent, restent applicables.

Al. 2: les coûts, les recettes et les indemnités doivent être présentés séparément pour chaque ligne faisant l'objet d'une offre. Le compte prévisionnel ne doit comprendre que les offres de prestations du TRV commandées en commun, mais pas les lignes ou les activités annexes à la commande desquelles la Confédération ne participe pas. Les offres concernant ces lignes doivent être remises à leurs commanditaires, ce qui sera également possible au moyen de la nouvelle plate-forme de données. La structure minimale des coûts, des recettes et des indemnités, actuellement régie par les art. 16 à 18 de l'OCEC, est établie dans la nouvelle annexe 1, dont la structure, contraignante pour toutes les ET, correspond à la structure de calcul de la future plate-forme de données élaborée dans le cadre de la *guidance*.

Al. 3: repris de l'art. 29, al. 5, aOITRV, quoique non seulement la vente et la distribution pourraient être indemnisées en tant qu'offre de prestations autonome, mais aussi d'autres prestations telles que les services de sécurité ou les projets. C'est pourquoi, en plus de chaque ligne d'offre selon l'horaire, il doit désormais être possible de demander des lignes d'offre pour les frais généraux (selon le message relatif à la modification de la LTV: commande fonctionnelle de blocs de coûts généraux) pour le total des coûts de ces autres prestations du secteur du TRV. Cela permet d'identifier plus facilement les frais généraux ainsi que leurs modifications financières, de les discuter ou de les négocier plus facilement avec les ET et, le cas échéant, de les commander et de les financer en tant que ligne d'offre indépendante en dehors des lignes d'offre selon l'horaire.

Al. 4: repris de l'art. 17, al. 5, OCEC, avec mise à jour du renvoi à l'OTV.

Al. 5: selon l'art. 35a, al. 2, LTV, le Conseil fédéral édicte des dispositions supplémentaires sur l'imputabilité des coûts et des recettes. Ces dispositions sont édictées sous la forme d'une directive de l'OFT (*guidance*) sur l'imputabilité des coûts, pour laquelle la compétence est ici donnée à l'OFT.

L'art. 17, al. 3, OCEC est abrogé, car il concerne avant tout le secteur du transport local, à la commande duquel la Confédération ne participe pas.

Conséquences: grâce à la nouvelle directive de l'OFT (*guidance*) sur l'imputabilité des coûts, les commanditaires et les ET auront moins à discuter, après une période de transition, de l'imputabilité des coûts dans les secteurs indemnisés. Avec la structure minimale, qui s'applique aussi bien au compte prévisionnel (valeurs planifiées) qu'au compte de résultats par ligne (valeurs effectives), les analyses d'écart entre prévisionnel et effectif seront plus parlantes. Les frais généraux (blocs de coûts généraux) sont simplement commandés séparément, mais pas en plus. Les modifications n'ont donc pas d'impact financier significatif.

Art. 33 Compte prévisionnel à moyen terme

Repris sans changement de l'art. 20 OCEC, sauf que la précision selon laquelle il s'agit du plan à moyen terme pour le secteur du TRV peut être supprimée.

Art. 34 Recettes et activités annexes

Dispositions actuelles: art. 29, al. 8 et 9, aOITRV, art. 2 et 16, al. 3, OCEC.

L'al. 1 dispose que les recettes annexes de la branche du TRV ainsi que les bénéfices crédités au TRV sur les activités annexes doivent être présentés séparément selon la structure du compte prévisionnel ainsi que du compte de résultats par ligne dans l'annexe 1.

Al. 2 à 4: la distinction entre les recettes annexes et les activités annexes ne s'est pas toujours avérée simple par le passé, les dispositions en vigueur dans l'OITRV et l'OCEC ont été appliquées différemment par les ET. Il convient désormais de distinguer trois types de recettes et d'activités annexes:

- les prestations directement liées à la fourniture de la prestation (par ex. publicité dans et sur les véhicules) constituent toujours des recettes annexes (al. 2);
- les prestations indépendantes de la production (par ex. courses spéciales avec des véhicules distincts, non utilisés dans les secteurs commandés) sont toujours des activités annexes (al. 3);
- en cas d'utilisation de ressources aussi bien pour des offres commandées que pour des offres destinées à des tiers (par ex. courses spéciales avec des véhicules également utilisés dans des secteurs commandés), il convient de négocier entre le commanditaire et l'ET, dans le cadre des conventions d'objectifs, si ces prestations doivent être gérées comme des recettes annexes ou comme des activités annexes (al. 4).

Al. 5: les principes relatifs aux recettes annexes et aux activités annexes sont actuellement en cours d'élaboration dans le cadre des travaux relatifs à la *guidance* et doivent être inscrits dans une directive de l'OFT. Comme jusqu'à présent, l'OFT doit avoir la compétence de décider de l'attribution au cas par cas.

Conséquences: procédure uniforme pour clarifier l'attribution des recettes/activités annexes, ce qui entraîne une augmentation de la transparence.

L'actuel art. 29, al. 9, aOITRV est abrogé, car les dispositions font déjà partie des art. 8 (offres de prestations) et 34 (recettes annexes) de l'OITRV.

Art. 35 Investissements

Disposition actuelle: art. 19 aOITRV.

Al. 1 à 5: repris sans changement de l'art. 19, al. 1 à 5, aOITRV.

Al. 6: il est désormais explicitement stipulé que les conditions et le processus d'approbation d'un investissement par les commanditaires doivent être réglés dans une directive de l'OFT. Aujourd'hui, il existe à cet effet un guide de l'OFT.

Conséquences: aucune

Art. 36 Chiffres-clés et comparaison systématique des offres de prestations commandées

Disposition actuelle: art. 20 aOITRV.

L'al. 1 a été repris de l'art. 20. L'OFT calcule les chiffres-clés financiers des différentes lignes sur la base des offres et des comptes effectifs.

Alinéa 2: outre le calcul des chiffres-clés, l'OFT procède également à une comparaison systématique des offres de prestations commandées (*benchmark*). L'instrument de *benchmarking* national développé en 2021 avec un soutien externe et en collaboration avec les cantons se base sur un modèle de coûts. Ce modèle permet une comparaison simple, mais néanmoins différenciée des coûts des prestations de bus et de train des transports publics fournies en Suisse par les ET. Il est actuellement applicable aux lignes de bus et de train diesel «régulières». Les lignes spéciales telles que les offres de nuit, les installations à câbles, les bateaux, les lignes de bus électriques, de trolleybus ou de tramway ne sont pas évaluées actuellement (données insuffisantes).

Al. 3: les résultats des calculs de l'OFT sont mis à la disposition des cantons et des ET. À l'avenir, il est également prévu de publier ces résultats.

Conséquences: une base fiable et objective a été créée pour mieux évaluer l'efficacité de la prestation de services.

Art. 37 Examen des offres

Repris sans changement de l'art. 18 aOITRV.

Section 8 Conventions d'offre

Art. 38 Conclusion de conventions d'offre

Disposition actuelle: art. 21 aOITRV.

Al. 1: repris sans changement de l'art. 21, al. 1, aOITRV.

Al. 2: repris de l'art. 21, al. 2, aOITRV, en précisant que cette disposition ne s'applique qu'aux conventions d'objectifs conclues après une décision d'adjudication au sens de l'art. 26 (pour les lignes mises au concours), en lieu et place du terme «convention d'adjudication» qui n'est plus utilisé.

Al. 3: repris de l'art. 21, al. 3, aOITRV, en précisant qu'il s'agit ici d'une convention d'objectifs avec des coûts ou des indemnités fixes, puisque des conventions d'objectifs sont désormais conclues avec toutes les ET. Comme jusqu'à présent, cette disposition sert à donner aux commanditaires un moyen de pression sur les ET dont les coûts non couverts sont trop élevés. Il faut pouvoir imposer à ces ET, comme condition préalable à une nouvelle commande, de fixer leurs coûts ou leurs indemnités de manière contraignante dans une convention d'objectifs.

L'actuel al. 4 n'est pas repris. La durée de la convention d'offre est fixée dans la convention elle-même. Comme l'art. 28 dispose déjà que la procédure de commande est menée pour une période d'horaire, cette disposition est superflue.

Nouvel al. 4: repris sans changement de l'art. 21, al. 5, aOITRV.

Conséquences: aucune.

Art. 39 Réserves

Disposition actuelle: art. 22 aOITRV.

Ancien al. 1: repris sans changement et réparti entre les nouveaux al. 1 et 2.

L'ancien al. 2 n'est pas repris, une compensation du remboursement avec les indemnités des périodes futures n'est pas autorisée.

Art. 40 Négociations ultérieures

Disposition actuelle: art. 23 aOITRV.

Al. 1: repris avec des adaptations linguistiques

Al. 2: tant que tous les commanditaires sont d'accord pour adapter une convention d'offre, il n'est pas nécessaire de limiter davantage les circonstances sur lesquelles les ET n'ont aucune influence. Cet alinéa est raccourci en conséquence.

Section 9 Parts cantonales et fédérales dans les indemnités

Art. 41 Calcul de la clé de répartition intercantonale

Al. 1 à 4: repris sans changement de l'art. 29a aOITRV.

L'al. 5 est supprimé à titre de simplification, car ce cas particulier ne se présente pas dans la pratique.

Art. 42 Calcul des participations cantonales

Repris sans changement de l'art. 29b aOITRV.

Art. 43 Variation annuelle maximale de la part de la Confédération

Repris sans changement de l'art. 29c aOITRV.

Chapitre 3 Offres de prestations d'importance nationale □ autres offres de prestations □ amélioration d'offres et allègements tarifaires

Art. 44 Offres de prestations d'importance nationale

Cet article dispose désormais explicitement que la Confédération peut commander seule des offres d'importance nationale, sans la participation des cantons, en vertu de l'art. 28, al. 3, LTV. Alors que la commande d'offres de prestations par la Confédération seule n'est toujours pas prévue ou seulement dans des cas exceptionnels temporaires, comme par exemple pendant l'Euro08, les prestations des organisations mandatées (gestionnaires de système), conformément à la future OCTSE²⁰, ainsi que

²⁰ En consultation du 23 mars 2023 au 10 juin 2023: [Consultations en cours](#)

les tâches de coordination, par exemple dans le cadre de la nouvelle loi sur le CO₂ pour les bus électriques, doivent à l'avenir pouvoir être indemnisées par la Confédération sur le seul crédit TRV.

Conséquences: nouvelle base légale pour les commandes de la Confédération sans participation des cantons

Art. 45 Coordination

Repris sans changement de l'art. 30 aOITRV.

Art. 46 Réductions de tarif

Repris de l'art. 30 aOITRV, complété par un renvoi à l'art. 28, al. 4, LTV.

Art. 47 Communautés tarifaires

Disposition actuelle: art. 32 aOITRV.

Il est précisé que la répartition des recettes dans les communautés tarifaires doit également tenir compte de la structure des titres de transport par ligne, ce qui est déjà le cas aujourd'hui dans la grande majorité des communautés tarifaires. Recenser et intégrer la structure des titres de transport dans la répartition des recettes est le seul moyen de garantir que les différentes parts de titres de transport, qu'elles génèrent des recettes élevées ou faibles par personne-kilomètre, soient prises en compte de manière appropriée et que le principe de causalité soit ainsi respecté. En règle générale, la structure des titres de transport n'est pas recensée annuellement aujourd'hui, mais le plus souvent tous les 4 à 5 ans, ce qui peut être maintenu avec la nouvelle disposition. Un relevé plus fréquent n'apporterait guère d'informations supplémentaires pertinentes, mais augmenterait nettement la charge de travail des ET et des communautés.

Les dispositions actuelles des let. b. et c. ne sont pas reprises, car elles n'ont actuellement plus de pertinence pratique. En revanche, la nouvelle let. b. stipule que le niveau de recettes d'une communauté tarifaire ne doit pas être inférieur de plus de 20 % à celui du service direct national. Pour comparer ces niveaux de recettes, l'OFT a développé un modèle avec un soutien externe et l'a introduit en 2022²¹.

Conséquences: des recensements de la structure des titres de transport doivent obligatoirement être menés dans toutes les communautés tarifaires et de transport.

Art. 48 Extensions provisoires de l'offre de prestations

Repris de l'art. 33 aOITRV avec adaptation linguistique.

Chapitre 4 Aides financières

Section 1 Cautionnements

Art. 49 Principe

Repris de l'art. 34 aOITRV, remplacement de «garantie de la Confédération» par «cautionnement» selon l'art. 31 LTV.

Art. 50 Conditions et charges

²¹ Lettre «Nouveau modèle: Compensation du niveau de prix communautaire» du 16.11.2022

Disposition actuelle: art. 35 aOITRV

Remplacement de «garantie de la Confédération» par «cautionnement» selon l'art. 31 LTV et adaptation du renvoi à l'art. 35 OITRV au lieu de l'art. 19 aOITRV.

Al. 2: repris sans changement de l'art. 35, al. 2, aOITRV.

Actuellement, les conditions et le processus d'octroi des cautionnements sont précisés dans un guide. Le nouvel al. 3 stipule qu'à l'avenir, cela devra se faire sous la forme d'une directive, qui régira également l'approbation des investissements par les commanditaires selon l'art. 35.

Conséquences: aucune.

Art. 51 Compétence

Repris de l'art. 36, al. 1, aOITRV, remplacement de «garantie de la Confédération» par «cautionnement» selon l'art. 31 LTV.

L'actuel al. 2 est abrogé. Le délai pour demander un cautionnement est désormais fixé dans la directive de l'OFT visée à l'art. 58, al. 2.

Section 2 Conversion et suspension du remboursement de prêts

Art. 52 Principe

Repris sans changement du contenu de l'art. 37, al. 2, aOITRV.

L'actuel al. 1 est abrogé, car cette disposition est déjà réglée à l'art. 31, al. 3, LTV.

Art. 53 Conditions et charges

Repris de l'art. 38 aOITRV avec adaptations linguistiques et mise à jour du renvoi à l'art. 35 au lieu de l'art. 19 aOITRV.

Art. 54 Présentation de la demande

Repris sans changement de l'art. 39 aOITRV.

Art. 55 Convention de conversion ou de suspension

Repris de l'art. 40 aOITRV avec des adaptations linguistiques.

Section 3 Contributions à l'innovation et aux investissements des entreprises de transport à câbles

Art. 56 Innovations

Disposition actuelle: art. 41 aOITRV

Les modifications de cet article se basent en majorité sur le message relatif à la modification de la LTV (réforme du TRV), l'art. 56 ne concernant désormais plus que les innovations.

Al. 1: conformément à l'art. 28 LTV, les contributions à fonds perdu destinées à encourager l'innovation peuvent désormais bénéficier au transport régional, au transport local, au transport grandes lignes et aux prestations sans fonction de desserte.

Al. 2: les conditions et le processus d'adjudication seront définis dans une nouvelle directive de l'OFT pour le programme d'encouragement.

Conséquences: désormais, ce ne sont plus seulement les innovations du secteur du TRV qui peuvent être subventionnées, mais celles de l'ensemble des transports publics. Les moyens financiers ne changent pas.

Art. 57 Investissements des entreprises de transport à câbles

Disposition actuelle: art. 42 aOITRV

Al. 1: repris avec des adaptations linguistiques, sauf la disposition selon laquelle les contributions ne sont accordées que si les investissements ne peuvent pas être financés par des moyens d'amortissement. Les contributions de la Confédération provenant du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) s'élèvent, conformément à l'art. 38, al. 2, OCFIF, à 50 % de l'investissement, indépendamment des éventuels fonds propres des ET. Elles doivent être utilisées pour le financement d'investissements non financés au moyen de contributions du FIF.

Al. 2: les conditions et le processus de financement des investissements des installations à câbles indemnisées seront désormais édictés sous la forme d'une directive de l'OFT (*guidance*).

Conséquences: aucune

Abrogation des articles 43 à 46 aOITRV

Hormis les contributions aux investissements des installations à câbles régies par l'art. 57, la Confédération n'accorde plus de contributions ou de prêts pour les investissements du secteur du TRV. Les dispositions des articles 43 à 46 aOITRV ne sont donc pas reprises.

Chapitre 5 Présentation des comptes

Section 1 Principes

Art. 58 (Présentation des comptes : Principes)

Al. 1: repris sans changement de l'art. 4, al. 1, OCEC.

Al. 2: selon l'art. 35, al. 4, LTV, l'OFT désigne la réglementation à appliquer pour la présentation des comptes sous la forme d'une directive, en prévoyant également des exceptions pour les cas où aucune prescription ne doit être imposée (par ex. entreprises étrangères ou micro-entreprises). Il doit s'agir d'une norme au sens de l'art. 1, al. 1, de l'ordonnance du 21 novembre 2012 sur les normes comptables reconnues (ONCR)²². L'OFT peut déterminer quelle norme doit être appliquée.

Conséquences: les exceptions permettent de garantir la proportionnalité de ces prescriptions.

Section 2 Comptabilité analytique

²² RS 221.432

Art. 59 (Comptabilité analytique)

Dispositions actuelles: art. 29 aOITRV, art. 13 à 15 OCEC

Al. 1: repris de l'art. 29, al. 1, aOITRV, la disposition s'appliquant non plus aux ET proposant des offres de prestations donnant droit à des indemnités, mais aux ET proposant du TRV commandé conjointement.

Al. 2: repris de l'art. 29, al. 6, aOITRV

Al. 3: repris sans changement de l'art. 13, al. 1, OCEC.

Al. 4: repris de l'art. 14, al. 2, OCEC avec des adaptations linguistiques ainsi que de l'art. 15, al. 1, OCEC sans changement. Une prescription détaillée sur la structure des recettes, des coûts et des indemnités est donnée en conséquence dans l'annexe 1.

Al. 5: repris sans changement de l'art. 13, al. 2, OCEC.

Al. 6: la tenue d'une comptabilité analytique doit désormais être réglée dans une directive.

Al. 7: repris sans changement de l'art. 29, al. 3, aOITRV.

Conséquences: grâce aux directives de l'OFT qui apportent de la clarté, il devrait y avoir moins de discussions de fond avec les ET après une période de transition. Avec la structure minimale, qui s'applique aussi bien au compte prévisionnel (valeurs prévisionnelles) qu'au compte de résultats par ligne (valeurs réelles), les analyses d'écart entre le prévisionnel et le réel seront plus parlantes.

Section 3 Compte des immobilisations et des amortissements

Art. 60 Principes

Disposition actuelle: art. 8 OCEC.

Al. 1: repris sans changement de l'art. 8, al. 1, OCEC (première phrase).

Al. 2: repris sans changement de l'art. 8, al. 1, OCEC (deuxième phrase).

L'actuelle annexe de l'OCEC concernant les fourchettes des taux d'amortissement pour les installations du TRV n'est pas reprise, pas plus que l'actuel al. 2. À l'avenir, les fourchettes visées à l'art. 63, al. 1, OITRV seront fixées par l'OFT dans une directive qui sera soumise en temps voulu aux milieux intéressés. Le transfert de l'annexe dans une directive de l'OFT permettra à l'avenir de réagir plus rapidement aux modifications, par exemple en cas de nouveaux types de propulsion pour les bus (bus électriques).

Conséquences: aucune

Art. 61 Délimitation entre le compte de résultat et le compte des immobilisations et des amortissements

Repris sans changement de l'art. 9 OCEC.

Art. 62 Activation et sortie comptable d'immobilisations

Repris sans changement de l'art. 10 OCEC.

Art. 63 Amortissements et correction de valeur

Disposition actuelle: art. 11 OCEC.

Al. 1: l'actuelle annexe de l'OCEC concernant les fourchettes des taux d'amortissement pour les installations du TRV n'est pas reprise. À l'avenir, les fourchettes seront fixées par l'OFT dans une directive, conformément à l'art. 63, al. 1, OITRV (voir commentaire de l'art. 60 OITRV). Le transfert de l'annexe dans une directive de l'OFT permettra à l'avenir de réagir plus rapidement aux modifications, par exemple en cas de nouveaux types de propulsion pour les bus (bus électriques).

Nouvel al. 2: la disposition actuelle de l'art. 11, al. 1, OCEC est adaptée. Désormais, la durée d'amortissement d'une installation commence avec le début de l'exploitation, qui est clairement défini dans Swiss GAAP RPC, et non avec la mise en service commerciale. Il s'est avéré que, pour le matériel roulant ferroviaire en particulier, la période des courses d'essai non commerciales, c'est-à-dire sans passagers payants, peut durer plus longtemps et que la pratique en usage chez les ET est d'amortir les véhicules dès cette période.

L'actuel al. 2 n'est pas repris. À l'avenir, la fixation des taux d'amortissement relèvera de la responsabilité des ET, une autorisation formelle de l'OFT en cas d'écart n'est plus nécessaire. Toutefois, les éventuels écarts (par ex. durée, type de sous-installation) devront toujours être justifiés. L'OFT fixera désormais les taux d'amortissement dans une directive. Etant donné qu'une adaptation des taux d'amortissement peut rapidement avoir des conséquences financières importantes pour les commanditaires, il ne faut pas s'attendre à ce que des changements majeurs interviennent dans la pratique. Le processus peut toutefois être simplifié.

L'ancien al. 2^{bis} n'est pas repris, car il concerne uniquement l'infrastructure, dont les amortissements sont déjà couverts par des standards communs à la branche.

Al. 3: repris de l'art. 11, al. 1^{bis}, OCEC, à ceci près qu'il n'est plus fait référence à l'annexe ni nécessaire d'obtenir une autorisation lorsqu'il y a lieu de procéder à une structuration différente pour les installations secondaires.

Al. 4: repris sans changement de l'art. 11, al. 3, OCEC

Conséquences: plus grande liberté pour les ET, simplification du processus

Art. 64 Modification de la durée d'utilisation

Disposition actuelle: art. 12 OCEC.

L'ancien al. 1 est supprimé. Cet alinéa n'est plus nécessaire, car son contenu est déjà couvert par le nouvel al. 1 (actuel art. 12, al. 2, OCEC).

al. 1: repris de l'actuel art. 12, al. 2, OCEC sans changement majeur (ajout « comme prévu

al. 2: repris de l'actuel art. 12, al. 3, OCEC sans changement majeur (suppression de «résultats d'aliénations»

L'al. 4 n'est pas repris, car il ne concerne que l'infrastructure et doit donc être réglé dans l'OCPF (art. 37b OCPF).

Conséquences: aucune

Section 4 Comptes annuels

Art. 65 (Comptes annuels)

Disposition actuelle: art. 6 OCEC

Al. 1: la liste des documents à fournir a été adaptée:

- let. a: reprise sans changement;
- let. b: comme la vérification des comptes annuels a désormais lieu après l'assemblée générale, le rapport de gestion est désormais mentionné comme partie intégrante des documents relatifs aux comptes annuels, remplaçant ainsi l'actuel art. 3 OCEC;
- let. c: le compte de résultats par ligne doit être établi pour les secteurs commandés (TRV commandé en commun, autres offres commandées selon l'art. 3); en outre, les sommes des différents coûts et recettes des autres secteurs et celles de tous les secteurs doivent être indiquées;
- let. d: disposition partiellement reprise de l'art. 6, let. b, OCEC, avec la précision que les délimitations doivent être soumises par secteur d'activité;
- let. e: repris sans mesure des prestations. La mesure des prestations est exigée pour le secteur Infrastructure avec des documents séparés dans la WDI;
- let. f: repris sans changement de l'art. 6, let. d, OCEC;
- let. g: repris sans changement de l'art. 6, let. e, OCEC;
- let. h: repris sans changement de l'art. 6, let. f, OCEC;
- let. i: rapport d'audit spécial conformément à l'art. 38, al. 3, LTV;
- let. j: le rapport détaillé de l'organe de révision au conseil d'administration doit aujourd'hui déjà être remis en tant que partie intégrante de la déclaration visée à l'art. 6, al. 1, let. a, OCEC;
- let. k: les écarts dans les comptes effectifs par rapport aux comptes prévisionnels doivent être justifiés.

Al. 2: repris sans changement de l'art. 6, al. 2, OCEC. Le procès-verbal de l'assemblée générale doit être remis dès qu'il est entré en force, ce qui peut aussi être le cas après le délai de remise des autres documents relatifs aux comptes annuels.

Al. 3: repris sans changement de l'art. 6, al. 3, OCEC.

Al. 4: en plus des offres, les documents relatifs aux comptes effectifs doivent désormais être remis au moyen de la nouvelle plate-forme de données. Cette disposition correspond à la disposition analogue de l'art. 31, al. 2, OITRV pour la présentation des offres.

Conséquences : davantage de transparence vis-à-vis des commanditaires et simplification de la remise des documents.

Chapitre 6 Dispositions finales

Art. 66 Abrogation et modification d'autres actes

L'aOITRV et l'OCEC sont abrogées.

Art. 67 Dispositions transitoires

Al. 1: les «conventions d'adjudication» actuelles résultant de mises au concours sont assimilées, jusqu'à leur expiration, à des conventions d'objectifs au sens de l'art. 26 OITRV. Désormais, des conventions d'objectifs sont également conclues après des mises au concours.

Al. 2: repris sans changement de l'art. 47, al. 3, aOITRV, car des offres continuent d'être commandées auprès d'installations à câbles bénéficiant d'une autorisation cantonale au lieu d'une concession.

Art. 68 Entrée en vigueur

L'entrée en vigueur est prévue pour le 1^{er} janvier 2025, les nouvelles dispositions s'appliquant ensuite pour la première fois à la procédure de commande 2027/2028.

Annexes

Annexe 1 Structuration du compte prévisionnel et du compte de résultats par ligne

Voir en particulier les explications relatives à l'art. 32, al. 2. La structure minimale des coûts, des recettes et des indemnités est désormais réglée à l'annexe 1. Elle est contraignante pour toutes les ET et s'applique aussi bien au compte prévisionnel selon l'art. 32 (valeurs planifiées) qu'au compte de résultats par ligne selon l'art. 59 (valeurs effectives). Élaborée dans le cadre des travaux relatifs à la *guidance* avec des représentants des cantons et des ET, elle constitue la base de la structure de calcul de la future plate-forme de données de l'OFT.

Annexe 2 Participations cantonales: conditions structurelles et formule

L'ancienne annexe 1 aOITRV est reprise, la formule de calcul des participations cantonales pour la période 2025 à 2028 a été actualisée sur la base des commandes définitives 2022. Les bases de calcul seront encore soumises aux services cantonaux des transports publics pour examen.

Annexe 3 Participations cantonales en pour cent

Disposition actuelle: annexe 2 aOITRV

Conformément à l'art. 42, al. 2, les participations cantonales doivent être recalculées au moins tous les quatre ans, ce qui est fait avec les adaptations des années d'horaire et des participations cantonales en pour cent à l'actuelle annexe 2. Les participations cantonales sont valables pour les années 2025 à 2028.

Annexe 4 Abrogation et modification du droit en vigueur

Dans l'annexe 4, des abrogations et des modifications sont apportées aux autres ordonnances suivantes en raison de la réforme du TRV ou de mises à jour; l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur les émoluments pour les transports publics (OEmol-TP)²³, l'ordonnance du 14 octobre 2015 sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCPF)²⁴ l'ordonnance du 25 mai 2016 sur le transport de marchandises (OTM)²⁵, l'ordonnance du 21 décembre 2006 sur les installations à câbles (OICa)²⁶ et l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur le transport de voyageurs (OTV)²⁷.

3.1.1 Ordonnance du 25 novembre 1998 sur les émoluments pour les transports publics (OEmol-TP)

Art. 42

L'OCEC révisée, qui est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2020, avait déjà renoncé à l'approbation des comptes. Par conséquent, il n'est plus nécessaire de percevoir des émoluments pour la vérification et l'approbation des comptes.

²³ RS 742.102

²⁴ RS 742.120

²⁵ RS 742.411

²⁶ RS 743.011

²⁷ RS 745.11

3.1.2 Ordonnance du 14 octobre 2015 sur les concessions de la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCPF)

Préambule

En raison de la reprise de dispositions de l'ancienne OCEC dans l'OCPF, le préambule doit également être complété en conséquence. Il est désormais fait référence aux art. 1, al. 3, 6, 8, 9b, 57, al. 3, et 97 LCdF et 35, al. 3, LTV, au lieu de l'art. 35, al. 1, LTV.

Art. 2 Séparation du secteur Infrastructure des autres secteurs de l'entreprise: portée

Dans le titre, il est précisé qu'il ne s'agit pas seulement de la délimitation par rapport au secteur des transports, mais par rapport à tous les autres secteurs.

Al. 3: repris par analogie de l'art. 7, al. 1, OCEC

Al. 4: repris tel quel de l'art. 7, al. 2, OCEC

Al. 5: repris tel quel de l'art. 7, al. 3, OCEC

Al. 6: l'art. 8, al. 2, OCEC est repris en substance. L'annexe de l'OCEC est abrogée et remplacée par une directive de l'OFT. La future directive de l'OFT renverra à la réglementation RTE 29900, qui est obligatoire pour la branche et qui sert de base pour les calculs spécifiques aux entreprises des taux d'amortissement des différents types d'installations.

Conséquences: actuellement, les gestionnaires d'infrastructure sont tenus contractuellement d'appliquer la réglementation RTE 29900 par le biais de conventions de prestations. Grâce aux adaptations, ils y sont également tenus en vertu de l'ordonnance et de la future directive de l'OFT.

Art. 3 Séparation du secteur Infrastructure des autres secteurs de l'entreprise: comptes par secteurs

Dans le titre, il est précisé qu'il ne s'agit pas seulement de la délimitation par rapport au secteur des transports, mais par rapport à tous les autres secteurs.

Al. 3^{bis}: repris tel quel de l'art. 13, al. 4, OCEC

Conséquences: aucune

Art. 5 Délimitation entre les domaines d'investissement Maintien de la qualité des infrastructures et Aménagement

L'al. 1, let. d, et l'al. 2, let. a, précisent que, dans le transport de marchandises, les sillons supplémentaires sont le critère pertinent pour distinguer entre maintien de la qualité des infrastructures et aménagement. Contrairement au transport de voyageurs, le transport de marchandises n'utilise généralement pas tous les sillons qui lui sont réservés. Il existe donc une différence entre les trains-kilomètres et les sillons. Il est possible d'augmenter le nombre de trains-kilomètres sans augmenter le nombre de sillons, même avec l'infrastructure actuelle. Toutefois, seuls les investissements que l'infrastructure actuelle ne pourrait plus absorber doivent être considérés comme un aménagement. L'adaptation va donc dans le sens de la notion d'aménagement.

Conséquences: en transport de marchandises, les investissements ne sont considérés comme des aménagements que s'ils impliquent des sillons supplémentaires, même s'il en résulte davantage de trains-kilomètres.

Art. 22 Tronçons de desserte capillaire

Al. 1, let. a et b: le renvoi à l'OITRV est adapté en raison de la révision totale et de la nouvelle numérotation. La disposition est reformulée et il est précisé qu'il s'agit du raccordement «au réseau ferroviaire». C'était déjà le cas auparavant, mais c'est désormais plus clairement exprimé.

Conséquences: aucune

Art. 26 Conventions de collaboration entre entreprises de transport

Al. 2: le terme «coûts financiers» n'est généralement pas utilisé et est remplacé. L'idée de base de l'art. 64 LCdF des «coûts complets» est reprise. Les coûts complets ne comprennent pas l'intérêt calculé (voir la définition de cette notion dans la directive sur la compensation des prestations intra-consortium). C'est pourquoi la limitation de l'intérêt calculé à 5 francs par mètre carré est supprimée. Cela permet de garantir qu'il ne sera toujours pas possible de facturer des prix excessifs pour la location ou l'affermage de surfaces dans le cadre de la collaboration entre ET.

Conséquence: à l'avenir, l'intérêt calculé ne pourra plus être facturé pour la location ou l'affermage d'ouvrages, d'installations et d'équipements.

Art. 27 Offre

Al. 2, let. c: la terminologie est harmonisée avec celle de la plate-forme de saisie électronique (notion de «chiffres-clés» au lieu «d'indicateurs»).

Al. 2, let. e: le rapport sur l'état du réseau n'étant pas exigé pour l'offre, cette lettre est abrogée.

Al. 2, let. f: les recettes planifiées sont désormais également mentionnées dans les documents à joindre. Actuellement, l'OFT peut exiger les coûts et les recettes sur la base des articles 16 et 17 de l'OCEC. L'abrogation de l'OCEC rend cette précision nécessaire.

L'al. 4 remplace l'art. 15, al. 1 et 2, OCEC pour la partie Offre, en ce sens que le degré de détail peut désormais être réglé par l'OFT. L'OFT prescrit le degré de détail par les masques de saisie de la plate-forme d'annonce ou par des spécifications d'interface. En outre, l'OFT peut accorder des exceptions pour le rapport des données planifiées, comme c'est déjà le cas aujourd'hui.

Conséquences: aucune

Art. 28 Teneur de la convention de prestations

À la let. e, on parle de chiffres-clés au lieu d'indicateurs en raison de l'harmonisation conceptuelle avec la plate-forme de saisie électronique.

Conséquences: aucune

Art. 31 Établissement de rapports et vérification de la réalisation des objectifs

L'al. 2 est complété par l'art. 16, al. 5, OCEC, inchangé, pour le rapport des données effectives.

Conséquences: aucune

Section 7b: Présentation des comptes

Une nouvelle section est introduite, qui contient les articles correspondants de l'OCEC.

Art. 37b Modification de la durée d'utilisation

En principe, les al. 1 à 4 correspondent à l'art. 12, al. 1 à 4, OCEC. Comme la durée d'utilisation d'une installation pour le secteur TRV est réglée dans l'OITRV, l'article est limité au secteur Infrastructure. En outre, l'al. 4 précise que le plan d'investissement doit indiquer les revenus d'aliénation et non les résultats d'aliénation.

Conséquence: au lieu des résultats d'aliénation (revenus moins charges), c'est le revenu d'aliénation (revenu uniquement) qui doit être annoncé dans le plan d'investissement, car cela permet de tirer de meilleures conclusions sur les besoins de financement des investissements.

Art. 37c Structuration des recettes et des coûts

Remplace l'art. 17, al. 2 et 4, OCEC. Au lieu de l'énumération dans l'ordonnance, l'OFT peut régler la structure. L'OFT prescrit le degré de détail par les masques de saisie de la plate-forme d'annonce ou par des spécifications d'interface.

Conséquences: aucune

Art. 38 Investissements dans les installations de transport à câbles

L'al. 2 est corrigé en ce qui concerne le renvoi à la loi sur les installations à câbles.

Conséquences: aucune

3.1.3 Ordonnance du 25 mai 2016 sur le transport de marchandises (OTM)

Art. 16 al. 2

En raison de la révision totale de l'OITRV, le renvoi à l'annexe correspondante (jusqu'ici annexe 2 aOITRV) doit être adapté dans l'OITRV révisée.

Conséquences: aucune

Art. 24 al. 2

En raison de la révision totale de l'OITRV, il convient de renvoyer aux articles correspondants (jusqu'ici art. 16 à 23 aOITRV) de l'OITRV révisée.

Conséquences: aucune

3.1.4 Ordonnance du 21 décembre 2006 sur les installations à câbles (OICa)

Art. 58 al. 3 let. b

Selon l'ancienne disposition de l'art. 35, al. 1, LTV, la réglementation de la présentation des comptes des entreprises incombait au Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC). Sur la base des dispositions révisées de la LTV, le Conseil fédéral règle désormais les détails de la présentation des comptes (art. 35, al. 3, LTV). L'OFT désigne les normes de présentation des comptes applicables (art. 35, al. 4, LTV).

Conséquences: aucune

3.1.5 Ordonnance du 4 novembre 2009 sur le transport de voyageurs (OTV)

Art. 5 Fonction de desserte

L'OFT a harmonisé les termes utilisés dans l'OITRV et dans l'OTV. Aujourd'hui, il est parfois fait référence à l'OITRV dans l'OTV ou inversement. Ou bien les termes sont employés dans les deux ordonnances avec des différences parfois nuancées. Désormais, les termes sont définis dans l'OTV et l'OITRV se réfère à ces définitions. C'est dans ce contexte que l'art. 5 OTV a été remanié.

L'al. 1 définit désormais clairement ce que l'on entend par fonction de desserte. La fonction de desserte est donnée lorsqu'une ligne sert à la desserte de base ou à la desserte capillaire d'une localité. Les al. 2 à 4 définissent les termes localité, desserte de base et desserte capillaire.

Al. 2: dans l'OTV actuelle, cet alinéa précise déjà ce que le législateur entend par localité. Lors de la révision de l'OTV, la let. a a été formulée de manière à faciliter la mise en œuvre. La définition actuellement en vigueur parle de «zones à bâtir continues au sens de la loi du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT)²⁸, y compris les zones de protection des eaux, les sites importants, les lieux historiques et les monuments culturels». La mise en œuvre pratique de ces dispositions a jusqu'ici souvent soulevé des questions. La let. a stipule désormais que sont considérées comme localités les zones d'habitation dans lesquelles vivent toute l'année au moins 100 personnes dans un rayon de 1,5 km au maximum. Dans la version actuelle de l'OITRV, les 1,5 km sont appliqués à l'art. 3. Celui-ci dispose qu'une ligne sert à la desserte capillaire lorsque les arrêts se trouvent, en règle générale, à moins de 1,5 km du point de liaison le plus proche avec le réseau supérieur des transports publics et que la distance entre les arrêts est courte. L'expression «en règle générale, à moins de 1,5 km du point...» est remplacée par «dans un rayon de 1,5 km au maximum du point...», ce qui laisse moins de marge d'interprétation.

Al. 3: la notion de desserte de base est actuellement mentionnée à l'art. 4 OITRV. Elle n'est toutefois pas définie précisément. Cette lacune est désormais comblée ici. En principe, on peut dire que la desserte de base comprend les lignes du TRV et celles du transport grandes lignes.

Actuellement, la desserte capillaire est définie à l'art. 3 OITRV. La définition est reprise par analogie de l'OITRV dans l'OTV. Elle a pu être simplifiée en se référant désormais à la desserte de base, ce qui permet de délimiter vers le «haut». Les lignes qui servent à la desserte capillaire sont en général des lignes du transport local.

Conséquences: aucune

Art. 9 Concessions et autorisations de lignes

Al. 2: le terme «sections» est remplacé par «sections de lignes». La formulation de l'OTV est ainsi adaptée à celle de l'aOITRV.

Conséquences: aucune

Art. 12 Demande de concession

Al. 1: sur le plan formel, le renvoi à l'OITRV est actualisé en raison de la révision totale de cette dernière.

Al. 4: le terme «mise au concours» renvoie désormais à l'art. 32 LTV. Il s'agit d'une précision. En outre, la formulation «la plus avantageuse du point de vue économique» est remplacée par «la plus avanta-

geuse». Cette notion a été reprise de l'art. 32g LTV dans sa nouvelle teneur. En tant qu'autorité concédante, la Confédération peut exiger des documents de concession supplémentaires. C'est pourquoi le terme «les commanditaires» est remplacé par «la Confédération».

Conséquences: élimination du flou

Art. 15 Durée de la concession

Al. 1: afin de simplifier les procédures, la durée des concessions et la durée des conventions d'objectifs doivent être harmonisées. Les concessions seront désormais octroyées et renouvelées en règle générale pour 12 ans. Cela correspond à deux conventions d'objectifs de 6 ans ou à trois conventions d'objectifs de 4 ans.

Al. 2, let. d: bien que les motifs mentionnés à l'al. 2 soient une liste non exhaustive («notamment»), il convient de les compléter par un motif supplémentaires, afin de tenir compte de la fréquence d'un tel cas d'application. Le but de cette disposition est d'harmoniser la durée des concessions par ligne au sein d'une entreprise. Cela simplifie le développement de conventions d'objectifs dans le TRV. Comme effet secondaire, l'harmonisation de la durée des concessions permet de réduire les charges administratives. Le «ou» de la let. b est désormais déplacé à la let. c en raison de l'ajout de la let. d.

Conséquences: simplification et réduction de la charge administrative

Art. 19 Procédure de modification ou de transfert de la concession et art. 20 Contrat d'exploitation

L'ordre des articles 19 et 20 est inversé dans la version révisée pour des raisons de logique. Dans le nouvel art. 20, al. 3, le terme «offre de transport» est remplacé par «offre de prestations». Il s'agit d'une harmonisation terminologique avec l'OITRV. Le contenu n'en est toutefois pas modifié. La terminologie est également modifiée dans les autres articles concernés de l'OTV.

Conséquences: aucune

Art. 23 Désignation officielle

La disposition actuelle a été complétée par les numéros et les désignations de lignes. Dans une offre toujours plus dense, les numéros et les désignations de lignes constituent une aide à l'orientation importante pour les clients. Pour que les mêmes informations soient disponibles sous forme analogique (par ex. sur le bus) mais aussi numérique (par ex. dans les applications), il est essentiel que les désignations soient claires. De plus, la continuité dans les systèmes exige une base de données et une transmission des données uniformes.

Conséquences: uniformisation

Section 3

Dans le titre de la section, le terme «offre de transport» est remplacé par «offre de prestations».

Conséquences: aucune

Art. 41 Feuille de route pour la circulation routière

Permutation de l'ordre des «services de navette» et des «circuits» afin qu'ils apparaissent dans une suite logique. Il n'y a pas de changement au niveau du contenu.

Conséquences: aucune

Art. 42 Itinéraire et arrêts

La formulation de l'al. 4 a été simplifiée.

Conséquences: aucune

Art. 44 Conditions d'octroi

Au al. 1, point c), le terme «offre de transport» est remplacé par «offre de prestations».

Conséquences: aucune

Art. 54 Bateaux

Le terme «offre de transport» est remplacé par «offre de prestations».

Conséquences: aucune

Art. 55b Obligation d'informer

Dans le domaine de l'information à la clientèle, les attentes et les exigences des clients, des entreprises de transport et des communautés de transport sont en hausse. Afin d'y répondre, l'Alliance SwissPass (ASP) et l'OFT arrivent à la conclusion qu'une information homogène à la clientèle est nécessaire, ce qui implique une réglementation pour toutes les ET concessionnaires. C'est dans ce contexte que l'information standardisée de la clientèle au niveau national est mise en place. L'objectif est que les TP suisses fournissent à leur clientèle une information largement standardisée, basée sur des données uniformes, adaptée aux destinataires et au contenu cohérent, compte tenu de l'ensemble de la chaîne d'information et de voyage. Pour y parvenir, une commission nationale d'information à la clientèle (KKI) a été créée. Celle-ci définit un standard commun à la branche en matière d'information à la clientèle pour toutes les entreprises de transport concessionnaires et élabore des projets de mise en œuvre, sur la base des exigences du Conseil stratégique de l'ASP et de l'OFT (al. 1). Ce faisant, elle tient compte des besoins des ET concessionnaires et des autres parties prenantes.

Conséquences: précision / renvoi au standard commun à la branche

Art. 56 Service direct en transport relevant de la concession

Dans la version française du titre de l'article, le terme « trafic » est remplacé par «transport» par analogie à l'OITRV.

À l'al. 3, la restriction « lorsque les conditions techniques le permettent » est supprimée. À l'heure actuelle, l'état de la technique est tellement avancé que cette restriction au niveau de l'ordonnance n'est plus d'actualité.

Conséquences: aucune

Art. 56a Plateforme numérique commune de distribution

L'art. 17a LTV établit une plate-forme numérique commune de distribution des TP.

Al. 1: les ET reçoivent désormais le mandat d'exploiter et de développer une infrastructure de distribution commune. Une telle infrastructure existe déjà aujourd'hui sous la forme de la «Netzweite ÖV-Anbindung NOVA», qui est exploitée aujourd'hui par la branche des TP pour la mise en œuvre du service direct avec la participation financière des pouvoirs publics (notamment par le biais de la commande dans le TRV).

Al. 2: les entreprises soumises au service direct selon l'art. 16 LTV doivent obligatoirement adhérer à l'infrastructure de distribution commune. L'adhésion doit être accordée sans discrimination aux autres entreprises concessionnaires ainsi qu'aux entreprises titulaires d'une autorisation au sens des articles 7 ou 8 LTV. La loi du 6 octobre 1995 sur les cartels (LCart)²⁹ s'applique à la distribution des billets. Cela signifie que la distribution de titres de TP doit en principe être ouverte à des tiers sans discrimination.

L'al. 3 détermine les assortiments de titres de transport qui doivent obligatoirement être proposés sur l'infrastructure de distribution commune. Il s'agit de l'assortiment de titres de transport du service direct national ainsi que des assortiments des communautés régionales. Cela permet notamment de garantir que les principaux titres de transport puissent être distribués dans tout le pays par les points de vente raccordés à NOVA.

Al. 4: les entreprises de TP doivent mettre à disposition de l'infrastructure de distribution commune toutes les données matérielles et personnelles nécessaires à la distribution des offres de prestations, en temps voulu, sous la forme et dans la qualité requises. Il s'agit de toutes les données de distribution pertinentes pour garantir le service direct. Ces données servent d'une part à pouvoir proposer une offre de prestations complète aux clients, mais aussi au décompte et au contrôle de l'autorisation de transporter.

L'art. 17a, al. 4, LTV dispose que les ET règlent des conditions non discriminatoires pour l'utilisation de l'infrastructure de distribution par des tiers.

Conséquences: pas de nouvelles tâches pour la branche des TP. Réglementations concernant l'infrastructure de distribution.

Art. 62a Voyage avec bicyclette en transport international ferroviaire

Le règlement (UE) 2021/782 du 29 avril 2021 sur les droits des passagers³⁰ renforce les droits des passagers concernant le transport de bicyclettes dans les trains. Alors que l'art. 5 de l'ancien règlement (CE) n° 1371/2007 du 23 octobre 2007 sur les droits des passagers n'autorisait le transport de bicyclettes que si le transport ferroviaire n'en était pas affecté, l'art. 6 du nouveau règlement UE sur les droits des passagers prévoit désormais que le transport de bicyclettes doit en principe être autorisé et que les ET ou les États membres doivent prendre les mesures correspondantes pour permettre aux voyageurs d'emporter leur bicyclette dans les trains. Les modifications entreront en vigueur en été 2023.

En vertu de l'accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route (ATT)³¹, la Suisse est tenue de reprendre les dispositions révisées pour le transport ferroviaire international de voyageurs, dans la mesure où nos bases légales ne correspondent pas encore à celles de l'UE. L'art. 23a LTV contient une disposition relative au transport de bicyclettes : les entreprises autorisent le voyageur à emporter sa bicyclette dans le véhicule si cela ne porte pas préjudice au transport. Cette réglementation correspond donc à la réglementation actuelle de l'ancien règlement CE sur les droits des passagers.

Dans le présent article, nous renvoyons à l'art. 6 du nouveau règlement de l'UE sur les droits des passagers. Nous reprenons ainsi la réglementation de l'UE pour le transport ferroviaire international des voyageurs grandes lignes et assurons ainsi la compatibilité de la législation suisse avec celle de l'UE.

Dans l'UE, cette réglementation s'applique exclusivement au transport ferroviaire. Il n'est pas opportun d'étendre cette réglementation à l'ensemble du transport de voyageurs concessionné et autorisé en

²⁹ RS 251

³⁰ [Règlement \(UE\) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires \(refonte\), JO L 172 du 17.5.2021, p. 1.](#)

³¹ RS 0.740.72

Suisse, car outre le transport ferroviaire (grandes lignes et transport régional), le transport local (y compris les trams, trolleybus et bus) et le transport touristique (y compris les installations à câbles et les bateaux) seraient également concernés. La réglementation en vigueur de l'art. 23a LTV s'applique à ces types de transport. Il reste donc du ressort des ET de développer et d'exploiter des offres de prestations qui couvrent les besoins des clients. Cela permet également de tenir compte de manière plus efficace et plus flexible des besoins de la clientèle, qui varient selon les lignes et les régions.

Conséquences: en principe, possibilité d'emporter des bicyclettes en transport ferroviaire international.

Art. 79 Traitement des données par l'OFT

Al. 1, let. f: l'extension de la disposition relative à la répartition géographique des abonnements aux titres de transport renforce l'instrument de planification des transports.

Conséquences: ouverture

Art. 79a Traitement des données par les entreprises

Al. 1: le contrôle de la validité des titres de transport et de réduction, l'encaissement et la lutte contre les abus servent à garantir la perception du prix du billet ou à assurer le paiement du supplément.

Al. 2: sur la base des art. 54 et 20a LTV, cet alinéa indique quelles données personnelles sensibles peuvent être traitées et à quelles fins, parce que cela est nécessaire pour le transport de personnes.

L'al. 3 précise qu'un modèle tarifaire basé sur l'enregistrement des stations d'embarquement et de débarquement ne peut fonctionner que si ces informations sont disponibles pour toutes les entreprises qui participent à la chaîne de transport et qui ont donc droit à une part des recettes.

L'al. 4 crée une base juridique pour l'utilisation anonymisée de données personnelles, car il n'est pas certain dans la doctrine que l'art. 39, al. 1, let. a, de la loi fédérale du 25 septembre 2020 sur la protection des données (LPD)³² suffise comme base juridique.

Conséquences: aucune

Extension de l'obligation de journaliser par l'ordonnance du 31 août 2022 sur la protection des données (OPDo)³³

Jusqu'à présent, le traitement de données personnelles sensibles devait déjà être journalisé. Avec l'entrée en vigueur du nouveau droit de la protection des données, l'obligation de journaliser (pour les organes fédéraux) est étendue au traitement de toutes les données personnelles de personnes physiques (art. 4, al. 2, OPDo). Comme la lecture fait aussi partie du traitement et que les données doivent être conservées pendant un an, l'activité à grande échelle des TP générera des quantités de données supplémentaires non négligeables qui devront être enregistrées. Toutefois, la branche n'a pas pu démontrer jusqu'à présent que la charge qui en résulterait serait disproportionnée, d'autant que l'obligation de journaliser ne commence qu'une fois les systèmes informatiques concernés remplacés (art. 46, al. 1, OPDo).

Registre des activités de traitement

On ne voit pas pourquoi les petites entreprises ne sont pas tenues de tenir un registre en vertu de l'art. 12, al. 5, LPD ni pourquoi les grandes entreprises privées, telles que les opérateurs de téléphonie mobile, doivent certes tenir un tel registre, mais pas le déclarer au PFPDT, alors que les entreprises

³² [RO 2022 491 - Loi fédérale du 25 septembre 2020 sur la protection des données \(LPD\) \(admin.ch\)](#)

³³ [RO 2022 568 - Ordonnance du 31 août 2022 sur la protection des données \(OPDo\) \(admin.ch\)](#)

concessionnaires devraient être soumises à l'obligation de déclarer prévue à l'art. 12, al. 4, LPD. Comme le PFPDT est tenu de publier la liste des activités de traitement en vertu de l'art. 56 LPD, une obligation pour les entreprises concessionnaires de déclarer les activités de traitement effectuées dans le cadre de l'exécution de leur tâche concédée, qui relèvent probablement du secret professionnel, serait incompatible avec leur droit à la protection du secret professionnel.

Si les entreprises concessionnaires devaient être en mesure de démontrer, lors de la consultation, qu'il existe des données qu'elles doivent traiter pour l'accomplissement de leur activité soumise à concession et qui devraient en même temps relever du secret professionnel, l'obligation de déclaration au PFPDT devrait être limitée en conséquence.

Conséquences: garantir la protection du secret professionnel.