



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

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

**Office fédéral des transports OFT**

2024

---

## **Modifications d'ordonnances relatives à la révision de la loi sur le transport de voyageurs / Révision totale de l'ordonnance du 11 novembre 2009 sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV)**

Rapport sur les résultats de la consultation

---

## Contenu

<b>1</b>	<b>Contexte .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Réalisation de la consultation .....</b>	<b>3</b>
2.1	Renonciation explicite à une prise de position .....	3
<b>3</b>	<b>Résultats de la procédure de consultation .....</b>	<b>4</b>
3.1	Appréciation du projet dans son ensemble .....	4
3.2	Prise de position sur certains articles de l'OITRV .....	7
3.2.1	Autres remarques .....	19
3.3	Prises de position sur certains articles de l'OCPF .....	19
3.3.1	Autres remarques .....	19
3.4	Prise de position sur certains articles de l'OTV .....	19
3.4.1	Autres remarques .....	22
<b>4</b>	<b>Liste des participants à la consultation.....</b>	<b>23</b>
4.1	Cantons .....	23
4.2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale .....	23
4.3	Associations faïtières nationales des communes, des villes et des régions de montagne .....	23
4.4	Associations faïtières nationales de l'économie .....	23
4.5	Entreprises de transport indemnisées en vertu de la LTV ou de la LCdF .....	24
4.6	Communautés tarifaires suisses .....	24
4.7	Organisations .....	24
4.8	Autres .....	24

## 1 Contexte

Le 16 août 2023, le Conseil fédéral a chargé le DETEC de mener une procédure de consultation auprès des cantons, des partis politiques, des associations faîtières nationales des communes, des villes, des régions de montagne et de l'économie ainsi que des milieux intéressés sur les modifications d'ordonnances «Révision de la loi sur le transport de voyageurs / Révision totale de l'ordonnance du 11 novembre 2009 sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV)».

## 2 Réalisation de la consultation

La consultation s'est déroulée du 16 août 2023 au 1<sup>er</sup> décembre 2023.

Au total, 268 destinataires ont été invités.

67 avis ont été reçus.

	Destinataires	Répondants	Dont renoncia- tion explicite à prendre position sur le fond
1. Cantons et CdC	27	26	2
2. Partis politiques	11	2	
3. Associations faîtières nationales des com- munes, des villes et des régions de mon- tagne	3	3	
4. Associations faîtières nationales de l'écono- mie	8	4	1
5. Entreprises de trans- port indemnisées selon la LTV ou la LCdF	118	11	1
6. Communautés tari- faires suisses	18	2	1
7. Organisations	83	14	
8. Autres	-	5	
Total	268	67	

Toutes les prises de position seront publiées dans un document séparé sur le site Web de la Chancellerie fédérale (ChF).

### 2.1 Renonciation explicite à une prise de position

Canton de Neuchâtel
Canton de Nidwald
Les Employeurs (UPS); renvoi à la prise de position d'économiesuisse
Basler Verkehrs-Betriebe (BVB)
Onde Verte (communauté tarifaire)

### 3 Résultats de la procédure de consultation

#### 3.1 Appréciation du projet dans son ensemble

La réforme du transport régional de voyageurs (réforme TRV) vise à clarifier les responsabilités et à rendre les procédures plus efficaces dans le domaine du transport régional de voyageurs (TRV). Les objectifs supérieurs de la réforme sont concrétisés par les adaptations d'ordonnances mises en consultation. À cet effet, une révision totale de l'ordonnance du 11 novembre 2009 sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV; RS 745.16) ainsi que des adaptations de l'ordonnance du 14 octobre 2015 sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCPF; RS 742.120) et de l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur le transport de voyageurs (OTV; RS 745.11) sont prévues. L'actuelle ordonnance du DETEC du 18 janvier 2011 sur la comptabilité des entreprises concessionnaires (OCEC; RS 742.221) sera abrogée; ses dispositions seront relevées au niveau du Conseil fédéral et intégrées dans l'OITRV ou dans l'OCPF.

Ces adaptations d'ordonnances visent à renforcer la surveillance et le controlling après les différents cas d'abus de subventions et à préciser l'utilisation des excédents. Des conventions d'objectifs pluriannuelles doivent accroître la sécurité de planification et le caractère contraignant dans le TRV. L'introduction d'un *benchmark* national et d'une nouvelle plate-forme de données unifiée pour la procédure de commande doit permettre d'accroître la transparence et l'efficacité. L'accès non discriminatoire des tiers à l'infrastructure de distribution rendra les offres plus transparentes pour les clients, et des règles de traitement des données personnelles aideront les entreprises de transport à accorder l'attention nécessaire à la protection des données.

Dans l'ensemble, le projet bénéficie d'un large soutien lors de la consultation; cela vaut également pour les cantons et les entreprises de transport (ET) directement concernés par une partie des adaptations, même si nombre d'entre eux proposent diverses précisions et compléments de détail. Les cantons GE, NE, NW et ZG approuvent le projet et renoncent explicitement à des remarques individuelles. Il est frappant de constater que, parmi toutes les réponses reçues, aucun avis ne rejette en bloc ni ne refuse les projets du Conseil fédéral.

Les **cantons** cautionnent le système d'ordonnances adaptées. Les adaptations sont compréhensibles et améliorent la clarté. De nombreux cantons saluent expressément la suppression de la réglementation concernant la desserte double ou multiple (ancien art. 7 OITRV) et la nouveauté selon laquelle seule la section la plus chargée est déterminante pour le calcul de l'offre (art. 8, al. 2, OITRV). GR et JU déplorent que les directives promises par l'OFT sur différentes questions ne soient pas encore disponibles et attendent d'être associés à leur élaboration comme l'a annoncé l'OFT. SO souhaite que les transports publics commandés soient davantage considérés comme un système global, en tenant compte par exemple des offres à la commande desquelles la Confédération ne participe pas. BL regrette l'absence de déclarations sur les conséquences financières et personnelles pour la Confédération, les cantons et les communes et souhaite un chapitre complémentaire à ce sujet ainsi qu'une consultation en cas de surcoûts. BE, SO, TI et ZH souhaitent des réglementations moins restrictives en matière d'indemnisation du matériel roulant historique.

Parmi les **partis politiques**, le Parti socialiste Suisse (PS) et l'Union démocratique du centre (UDC) ont pris position. Tous deux approuvent le projet. L'UDC souhaite une meilleure efficacité des coûts dans les transports publics; en ce qui concerne la constitution de réserves, elle souhaite que les prescriptions soient plus strictes que prévu. Elle apprécie expressément la compétence nouvellement créée de l'OFT d'édicter des directives de présentation des comptes.

Les trois **associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne** soutiennent le projet mis en consultation par le Conseil fédéral. Le Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB) apprécie expressément le fait que la section la plus chargée d'une ligne soit désormais déterminante pour le calcul de l'offre. L'Association des communes suisses et l'Union des

viles suisses (UVS) soulignent l'importance du renforcement de la surveillance et du controlling; du point de vue de l'Association des communes suisses, la planification améliorée du TRV visée par les conventions d'objectifs pluriannuelles est d'une grande importance pour les communes.

Parmi les **organisations faitières de l'économie**, Travail.Suisse, l'Union suisse des arts et métiers (USAM) et economiesuisse ont pris position sur le fond en soutenant majoritairement les adaptations proposées par le Conseil fédéral. L'Union patronale suisse (Les Employeurs) a simplement renvoyé à la réponse d'economiesuisse. Travail.Suisse propose d'inclure dans le *benchmark* non seulement les aspects de la rentabilité, mais aussi ceux de la sécurité au travail ou des conditions de travail, et s'oppose à l'ouverture de l'infrastructure de distribution à des tiers, conformément à la prise de position de transfair. Dans le contexte des récents cas d'abus de subventions, l'USAM salue la clarification des compétences de la Confédération et des cantons et l'introduction de normes uniformes pour la présentation des comptes. Economiesuisse approuve majoritairement les adaptations proposées pour la mise en œuvre de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV; RS 745.11) et soutient l'introduction d'un *benchmark*, dont les résultats doivent être publiés. Economiesuisse fait en outre quelques propositions de principe. Ainsi, malgré l'intensification des contrôles, le problème fondamental du transport donnant droit à une indemnisation reste l'asymétrie des informations fournies par les commanditaires et les entreprises de transport; c'est pourquoi economiesuisse estime qu'un système d'appels d'offres et une dérégulation seraient plus prometteurs. Selon elle, le système actuel, malgré un corset étroit de prescriptions, comporte le risque de nouveaux dérapages. La grande continuité des conventions d'objectifs pluriannuelles pourrait en outre réduire les incitations à l'efficacité et la force d'innovation dans les transports publics.

Parmi les **ET** contactées et indemnisées selon la LTV ou la LCdF, dix ont pris position sur le fond. Toutes soutiennent en principe les propositions du Conseil fédéral, mais proposent parfois des modifications et des précisions. Certaines entreprises de transport renvoient à l'avis de l'Union des transports publics (UTP), qu'elles soutiennent. Aletsch Bahnen AG apprécie que les chemins de fer de montagne ne soient pas soumis aux prescriptions concernant les conventions d'objectifs et les normes d'établissement des rapports et des comptes. Pour BLS SA, CarPostal SA, CFF SA, Turbo SA et Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ), les propositions relatives au traitement des données personnelles par les ET soulèvent des objections de principe : les dispositions sont interprétées de manière trop stricte et mènent trop loin. BERNMOBIL, BLS SA, RhB et VBZ souhaitent que le soutien financier accordé au matériel roulant historique soit plus étendu que prévu. STI Bus AG critique le fait que l'exécution s'appuie fortement sur les directives de l'OFT, qui ne constituent pas des normes juridiques justiciables. La concrétisation de l'exécution devrait plutôt se faire au niveau de l'ordonnance du DETEC.

Les réactions aux réformes du TRV des **organisations et des autres parties** sont généralement positives. Swissolympic souligne l'importance d'une bonne desserte par le TRV pour le transport de loisirs et le sport. Le Centre Patronal apprécie l'introduction de directives uniformes de présentation des comptes et d'un *benchmark*. L'UTP soutient les efforts visant à accroître l'efficacité et la transparence du TRV ainsi que la sécurité de planification pour les entreprises de transport et à simplifier les processus. Là où ces objectifs ne sont pas mis en œuvre de manière satisfaisante, l'UTP soumet des propositions concrètes d'adaptations et de compléments, par exemple des simplifications sensibles lors de la soumission des offres. Le Syndicat du personnel des transports (SEV) soutient les objectifs poursuivis par la réforme, mais identifie de nombreuses questions et incertitudes. L'ouverture de l'infrastructure d'exploitation à des tiers proposée par le Conseil fédéral est controversée; transfair s'y oppose, tandis que le Touring Club Suisse (TCS) et la Commission de la concurrence (COMCO) comptent parmi les voix favorables. L'UTP et Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) critiquent également les propositions relatives au traitement des données personnelles par les ET. L'UTP, RAILplus, l'Association Transports et Environnement (ATE), l'Association des chemins de fer historiques suisses (HECH) et d'autres organisations qui s'occupent spécifiquement de ce matériel roulant souhaitent une plus grande ouverture en matière d'indemnisation pour le matériel roulant historique : les indemnisations devraient également être possibles lorsque le matériel roulant n'est pas utilisé dans le cadre du transport régulier. Remontées Mécaniques Suisses (RMS) se montre sceptique quant aux directives qui doivent être édictées

par l'OFT en tant qu'aide à l'exécution et souhaite que la branche soit impliquée là où elle est concernée.

## 3.2 Prise de position sur certains articles de l'OITRV

### Art. 3

L'art. 3 définit différentes notions. En ce qui concerne la **let. b**, le canton de BE demande de ne pas utiliser le terme «comptabilité analytique» qui y est utilisé et de reformuler fondamentalement la **let. b**.

**La let. c, ch. 3**, définit la notion de *secteur* ou d'offres similaires d'une entreprise. BE, GL, SO et TI ainsi que VBZ proposent d'inclure également dans cette disposition les offres du transport régional et local à la commande desquelles la Confédération ne participe pas. Les cantons pourraient ainsi renvoyer à l'OITRV pour le transport régional et local qu'ils commandent, déclarer certaines dispositions de l'OITRV contraignantes et renoncer ainsi à des réglementations propres coûteuses. BL formule une demande similaire, estimant que l'OITRV devrait également s'appliquer au transport local, pour autant qu'aucun accord contraire n'ait été conclu.

Selon BE et SO, les cantons devraient pouvoir déclarer des dispositions prévues pour le TRV contraignantes pour d'autres prestations commandées. L'actuel art. 1, al. 3, OCEC à abroger doit donc être repris sous une forme appropriée dans l'OITRV.

ZH, l'UVS et VBZ demandent que le champ d'application de l'OITRV ne soit pas limité aux entreprises de transport bénéficiant d'indemnités fédérales, mais qu'il soit étendu, à l'instar de l'actuelle OCEC, à toutes les entreprises de transport au bénéfice d'une concession fédérale au sens de l'art. 6 LTV. La restriction prévue aurait pour conséquence que les cantons ou les communes devraient élaborer à grands frais leurs propres dispositions pour leurs domaines de financement.

### Art. 3, let. g (nouvelle)

L'UTP propose de définir dans une nouvelle **let. g** le matériel roulant historique donnant droit à l'indemnisation. Il s'agit du matériel roulant qui n'est pas seulement utilisé actuellement dans l'horaire, mais qui l'a été et qui est aujourd'hui sous protection (par ex. inventaire national ou cantonal). Les principes de l'indemnisation sont fixés dans un nouvel art. 43a (voir ci-dessous). BERNMOBIL, BLS SA, RhB, ainsi que RAILplus et diverses organisations spécialisées dans le matériel roulant historique soutiennent expressément cette position de l'UTP.

BE, TI et ZH ainsi que l'UVS, VBZ, ZVV, BirdLife Suisse et l'ATE souhaitent également une réglementation de financement du matériel roulant historique moins restrictive que celle que prévoient les ordonnances du Conseil fédéral. Selon l'argumentation de l'UVS, le matériel roulant historique ne peut aujourd'hui souvent plus être utilisé dans le cadre d'une exploitation régulière et selon l'horaire en raison de la loi du 13 décembre 2002 sur l'égalité pour les handicapés (LHand), mais il mérite néanmoins d'être conservé.

### Art. 3, let. h (nouvelle)

BLS SA, CFF SA et l'UTP soumettent une proposition de formulation d'une nouvelle **let. h** définissant la notion de réduction de tarif, car celle-ci est aujourd'hui comprise de très différentes manières. Les adaptations nécessaires doivent également être apportées à l'art. 46 OITRV.

### Art. 4

L'art. 4 règle à l'**al. 1** l'indemnisation par ligne des coûts non couverts selon le compte prévisionnel conformément à l'art. 28, al. 1, LTV. L'**al. 2** dispose que les commanditaires peuvent convenir avec l'entreprise d'une indemnisation différente des coûts non couverts planifiés, aux conditions prévues aux **let. a, b, c et d**. Cette pratique existe déjà aujourd'hui; selon le Conseil fédéral, il n'y aura pas non plus à l'avenir d'obligation pour les ET de participer aux coûts non couverts.

AG, GR, SO, SZ et TG approuvent expressément l'**al. 2**; une ET a ainsi la possibilité juridique de ne pas faire valoir tous les coûts non couverts. AG, BE, GR et SZ interprètent la disposition en ce sens que les ET ont désormais la possibilité, en accord avec les commanditaires, de se servir de leurs réserves. CarPostal SA demande en revanche la suppression des **let. a et b**, car les deux **let. c et d** couvrent toutes les possibilités et précisent notamment qu'il s'agit de cas exceptionnels présentant des avantages pour les commanditaires et les ET (**let. d**).

Le SEV, l'ATE, l'UTP et Bird-Life Suisse jugent l'**al. 2** avec scepticisme et demandent une formulation plus claire; il s'agit d'éviter un report insidieux du risque d'exploitation sur les ET. Pour des raisons similaires, BLS SA souhaite supprimer la **let. a** (l'entreprise supporte elle-même une partie des coûts non couverts).

L'UTP suggère d'ajouter un nouvel article à l'OITRV et d'y préciser quelles entreprises peuvent recevoir des indemnités et sur la base de quels critères et bases juridiques.

#### **Art. 5**

Selon cette disposition, les cantons sont l'instance dirigeante, entre autres, pour la commande de l'offre et les négociations avec les entreprises (**al. 3**). Si plusieurs cantons sont concernés, ils se mettent d'accord sur un canton dirigeant *par ligne*. AI, AR et SG demandent de supprimer le terme *par ligne*, car il peut être avantageux qu'un canton soit désigné comme dirigeant pour l'*ensemble des lignes*. Cette procédure a déjà fait ses preuves en Suisse orientale.

Du point de vue de l'UTP, il manque à l'**art. 5** une déclaration sur la coordination entre la Confédération et les cantons en ce qui concerne la gestion des réserves au sens de l'art. 36, al. 2, LTV.

#### **Art. 6**

Cet article contient des dispositions relatives à la compensation tarifaire.

GR soutient la disposition selon laquelle la Confédération et les cantons veillent à ce que les tarifs des offres commandées équivalentes soient à peu près les mêmes dans tout le pays (**al. 1**). Ainsi, les régions périphériques – malgré des coûts de production souvent plus élevés – ne souffrent pas de tarifs excessivement élevés. GR demande qu'à l'avenir, les relèvements tarifaires autorisés soient limités à 25 %.

Le Conseil fédéral a en outre renoncé à reprendre dans la nouvelle OITRV l'art. 10, al. 2, aOITRV concernant les tarifs résidents. Le motif invoqué est que la Confédération ne participe plus aujourd'hui au financement de ces avantages et qu'elle souhaite continuer à laisser cette tâche aux seuls cantons. GR et JU rejettent cette proposition et continuent d'exiger un cofinancement par la Confédération des avantages ouverts à tous les voyageurs (par ex. cartes multicourses) tant que des tarifs uniformes ne seront pas appliqués dans toute la Suisse (1 kilomètre de ligne = 1 kilomètre de tarif).

#### **Art. 7**

C'est ici que sont réglées les conditions pour les indemnités. Jusqu'à présent, la Confédération ne versait pas d'indemnités en cas de desserte multiple ou de double desserte. Désormais, le Conseil fédéral renonce à cette restriction et aux dispositions correspondantes dans la nouvelle OITRV. La délimitation entre la desserte de base (donnant droit à une indemnité) et la desserte multiple (n'y donnant pas droit) n'est souvent plus possible, en particulier sur le Plateau et dans les agglomérations. AG, FR, GR, SG, SO, SZ, TG et VS approuvent expressément cette intention du Conseil fédéral.

L'**al. 1, let. a**, prévoit une indemnité lorsqu'une ligne sert toute l'année à la desserte de base selon l'art. 5, al. 3, OTV; BLS SA demande que soient également incluses les offres de délestage axées sur la demande.

GR demande diverses précisions; entre autres, les réglementations concernant les tronçons de ligne ou les gares frontières à l'étranger ne doivent pas seulement s'appliquer au transport ferroviaire, mais aussi au transport par bus (**al. 1, let. b**). UR propose de ne pas ajouter à l'**al. 1, let. c**, outre une rentabilité minimale, un critère de demande minimale au sens de l'art. 8, al. 2, OITRV. Une rentabilité minimale présuppose toujours une certaine demande. LU suggère de définir directement dans l'ordonnance ce qu'il faut entendre par « rentabilité minimale ». Le Syndicat du personnel des transports (SEV) craint un durcissement de ce critère pour les indemnités, compte tenu des comparaisons systématiques de la rentabilité des ET qui sont visées. Le renvoi aux chiffres-clés selon l'art. 36 de l'OITRV doit donc être supprimé à l'**art. 7, al. 2**; il faut également tenir compte des aspects de politique régionale, climatique et sociale. L'UTP propose d'apporter plusieurs précisions à l'**art. 7**.

#### **Art. 8**

L'art. 8, **al. 2 à 6**, OITRV décrit l'étendue de l'offre commandée par la Confédération et les cantons. Selon l'**al. 1**, la Confédération et les cantons commandent l'offre en fonction de la demande. De manière générale, les cantons apprécient que, selon l'art. 8, c'est toujours le tronçon le plus chargé (et



non plus le moins chargé) d'une ligne qui est déterminant pour le calcul de l'offre indemnisée. Le Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB) défend lui aussi expressément cette position.

**L'al. 3 dispose** qu'une offre avec une cadence horaire continue peut être commandée avec 18 paires de courses si plus de 500 personnes sont transportées en moyenne par jour. JU estime que le nombre de 18 paires de courses datant de 2008 et basé sur une cadence horaire est dépassé, compte tenu du fort développement des transports publics depuis lors. Le nombre de paires de courses devrait donc être augmenté à 27, tout en conservant la flexibilité nécessaire pour assurer par exemple une cadence à la demi-heure aux heures de pointe. LU estime lui aussi qu'il convient de revoir les critères de l'**al. 3** et fait remarquer qu'une distinction générale selon le moyen de transport (train-bus) pourrait être judicieuse. C'est également ce que constatent SO et SZ.

**L'al. 4, let. a**, définit l'offre qui peut être densifiée au-delà d'une cadence horaire. C'est le cas lorsque des offres sont nécessaires pour des raisons de capacité et que le taux d'occupation et la rentabilité sont suffisants. Les offres qui dépassent le volume défini aux **al. 2 à 6** ne sont pas indemnisées par la Confédération («suroffre»); les cantons peuvent commander ce type d'améliorations de l'offre de manière autonome.

De nombreux cantons demandent que la notion de taux d'occupation suffisant soit supprimée; celle-ci devrait de toute façon exister si une extension de l'offre était nécessaire pour des raisons de capacité (AG, AI, AR, GL, GR, SG, SH, SO, TG, TI). UR demande de renoncer non seulement aux critères de capacité et d'utilisation suffisante, mais aussi à celui de rentabilité, afin de ne pas créer d'obstacles supplémentaires au financement des offres dans les régions périphériques. SZ souligne que la nouvelle réglementation ne doit pas conduire à ce que la Confédération réduise sa participation aux lignes dans les régions périphériques et de montagne. AG et GR font remarquer que les cadences plus élevées dans les agglomérations doivent être mieux prises en compte.

**L'al. 6** décrit des cas particuliers, tels que les courses à la demande ou le service conditionnel, dans lesquels la Confédération et les cantons commandent l'offre en tenant compte de facteurs spéciaux. GR indique que les transports scolaires doivent également être gérés avec cette flexibilité.

**L'al. 8** dispose que l'OFT définit les principes du TRV dans une ligne directrice. BE regrette que de ce fait, des critères importants, tels que la rentabilité, ne soient pas encore définis. Cela complique l'évaluation des propositions du Conseil fédéral. BE et BL attendent une procédure transparente impliquant les parties prenantes. La suroffre non commandée par la Confédération doit également être définie plus précisément. Plusieurs cantons proposent que seul le critère de rentabilité soit pris en compte, et non celui de la demande suffisante. Si c'était néanmoins le cas, il faudrait faire une distinction entre les offres ferroviaires et les offres de bus (AG, AI, AR, GL, SG, SH, TG). GL et SO sont d'avis que la Confédération doit participer à la commande des offres indépendamment du critère de la capacité si la rentabilité est suffisante.

#### **Art. 9**

L'art. 9 décrit comment la demande est déterminée. Selon l'**al. 1**, la charge en section de la ligne est déterminée pendant la période de transport du lundi au vendredi, l'OFT pouvant accorder des exceptions.

GR demande que l'on puisse également se baser sur une période de transport du lundi au dimanche, faute de quoi les régions qui connaissent un important transport de loisirs et de tourisme le week-end seraient désavantagées.

#### **Art. 10**

Les ET doivent établir des rapports sur la qualité qui s'appuient sur la qualité de leurs offres mesurée par l'OFT (**al. 2**). **L'al. 3** dispose que ces rapports servent de base aux conventions d'offre et d'objectifs. BE, SO et TI estiment que cela est approprié pour les conventions d'objectifs, mais pas pour les conventions d'offre.

#### **Art. 12**

L'art. 12 définit les valeurs seuils pour les appels d'offres concernant les offres routières. **L'al. 2 en** fixe un de 500 000 francs pour les offres existantes. L'UVS demande que ce montant soit porté à au moins 1 million de francs, notamment en raison des coûts plus élevés des parcs de bus électrifiés.

### **Section 4 Appel d'offres, adjudication (art. 11ss)**

SH demande que la Confédération et/ou les cantons puissent s'associer à des procédures d'adjudication et d'appel d'offres à l'étranger lorsqu'elles permettent de commander des offres pour la desserte de localités en Suisse. Le canton cite l'exemple de la ligne Schaffhouse-Singen. Un article correspondant doit donc être ajouté à l'OITRV.

#### **Art. 11**

Cette disposition décrit les règles de planification des appels d'offres. **L'al. 3** dispose que la planification d'un appel d'offres doit être approuvée par l'OFT. L'OFT consulte alors les autres cantons concernés par l'appel d'offres. CarPostal SA et l'UTP demandent que les ET concernées soient également consultées.

#### **Art. 15**

**L'al. 1** énumère les contenus qui doivent figurer dans les documents d'appel d'offres. JU propose deux compléments qui doivent être intégrés aux nouvelles let. g et h. D'une part, il convient d'indiquer dès l'appel d'offres les critères financiers selon lesquels l'offre sera évaluée. Les dispositions de l'art. 19, al. 4, OITRV doivent donc être déplacées à l'art. 15, let. g. D'autre part, il convient d'indiquer la durée des conventions d'objectifs qui doivent être établies pendant que la concession reste valable.

#### **Art. 16**

Cet article dispose qu'il n'existe aucun droit au remboursement des coûts de soumission des offres. Du point de vue de CarPostal SA, cette formulation est ambiguë. Les offres font habituellement partie des frais administratifs et sont donc intégrées dans l'établissement de l'offre et dans les comptes effectifs. Il convient donc de préciser qu'il n'existe aucun droit à un remboursement *séparé*.

#### **Art. 19**

Selon **l'al. 4**, les commanditaires déterminent ensemble si les offres sont évaluées sur la base des prévisions de coûts et de recettes ou seulement des coûts prévisionnels. CarPostal SA et l'UTP proposent que l'évaluation en cas d'appel d'offres net ne se base pas sur les coûts et recettes prévus, mais sur les *indemnités* prévues. **L'al. 4** doit être adapté en conséquence (indemnité prévue ou uniquement coûts prévus).

#### **Art. 20**

Cette disposition contient les règles relatives à l'intention d'adjudication et à la décision d'adjudication. Du point de vue de CarPostal SA, les décisions d'adjudication ne sont pas suffisamment motivées à l'égard des ET non retenues et ne sont donc pas toujours compréhensibles. CarPostal SA demande donc que la disposition soit complétée de manière que les décisions soient suffisamment et individuellement motivées.

#### **Art. 23**

L'article décrit ici la procédure à suivre lorsque l'entreprise nouvellement mandatée reprend des travailleurs de l'entreprise précédemment mandatée. CarPostal SA souhaite compléter l'article par un **al. 2** en vue de la reprise de transports concessionnaires, qui disposerait que l'entreprise de transport qui perd le mandat n'a pas à supporter de coûts non couverts en rapport avec le transfert.

Du point de vue de l'UTP, le changement d'entreprise sans appel d'offres n'est pas clairement réglé aujourd'hui. Elle demande que cette lacune soit comblée par un nouvel article. Si un changement a lieu sans qu'il y ait faute de l'entreprise de transport, il faut s'assurer que celle-ci soit indemnisée,

par exemple si le matériel roulant existant ne peut plus être utilisé. BirdLife Suisse et l'ATE soutiennent cette position.

## Section 5 (art. 24ss)

Cette section contient les dispositions relatives aux nouvelles conventions d'objectifs. FR, Travail.Suisse et transfair approuvent expressément l'instrument des conventions d'objectifs, car il permet d'espérer une meilleure planification du TRV. À l'inverse, economiesuisse se montre sceptique et craint une réduction des incitations à l'efficacité et de la force d'innovation dans le TRV. SZ nourrit lui aussi certaines craintes que les nombreuses nouvelles mesures – dont les conventions d'objectifs – n'entraînent une augmentation des dépenses et une complexité accrue de la procédure de commande. BLS SA fait remarquer que l'obligation de conclure des conventions d'objectifs dans le domaine du rail doit impérativement présenter une plus-value à l'échelle nationale; dans le cas contraire, le surcroît de dépenses qui en résulterait aurait uniquement pour effet de faire augmenter les coûts.

### Art. 24

Les principes relatifs aux conventions d'objectifs conclues par la Confédération et les cantons avec les ET sont énoncés à l'art. 24, **al. 1, 2 et 3**.

BLS SA propose que les ET ne soient pas obligées de conclure une convention d'objectifs avec chaque canton, mais que celle-ci puisse également être conclue sous l'égide d'un canton.

CarPostal SA et l'UTP font remarquer que, selon la nouvelle LTV, les conventions d'objectifs peuvent également contenir des objectifs de prestations concernant la qualité, la quantité, les recettes et les coûts de l'offre. Cette intention du législateur doit être reprise dans la nouvelle OITRV en complétant l'article. CarPostal SA demande en outre que le guide prévu pour l'élaboration des conventions d'objectifs soit ancré dans un **nouvel alinéa** de l'art. 24.

### Art. 25

Cet article décrit aux **let. a à d** les cas dans lesquels il existe des exceptions et où il n'est pas nécessaire de conclure des conventions d'objectifs.

Plusieurs voix apprécient qu'il existe des exceptions, à savoir selon la **let. a** (pour les bateaux et les installations à câbles), la **let. b** (pour les offres transfrontalières) et la **let. c** (pour les ET dont le besoin d'indemnisation est inférieur à 1 million de francs par an). GE, VD, VS ainsi que Remontées Mécaniques Suisses mentionnent expressément dans ce contexte une ou plusieurs de ces possibilités d'exception. VD demande que le seuil de 1 million soit relevé à 5 millions. CFF SA et l'UTP sont d'avis qu'il ne faut pas prendre en compte pour cette valeur-seuil l'ensemble des indemnités d'une entreprise de transport active au niveau national par année, mais celles de chaque espace de marché concerné. Cela doit être précisé à la **let. c**.

### Art. 26

L'art. 26 définit le cadre des conventions d'objectifs qui sont conclues après un appel d'offres. Les cantons concernés et les ET concluent cette convention pour la durée fixée dans la décision d'adjudication.

JU fait observer que la formulation de l'**al. 1** permettrait également d'envisager une seule convention d'objectifs couvrant les 12 années de la concession octroyée, ce qui ne serait pas judicieux compte tenu de l'évolution rapide du contexte. JU demande donc de compléter l'**al. 1** en précisant que les conventions d'objectifs sont en principe conclues pour une durée de quatre à six ans. En ce qui concerne l'**al. 2**, JU signale une ambiguïté rédactionnelle.

### Art. 27

Ces dispositions introduisent un système de bonus-malus.

VS rejette le principe de ce type de système, car il est difficilement applicable, en particulier pour les ET à fort transport touristique, et remet en question l'égalité de traitement des ET. GR demande de clarifier la manière dont le malus peut être financé, car un financement n'est possible ni par le biais de la réserve spéciale au sens de l'art. 36 LTV, ni par la procédure de commande.

#### **Art. 28**

Le déroulement et les délais de la procédure de commande sont réglés ici. Selon l'**al. 1**, l'OFT communique aux cantons et aux ET les délais des différentes phases de la procédure de commande et tient compte adéquatement du temps nécessaire aux procédures de décision cantonales. CarPostal SA demande que l'**al. 1** soit complété de manière que les ET disposent aussi d'assez de temps pour présenter leur offre et que les délais soient indiqués comme contraignants.

BE et SO demandent que l'ordonnance permette le financement du matériel roulant historique – même lorsqu'il n'est pas utilisé selon l'horaire –, conformément à la pratique actuelle et à la volonté du législateur (LTV), en reconnaissant les prestations propres ou les contributions à des fondations ou à des associations en tant que coûts donnant droit à une indemnité.

#### **Art. 29**

Cet article fixe les directives financières pour le TRV. Ce faisant, l'OFT attribue les moyens aux cantons (**al. 2**). S'il reste des fonds, l'OFT les affecte à des offres qui augmentent la part des transports publics (TP) dans l'ensemble du transport (**al. 3**). BE et TI estiment que cette dernière formulation est difficilement praticable. Ils estiment que la notion de bon rapport coût-utilité est plus appropriée.

#### **Art. 30**

Les cantons invitent les ET à soumettre une offre. Le cadre de cette démarche est défini plus précisément à l'art. 30.

SG propose de compléter l'**al. 1** de manière que les cantons indiquent quelles *options* de l'offre de prestations doivent être proposées en cas de modification de cette dernière.

BE suggère de préciser à l'**al. 4** que les offres présentées pour des offres de prestations mises au concours conformément à l'art. 32 LTV sont des comptes prévisionnels actualisés (offres).

#### **Art. 31**

Cet article décrit comment les offres doivent être présentées et quel doit être leur contenu. L'**al. 3** définit, aux **let. a à i**, les informations qu'une offre doit contenir. BE et JU suggèrent des précisions ponctuelles à ce sujet, SG demande qu'un plan à moyen terme soit présenté dans tous les cas (**al. 3, let. b**).

Selon l'**al. 4**, l'OFT détermine la forme sous laquelle l'offre doit être présentée. Une nouvelle plateforme de données unifiée est actuellement créée à cet effet. BL et VS approuvent expressément cette démarche; BL demande en outre que les données du transport local puissent également être saisies sur cette plate-forme.

Selon l'**al. 5**, les cantons peuvent exiger divers documents supplémentaires. JU suggère de mentionner ici également ceux relatifs au marketing.

Du point de vue de l'UTP, l'un des objectifs fondamentaux de la réforme du TRV est de simplifier les processus. Les **al. 3 et 5** de l'OITRV ne répondent pas à cet objectif et doivent être supprimés. L'UTP renvoie au projet ORBIT de l'OFT, actuellement en cours, qui devrait conduire à une adaptation et à une simplification des processus. L'UTP attend la même chose de la nouvelle plate-forme de données à créer. Il faut renoncer à une énumération détaillée des documents d'une offre au niveau de l'ordonnance (**suppression de l'al. 3**). L'UTP suggère de créer plus de flexibilité et d'adapter l'**al. 4** de manière que les détails du contenu de l'offre et les justificatifs à fournir soient fixés dans une directive. Le RhB souligne également le coût très élevé de l'élaboration des offres et suggère d'optimiser le processus, en se référant également au projet ORBIT de l'OFT. CarPostal SA espère également une simplification des processus, notamment grâce à la nouvelle plate-forme de données. Dans les transports publics routiers en particulier, les informations ne sont pas toujours disponibles en détail pour chaque ligne; il faut donc renoncer autant que possible à des détails précis sur chaque ligne dans les exigences relatives à une offre.

#### **Art. 32**

Cet article fixe le cadre des comptes prévisionnels. Selon l'**al. 2**, ceux-ci doivent être structurés par ligne, en référence à l'annexe 1 de l'OITRV. ZH et ZVV demandent d'ajouter que les commanditaires peuvent exiger des ET des informations supplémentaires et détaillées.

Selon l'**al. 3**, les commanditaires peuvent exiger des ET qu'elles présentent séparément les coûts généraux tels que ceux de la vente et de la distribution. Du point de vue de la COMCO, les notions de vente et de distribution ne doivent pas être mentionnées, car elles doivent de toute façon être indiquées séparément par ligne, conformément à l'annexe 1. En revanche, les services de sécurité doivent être mentionnés nommément en tant que coûts généraux au sens de l'**al. 3**.

#### **Art. 33**

Cet article définit les points clés du plan à moyen terme. CarPostal SA suggère d'ajouter à l'**al. 3** que les ET doivent connaître les développements de l'offre de prestations que prévoient les cantons pour les informations qu'ils attendent.

#### **Art. 34**

Cet article définit ce que l'on entend par recettes annexes du TRV et par bénéfices des activités annexes imputés au TRV, et comment il convient de les traiter. Le canton du VS approuve expressément la clarification des notions.

L'**al. 1** postule que ces grandeurs doivent être présentées séparément dans le compte prévisionnel d'une offre et dans la comptabilité analytique. CarPostal SA émet des objections de principe et demande que seules les recettes annexes soient mentionnées ici, et non les bénéfices d'activités annexes. Ceux-ci doivent être supprimés de l'**al. 1**. Indiquer des bénéfices dans un compte prévisionnel est impossible faute de données suffisantes et totalement étranger au TRV. Si le Conseil fédéral ne suit pas cette proposition, CarPostal SA proposera une reformulation de fond. L'UTP avance des arguments similaires et fait remarquer que les recettes annexes sont la seule possibilité pour les ET de réaliser des bénéfices et de se ménager une marge de manœuvre entrepreneuriale minimale. Elle demande donc la suppression de tout l'**al. 1**. Les détails doivent être fixés dans une directive, en intégrant les résultats du « groupe de travail *Guidance* » actuellement en activité.

BE demande que l'on renonce à la notion de comptabilité analytique (**al. 1**) et que l'on précise plusieurs notions aux **al. 2 et 3**.

CarPostal SA demande en outre la suppression de l'**al. 4**. Il estime que la déclaration contenue n'est pas suffisamment précise; en outre, les déclarations relatives aux conventions d'objectifs ne doivent pas être faites ici, mais dans le cadre des conventions d'objectifs.

RMS, Aletsch Bahnen AG ainsi que STI Bus AG sont d'avis qu'il n'est pas toujours possible de définir ou de séparer clairement les recettes annexes et les activités annexes. RMS et Aletsch Bahnen AG attendent donc que la branche soit consultée en vue de l'élaboration de la directive par l'OFT afin de définir plus précisément les termes visés à l'**al. 5**. Du point de vue de STI Bus AG, des critères de délimitation doivent être définis dès le niveau de l'ordonnance afin de créer la transparence et la sécurité juridiques nécessaires.

#### **Art. 35**

Cet article résume les déclarations relatives aux investissements. L'**al. 6** dispose que l'OFT fixe les détails dans une directive.

CarPostal SA et l'UTP souhaitent que cette directive traite également de la question du transfert d'installations de tiers. RMS et Aletsch Bahnen AG rappellent que la branche doit être impliquée dans l'élaboration de la directive de l'OFT visant à régler les détails. Il convient de tenir compte de l'effort relativement important consenti par les entreprises de remontées mécaniques pour bénéficier d'aides à l'investissement souvent relativement faibles. L'UTP estime que l'élaboration d'une directive par l'OFT est une bonne chose, pour autant que cela n'entraîne pas une suradministration.

#### **Art. 36**

Les règles relatives au «*benchmark*» ou aux chiffres-clés et à la comparaison systématique des offres de prestations commandées y sont consignées.

BS approuve le *benchmark* et suggère d'inclure dès que possible les chiffres-clés des lignes du transport local. SG apprécie également l'instrument, mais suggère d'inclure aussi des données pour les bus électriques, les trolleybus et les trams. VS est également d'accord et apprécie le fait que les cantons recevront les données de l'OFT.

La COMCO est favorable à un *benchmark* pour renforcer l'efficacité et la transparence dans le TRV. À l'inverse, elle attire l'attention sur le fait que des chiffres-clés publiés comportent toujours un risque accru de concertations et de pratiques illicites. Elle estime qu'il faut en tenir compte en particulier dans la forme de publication des chiffres-clés et des résultats du *benchmark*.

Travail.Suisse et transfair voient un *benchmark* d'un bon œil, à condition qu'il soit réalisé de manière équitable et correcte. Les différences régionales doivent être prises en compte. De plus, il faut tenir compte non seulement des critères de rentabilité, mais aussi de la sécurité au travail, des conditions de travail ou du nombre d'accidents. Le SEV demande de renoncer à un *benchmark*. Il part du principe que le potentiel d'accroissement substantiel de l'efficacité du TRV a été épuisé au cours des dernières années. Il faut plutôt craindre un nivellement par le bas, par exemple des salaires.

Economiesuisse considère favorablement le *benchmark* comme un pas timide vers l'amélioration de l'efficacité et de la transparence du TRV, et estime que les résultats doivent être mis à la disposition non seulement des cantons et des ET, mais aussi impérativement du public sous une forme appropriée (ajout à l'**al. 3**). BLS SA veut préciser que cela se fasse sous une forme *agrégée* (et non pas *appropriée*). Travail.Suisse et transfair estiment que la publication générale est problématique, car elle pourrait entraîner une forte pression médiatique avec des conséquences indésirables.

#### **Art. 37**

Cet article décrit les modalités d'examen des offres. Si les offres ne sont pas satisfaisantes, les commanditaires peuvent demander aux ET de présenter d'autres variantes d'offres (**al. 1**). Si les chiffres-clés révèlent des différences importantes et non justifiées par rapport à d'autres entreprises, l'OFT peut procéder à un examen (**al. 2**). L'**al. 3** dispose que l'OFT consulte à cet effet les cantons et les ET concernés.

BE demande que le passage de l'**al. 3**, selon lequel l'OFT prend en compte les différences de coûts de financement des investissements, soit supprimé. Cet aspect serait de toute façon examiné et pris en compte lors d'un examen. La COMCO demande que l'on renonce à exiger, conformément à l'**al. 3**, une adaptation de l'offre *au niveau des chiffres-clés d'entreprises comparables*, si des chiffres-clés différents ne peuvent pas être justifiés. Une telle formulation pourrait augmenter le risque que les ET s'échangent à propos des chiffres-clés.

#### **Art. 38**

Cet article décrit les prescriptions relatives à la conclusion de conventions d'offres, qui a lieu lorsque tous les commanditaires ont accepté l'offre (**al. 1**). BE propose de préciser l'**al. 2**.

L'**al. 4** dispose que les indemnités décidées pour plus d'un an sont soumises à l'approbation du budget. Si les indemnités sont réduites par la suite, les ET sont autorisées à réduire l'offre de prestations en accord avec les commanditaires. BE propose à la place une formulation selon laquelle, en cas de baisse des moyens, les offres et donc l'offre de prestations doivent être renégociées. L'UTP fait remarquer que les conventions d'offre n'arrivent souvent que plusieurs mois après le changement d'horaire et que les ET produisent déjà d'après la commande. Si des réductions disproportionnées de l'offre de prestations s'imposent en raison de restrictions budgétaires, les ET doivent être indemnisées (**complément à l'al. 4**).

#### **Art. 39**

Il est indiqué ici que les conventions d'offre *peuvent* contenir une réserve *permettant* de prévoir des calculs ultérieurs pour le volume effectif de prestations fournies (**al. 1**). Selon BE, la formulation n'est pas claire et doit être précisée.

#### **Art. 40**

Cet article contient les explications relatives aux renégociations. CarPostal SA estime que les déclarations sont inutilement compliquées et propose d'épurer l'**al. 1** et de supprimer l'**al. 2**. Conformément à ces propositions, l'énoncé de l'article se limite désormais au fait que des négociations ultérieures sur la convention d'offre doivent être menées si de nouveaux faits importants apparaissent après la conclusion de celle-ci.

#### **Art. 41**

Cet article énonce les règles de répartition intercantonale des indemnités. Si une ligne dessert plusieurs cantons et que les cantons ne parviennent pas à se mettre d'accord sur une clé de répartition intercantonale, l'OFT la fixe (**al. 2**). La notion de *longueur de ligne* sur le territoire cantonal joue un

rôle important à cet égard. JU demande que l'on parle plutôt de *kilomètres parcourus*. Cela permettrait également de tenir compte de la fréquence d'utilisation de la section de ligne cantonale.

#### **Art. 42**

Le calcul des participations cantonales est décrit ici. Il doit tenir compte des conditions structurelles. L'article renvoie à l'**annexe 2** (formule de calcul) et à l'**annexe 3** de l'ordonnance (tableau des participations cantonales). Les participations cantonales se situent dans une fourchette allant de 20 % (GR) à 73 % (BS).

VS est expressément d'accord pour que les conditions structurelles soient également prises en compte à l'avenir. BS estime que la poursuite des participations actuelles n'est pas réfléchie et que les grandes différences entre les cantons sont inexplicables. Les conditions structurelles seraient prises en compte et indemnisées par le biais de la nouvelle péréquation financière (RPT). BS demande donc un réexamen des chiffres et notamment une augmentation de la participation minimale actuelle de 20 %.

#### **Art. 43**

Selon cet article, l'écart annuel par rapport à la part de la Confédération selon l'art. 30, al. 1, LTV ne doit pas dépasser 5 points de pourcentage. GR souhaite examiner la possibilité de supprimer cette disposition, étant donné que la Confédération est légalement tenue de verser 50 % des indemnités du TRV.

#### **Art. 43a (nouveau)**

Plusieurs milieux estiment que les propositions du Conseil fédéral concernant le matériel roulant historique sont trop restrictives et ne sont pas d'accord sur le fait que, selon la nouvelle OITRV, le matériel roulant historique ne donne droit à une indemnisation que s'il est utilisé selon l'horaire. Ils ont demandé l'ajout d'une nouvelle let. g à l'art. 3, qui définit plus largement le matériel roulant historique (voir ci-dessus).

Par conséquent, l'UTP propose maintenant d'introduire un **nouvel art. 43a** qui redéfinit de manière plus large les principes de l'indemnisation du matériel roulant historique par la Confédération et les cantons. Le RhB, l'Association des chemins de fer historiques suisses (HECH), la Fondation BLS, CFF Historic et la Fondation BERNMOBIL Historique soutiennent expressément cette position. BERNMOBIL propose également des extensions et demande notamment que le matériel roulant utilisé en transport local puisse également donner droit à une indemnisation.

#### **Art. 44**

Les offres d'importance nationale sont décrites dans cet article. La Confédération peut donc convenir seule avec une ET d'indemnisations pour les offres d'importance nationale qu'elle commande. Selon les explications du Conseil fédéral, la Confédération ne commandera plus à elle seule d'offres de transport que tout au plus dans des cas exceptionnels limités temporairement ou dans des situations exceptionnelles conformément à la nouvelle ordonnance sur la coordination des transports en vue de la maîtrise de situations exceptionnelles (OCTSE), qui est en cours d'élaboration. Les prestations des organisations mandatées (gestionnaires de système) doivent pouvoir être indemnisées par la Confédération uniquement sur le crédit TRV.

FR prend connaissance de cette disposition et part du principe que les commandes de ce type ne se font pas au détriment des offres de prestations de TRV commandées conjointement par la Confédération et les cantons. SG estime que la modification proposée est judicieuse. UR se montre également d'accord sur la commande de prestations de gestionnaires de système, à condition toutefois que les coûts occasionnés ne soient pas à la charge du crédit TRV déjà régulièrement épuisé.

Transfair apprécie les précisions apportées pour la commande d'offres de prestations d'importance nationale, mais demande que l'on examine la possibilité d'un troisième gestionnaire de système pour le transport local urbain, par exemple pour la coordination des bus électriques ou en cas de pandémie ou de pénurie d'énergie.

L'UTP souhaite donner à la Confédération une plus grande liberté d'action en matière de participation financière aux offres d'importance nationale. Elle propose pour cela une **nouvelle version de l'art. 44**, qui prévoit des conventions écrites avec les fournisseurs de prestations, par exemple en matière de numérisation, de coopération avec des tiers ou d'activités de la branche.

#### **Art. 46**

Cet article règle la commande d'allègements tarifaires (réductions de tarif). Ces allègements peuvent être commandés et indemnisés s'ils permettent d'augmenter la part des TP dans le transport global.

BLS SA, CFF SA et l'UTP demandent une extension de cet article. Des indemnités doivent notamment être versées au titre du TGL lorsque celui-ci subit des pertes de recettes en raison de la reconnaissance des communautés tarifaires. À cet égard, ils renvoient également à la définition qu'ils demandent de la notion de réductions de tarif (nouvelle let. h à l'art. 3 de l'OITRV). GR attend également une réglementation contraignante en ce qui concerne les indemnités pour le TGL; il propose de les interdire en cas de pertes de recettes pour les communautés de transport.

Les Transports Publics Genevois (TPG) proposent d'ajouter un **al. 2** qui dispose que si, dans un délai de cinq ans, la part modale n'a pas augmenté de manière sensible, les commanditaires indemnisent les pertes subies, mais annulent la réduction de tarif.

#### **Art. 47**

Cette disposition se réfère aux communautés tarifaires. Dans celles-ci, les offres de prestations de la Confédération et des cantons peuvent être commandées et indemnisées en commun sans indemnisation séparée pour les pertes de recettes, et ce à deux conditions: d'une part, si une répartition des recettes en fonction de la demande est convenue entre les entreprises sur la base des voyageurs-kilomètres, du nombre de passagers embarqués et de la structure des titres de transport par ligne (**let. a**), d'autre part, si le niveau des recettes est inférieur de 20 % au maximum à celui des recettes du service direct national (**let. b**).

GR estime que la prise en compte de la structure des titres de transport selon la **let. a** est trop compliquée, d'autant plus qu'elle n'apporte aucun avantage au client. Il suggère de recourir à une méthode de relevé plus économique. ZH, l'UVS, Alliance SwissPass et l'UTP proposent de prévoir un délai de transition pour la nouvelle structure des titres de transport à recenser, au moins jusqu'à la période de l'horaire horaire 2029/30. Enfin, CarPostal SA et Alliance SwissPass demandent la suppression du terme *par ligne*, étant donné qu'il n'existe pas de recensement des titres de transport par ligne dans le transport routier (CarPostal SA) et que ledit recensement entraîne un travail important, mais n'apporte qu'une faible plus-value en termes de précision (Alliance SwissPass).

TI et ZH demandent de préciser à la **let. b** comment le niveau des recettes est déterminé dans le transport national. Les facteurs intervenant dans ce que l'on appelle le « niveau de recettes standard » doivent être pris en compte. L'UTP soutient également cette position. BE souhaite que le niveau de recettes évoqué à la **let. b** soit précisé. GR demande également une plausibilisation de la limite de 20 %. Dans ce contexte, il conviendrait également de fixer des directives pour les majorations tarifaires kilométriques en service direct.

#### **Art. 54**

Selon cet article, la conversion des prêts doit être demandée à l'OFT au plus tard trois mois à l'avance. BL regrette de ne pas savoir qui peut faire ce type de demande.

#### **Art. 55**

Cet article dispose que l'OFT, les cantons concernés et les ET concluent une convention de conversion ou de suspension du remboursement d'un prêt (**al. 1**). BL demande plusieurs précisions pour cet alinéa.

#### **Art. 56**

Cet article dispose que la Confédération peut accorder des contributions à fonds perdus dans le cadre des crédits alloués pour encourager les innovations (**al. 1**). Celles-ci peuvent bénéficier au transport local, au TRV et au TGL ainsi qu'aux prestations sans fonction de desserte. L'OFT règle les conditions et le processus d'attribution dans une directive (**al. 2**).

FR et VS ainsi que transfair apprécient expressément que les contributions aux innovations ne soient plus réservées au seul TRV. Economiesuisse demande que les contributions à fonds perdus ne puissent être accordées que si elles sont neutres en termes de concurrence (**extension de l'al. 1**). L'UVS demande que l'**al. 1** soit complété de manière que les projets d'innovation pour la distribution d'offres de mobilité multimodale qui intègrent les TP puissent également bénéficier de contributions.



#### **Art. 57**

Ce passage de l'ordonnance explique les investissements des entreprises de transport à câbles; là aussi, des contributions à fonds perdu sont possibles (**al. 1**). Les détails seront réglés par l'OFT dans une directive (**al. 2**).

VS approuve expressément le maintien de ces contributions et souligne l'importance des transports à câbles pour les régions de montagne. RMS demande à être impliqué dans l'élaboration de la directive.

#### **Art. 58**

Selon les principes de présentation des comptes définis ici, les comptes annuels doivent donner une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et des résultats (**al. 1**). L'OFT définit dans une directive la réglementation à appliquer pour la présentation des comptes ainsi que les exceptions (**al. 2**). Selon les commentaires du Conseil fédéral, les normes Swiss GAAP RPC sont en principe prévues à cet effet.

Au regard des **art. 58 et 63, al. 1**, l'UVS constate que les entreprises de transport appartenant à des communes doivent aligner leurs boucléments et leur compte des coûts sur le cadre légal des pouvoirs publics. Les règles de la norme MCH2, qui est déterminante pour elles, diffèrent fondamentalement des GAAP RPC. Une présentation des comptes selon MCH2 doit également être possible avec la nouvelle OITRV.

Si les normes GAAP RPC étaient les seules autorisées, cela poserait problème aux TPG. Actuellement, la présentation des comptes se fait selon les normes IPSAS, conformément aux directives du canton de Genève. Cela doit rester possible à l'avenir.

L'UTP fait remarquer que les entreprises intégrées peuvent, en plus du TRV, exploiter par exemple aussi le transport de marchandises, un chargement des automobiles et l'infrastructure. Elle se demande quelles seraient les conséquences pour les différents secteurs si le TRV était soumis aux GAAP RPC (**al. 2**) ou comment la cohérence de la présentation des comptes serait assurée dans ces entreprises.

#### **Art. 59**

Cet article contient les règles relatives à la comptabilité analytique. BE demande de renoncer au terme « Betriebskostenrechnung » dans la version allemande, car il ne semble pas approprié, précisément en référence aux GAAP RPC. VS approuve expressément qu'une directive permette de créer une plus grande clarté.

**La section 3** expose en détail, aux **art. 60 à 64**, les dispositions relatives aux comptes des immobilisations et des amortissements.

BERNMOBIL et l'UTP sont d'accord sur les normes prévues Swiss GAAP RPC, mais demandent que les **art. 60 à 64** soient supprimés sans compensation. Ils estiment que les réglementations détaillées qu'ils contiennent sont superflues, car les prescriptions relatives à la présentation des comptes sont déjà contenues dans Swiss GAAP RPC, et que des indications supplémentaires sont inutiles et pourraient conduire à des contradictions.

#### **Art. 63**

Cet article règle aux **al. 1 à 4** les amortissements et les corrections de valeur.

LU propose de compléter l'**art. 63** par des dispositions relatives au leasing.

AG et SO souhaitent que l'on examine, à l'**al. 2**, si la définition de la durée d'amortissement avec le début de l'utilisation *en exploitation* (et non de l'utilisation *commerciale*) des installations du TRV n'entraîne pas un désavantage pour les régions dans lesquelles des parcs de véhicules importants ont été utilisés en premier.

GL, TG et SG approuvent l'utilisation des normes Swiss GAAP RPC. Ils préféreraient toutefois, compte tenu du contexte des Swiss GAAP RPC, que la durée d'amortissement commence à courir à partir de l'utilisation *commerciale* des véhicules avec des voyageurs. La notion d'utilisation *en exploitation* n'est pas correctement définie dans le rapport explicatif du Conseil fédéral. GR estime lui aussi approprié d'employer le terme d'utilisation *en exploitation*.

VD fait remarquer que l'**al. 4** contient encore des déclarations relatives à l'infrastructure (travaux de percement de tunnels), qui devraient être supprimées.

#### **Art. 65**

Cet article porte sur la réglementation relative aux comptes annuels.

Selon l'**al. 1**, les ET qui reçoivent des indemnités ou des aides financières de la Confédération et des cantons doivent leur remettre les comptes annuels approuvés 30 jours après l'assemblée générale. Les **let. a à k** énumèrent les documents à remettre.

AI, AR et BE estiment que 30 jours après l'assemblée générale n'est pas approprié ou trop tard. En raison du processus de commande, les comptes annuels doivent être remis au plus tard le 30 avril (**complément de l'al. 1**), même s'ils n'ont pas encore été approuvés.

L'UVS fait valoir que les notions d'assemblée générale ou de conseil d'administration mentionnées à l'**al. 1** sont des organes de droit privé. Ceux-ci n'existent pas dans certaines villes. C'est pourquoi des organes communaux comparables doivent être considérés comme équivalents.

VBZ demande que les documents à fournir soient formulés de manière plus ouverte et uniquement à titre d'exemple (**al. 1, let. a à k**). L'art. 65 vise les entreprises organisées en tant que personnes morales de droit privé. VBZ est un service de la ville de Zurich et ne peut satisfaire à de nombreuses dispositions qu'en les interprétant par analogie.

CFF SA est d'avis que l'**al. 1, let. j**, contient un double emploi et demande la suppression pure et simple de cette lettre. Le rapport de révision au conseil d'administration qui y est exigé comme document n'apporte aucune plus-value, car les éventuelles constatations relevant du droit des subventions sont déjà présentées par l'organe de révision dans son rapport sur l'audit spécial.

STI Bus SA demande que l'activité de contrôle de l'OFT soit réglée au niveau de l'ordonnance (DE-TEC) conformément à l'**al. 4**. Les directives peuvent tout au plus servir d'aides à l'exécution.

#### **Art. 67**

Cet article fixe les dispositions transitoires. Selon ces dispositions, les conventions d'adjudication conclues selon l'ancien droit sont assimilées aux conventions d'objectifs visées à l'art. 26 jusqu'à leur expiration (**al. 1**).

JU demande une reformulation de l'al. 1, selon laquelle les conventions d'adjudication restent valables jusqu'à leur expiration et la Confédération et les cantons peuvent conclure des conventions d'objectifs au sens de l'art. 26 s'il n'en n'existe pas encore.

### **Annexe I**

#### **Structuration du compte prévisionnel et du compte de résultat par ligne**

L'**annexe I** indique en détail à quoi sert la présentation des coûts, des produits et des indemnités dans les comptes prévisionnels et les comptes de résultats par ligne. Cela se fait en **cinq chiffres**, chacun étant subdivisé en différents points à un niveau supplémentaire.

BE demande des adaptations aux **ch. 4 et 5**. JU demande des adaptations ponctuelles afin de créer plus de clarté vis-à-vis des ET, et propose de renommer le ch. 4.8 (vente et distribution) en marketing. LU postule que le ch. 4.6 devrait inclure non seulement la location de véhicules, mais aussi le leasing. En outre, le ch. 4.7 (infrastructure routière ou fluviale) devrait également inclure les lignes de contact pour les trolleybus et les stations de recharge électrique. SG et VD demandent des détails supplémentaires au ch. 4.5. La COMCO suggère de différencier le ch. 4.8 (vente et distribution), car ce poste de coûts peut varier fortement d'une ET à l'autre.

CFF SA constate que, conformément à l'art. 37c OCPF, la structure et le degré de détail des recettes et des coûts pour la comptabilité analytique doivent être déterminés par le masque de saisie de l'OFT. Elle estime que cette solution n'est pas assez stable et déplore que la branche n'ait pas été consultée. La structure devrait être fixée dans l'annexe de l'ordonnance (comme l'annexe 1 OITRV avec une structure minimale pour le TRV).

L'UTP suggère que la structure des comptes prévisionnels et du compte de résultats par ligne ne soit pas reprise dans l'ordonnance pour le moment. La version présentée est incomplète et provient de la «*Guidance*» de l'OFT (directives en matière de subventions), qui est adaptée en permanence. Le ch. 4.9 (prix du sillon) doit être limité aux chemins de fer à voie normale; pour les chemins de fer à voie étroite, il faut prévoir des solutions moins onéreuses.

### 3.2.1 Autres remarques

VD indique que diverses indications figurant dans les directives *en vigueur* de l'OFT doivent être adaptées aux ordonnances dont il est question ici.

Le projet mis en consultation apporte également une nouveauté et une clarification en ce qui concerne la **rémunération du capital propre et la lucrativité** dans les secteurs de transport subventionnés. Suite aux différents cas d'abus de subventions, la LTV dispose désormais que les ET ne peuvent inclure ni rémunération du capital propre ni marges bénéficiaires ni suppléments pour risques dans le calcul des coûts non couverts. L'art. 15 de l'ancienne OITRV est donc supprimé sans compensation. Une directive (*Guidance*) dispose toutefois que le capital d'autres secteurs peut être rémunéré avec le consentement explicite des commanditaires. Le but lucratif dans les secteurs de transport subventionnés ne doit pas non plus être totalement exclu, dans la mesure où certaines prestations sont principalement fournies à des tiers aux prix du marché. Une directive (*Guidance*) apporte ici aussi des précisions.

GR constate que la suppression de la **rémunération du capital propre** doit être mise en lumière en ce qui concerne la Matterhorn Gotthard Bahn (BVZ). BVZ, GR, UR et VS ainsi que la Confédération sont concernés. La rémunération du capital propre, provenant principalement de sources privées, est réglée par un contrat d'engagement des actionnaires entre ces parties. GR et BVZ partent du principe qu'une rémunération sera possible jusqu'à cette date et même au-delà.

L'UDC est favorable à ce que les ET puissent facturer leurs prestations à des tiers au prix du marché, sauf celles du transport de voyageurs au bénéfice d'une concession, et également faire des bénéfices.

### 3.3 Prises de position sur certains articles de l'OCPF

Contrairement à l'OARF, l'OCPF traite exclusivement de l'infrastructure et non des questions de transport. Une seule prise de position a été reçue lors de la consultation.

Se référant à l'**art. 5** (investissements dans le maintien de la qualité des infrastructures et l'aménagement), FR fait remarquer que la ligne Berne–Fribourg–Lausanne–Genève est fortement utilisée et que des aménagements sont nécessaires avant qu'une égalité entre le transport marchandises et le transport voyageurs soit envisageable.

#### 3.3.1 Autres remarques

Aucune

### 3.4 Prise de position sur certains articles de l'OTV

En ce qui concerne l'OTV, les avis reçus portent principalement sur la fonction de desserte (art. 5), sur l'ouverture de la structure de distribution à des tiers (art. 56a) et sur les dispositions relatives à la protection des données (art. 79a).

#### Art. 5

Cet article définit la fonction de desserte d'une ligne et les termes de localité ou d'espace construit habité desservis. Il peut s'agir d'une desserte sommaire ou, en transport local, d'une desserte fine (**al. 1**). Ainsi, il y a fonction de desserte, par exemple, lorsqu'au moins 100 personnes habitent toute l'année dans un espace construit (**al. 2**), et ce dans un rayon de 1,5 km au maximum (**al. 2, let. a**).

AG, SO et TG approuvent expressément la clarification de la desserte de base et de la desserte fine.

En renvoyant à l'**al. 4, let. a et b**, BE demande que la définition de la desserte de basse et de la desserte fine ne soit pas modifiée par rapport à la situation actuelle, afin d'éviter tout malentendu.

GR souhaite plus de flexibilité dans la définition de la fonction de desserte et fait des propositions en ce sens (**al. 2, let. a**; rayon *ne dépassant généralement pas* 1,5 km; **al. 2**; 50 personnes au lieu de 100 dans un espace construit).

ZH et ZVV estiment en revanche que la définition de la fonction de desserte devrait être plus restrictive (par ex. rayon plus étroit de 750 mètres à l'**al. 2, let. a**).

SZ apprécie les améliorations et les délimitations qui ont été apportées à la fonction de desserte. Mais comme il existe toujours une marge d'interprétation, il estime qu'une directive de l'OFT serait une aide précieuse.

TI suggère de revoir l'**al. 2, let. b**, car la proposition entraîne une inégalité de traitement dans les cas où une ligne dessert plusieurs localités comptant chacune moins de 100 habitants, mais dont la population cumulée est supérieure à 100 habitants.

VD souhaite que la formulation des **al. 3 et 4** soit réexaminée, car elle n'est plus suffisamment claire en raison de l'abandon de la notion de « point de jonction » utilisée jusqu'ici.

VS fait remarquer que les conditions de desserte des espaces construits habités au sens de l'**al. 2** et selon les **let. a, b et c** ne doivent pas être comprises comme cumulatives.

#### **Art. 56a**

Selon cet article, les ET ont désormais pour mission d'exploiter et de développer en commun une infrastructure de distribution (**al. 1**). Une telle infrastructure existe déjà aujourd'hui avec la plate-forme NOVA, qui est exploitée par la branche des TP et cofinancée par les commanditaires du TRV. Selon l'**al. 2**, les entreprises du service direct doivent s'affilier à l'infrastructure de distribution; l'accès doit être accordé sans discrimination aux autres entreprises de transport concessionnaires. Comme la distribution des billets est soumise à la loi sur les cartels, selon les explications du Conseil fédéral, l'accès doit en principe aussi être accordé à des tiers. L'infrastructure de distribution comprend au moins l'assortiment de titres de transport du service direct (**al. 3**); les données factuelles et personnelles nécessaires à la distribution comprennent notamment les assortiments de titres de transport, les tarifs, les données relatives aux clients, les prestations sollicitées par les clients ainsi que les données de contrôle (**al. 4**).

FR propose d'introduire un principe de réciprocité: celui qui profite de ces données doit également donner accès à ses propres données.

Travail.Suisse et Transfair rejettent l'ouverture de la distribution à des tiers; ils craignent une érosion de l'interface client de la part de l'ET et une perte de chiffre d'affaires. Transfair apprécie tout de même que l'ET doive assurer l'exploitation et le développement de la plate-forme.

L'UVS demande que l'**al. 2** soit complété de manière qu'une rémunération appropriée soit perçue pour l'accès non discriminatoire par des tiers. L'USAM et la COMCO soulignent que la loi sur les cartels s'applique à la distribution des billets, de sorte que ce domaine doit être ouvert aux tiers sans discrimination, dans l'intérêt de la concurrence. Economiesuisse est également expressément favorable à une ouverture à des tiers, non seulement du secteur des transports publics, mais aussi à des entreprises de tout type (par ex. start-up, entreprises de mobilité et de services). Economiesuisse demande donc une reformulation de l'**al. 2** de manière qu'il n'y figure plus de limitation aux entreprises de transport concessionnaires et à celles qui bénéficient d'une autorisation au sens des art. 7 ou 8 LTV. Le TCS demande également que ces restrictions soient supprimées; l'accès non discriminatoire doit également être accordé à des tiers en dehors de la branche des TP afin de mieux relier les offres de mobilité.

Les TPG soutiennent en principe une infrastructure de distribution commune, mais partent du principe que des tiers ayant accès participeraient également aux coûts.

Alliance SwissPass demande de remplacer le terme d'*infrastructure de distribution* par *infrastructure de vente*. Elle estime qu'il est judicieux que les entreprises qui proposent des transports directs utilisent NOVA (**al. 1 et 2**). Cela ne signifie toutefois pas que toute la vente doit se faire via cette plate-forme; pour certains segments, notamment dans le transport touristique, d'autres canaux sont plus appropriés. Alliance SwissPass demande, en ce qui concerne l'**al. 4**, que les données relatives au

calcul des prix a posteriori (billetterie automatique) fassent également partie des données factuelles et personnelles requises.

#### **Art. 62a**

Sur la base de cette disposition, en référence à l'art. 6 du nouveau règlement de l'UE sur les droits de transport et dans l'esprit de l'accord sur les transports terrestres, les vélos doivent être transportés en Suisse dans le transport ferroviaire international. Les ET doivent prendre les mesures nécessaires pour que cela soit possible. Pour le transport national, la disposition actuelle selon laquelle les vélos doivent être emportés si cela ne gêne pas le transport reste en vigueur en Suisse.

TI fait remarquer que la nouvelle disposition ne doit pas seulement s'appliquer au TGL international, mais aussi au transport national ou aux régions frontalières.

Le Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB) approuve expressément la disposition qui se rapporte au transport international, car elle est dans l'intérêt du tourisme suisse.

L'ATE, BirdLife Suisse et Pro Velo Suisse (VPB) demandent que les vélos puissent également être transportés dans le transport national, sous réserve de raisons de sécurité ou d'exploitation.

#### **Art. 79a**

Cette disposition fixe le cadre juridique du traitement des données personnelles par les ET. **L'al. 1** énumère de manière exhaustive, aux **let. a à f**, les données personnelles des voyageurs munis d'un titre de transport personnel que les ET sont autorisées à traiter. Il s'agit notamment du nom, de la date de naissance, de l'adresse de domicile et de l'adresse électronique, du numéro de téléphone portable et du moyen de paiement. **L'al. 2** définit aux **let. a, b et c** les données personnelles sensibles qui peuvent être traitées. Il s'agit par exemple de photos lisibles par machine permettant d'identifier les voyageurs (**let. a**) ou de données permettant de localiser les stations d'embarquement et de débarquement afin de calculer le prix du billet (**let. b**). Selon **l'al. 3**, les données relatives aux lieux d'embarquement et de débarquement peuvent être communiquées à toutes les entreprises qui ont droit à une participation aux recettes. **L'al. 4** dispose que les données personnelles peuvent être utilisées uniquement de manière anonyme pour améliorer l'infrastructure de distribution.

Dans ses explications, le Conseil fédéral indique que le droit révisé de la protection des données, qui est entré en vigueur en 2023 et qui comprend la loi fédérale du 25 septembre 2020 sur la protection des données (LPD)<sup>1</sup> et l'ordonnance du 31 août 2022 sur la protection des données (OPDo)<sup>2</sup>, dispose que les organes fédéraux doivent consigner toutes les données personnelles traitées (art. 4, al. 2, OPDo). Selon le Conseil fédéral, les entreprises de transports publics sont assimilées aux organes fédéraux dans ce contexte. Le traitement des données comprend entre autres l'enregistrement, la modification, la lecture et l'effacement. Dans l'activité de masse des transports publics, il devrait en résulter, selon les explications, des quantités de données supplémentaires non négligeables, d'autant plus que celles-ci doivent être conservées pendant un an.

Travail.Suisse, l'UDC, le Centre Patronal et Transfair n'ont pris position que de manière générale sur les questions de traitement des données. Tous quatre apprécient l'égalité de traitement entre les entreprises de transports publics et celles de l'économie privée. En effet, les entreprises de transports publics ne sont pas exposées à des désavantages économiques dans ce domaine (Travail.Suisse et Transfair). L'UDC précise en outre que la saisie des données personnelles et des lieux d'embarquement et de débarquement est utile pour assurer la sécurité des voyageurs et optimiser l'exploitation, mais qu'elle doit se faire dans le strict respect de la protection des données.

VD est d'avis que le traitement de l'adresse électronique et du numéro de téléphone mobile prévu à **l'al. 1, let. d et e**, n'est pas nécessaire pour garantir les recettes. En ce qui concerne **l'al. 3**, il tient à ce que les lieux d'embarquement et de débarquement ne puissent être saisis que si les voyageurs ont choisi un modèle tarifaire correspondant, et non pour comparer le voyage effectivement réalisé avec le trajet indiqué sur le titre de transport.

ZH émet des critiques fondamentales à l'encontre de l'art. 79a et demande de le supprimer purement et simplement ou de le remanier fondamentalement en concertation avec les ET afin d'en améliorer

---

<sup>1</sup> RS 235.1

<sup>2</sup> RS 235.11

l'opportunité et l'adéquation. De l'avis de ZH, les ET, qui doivent être traitées comme des organes fédéraux selon l'art. 54 LTV, disposent de suffisamment de directives en matière de protection des données, à savoir sur la base de la LTV (art. 20, 20a et 54), de la LPD et de l'OPDo. Des concrétisations ou des restrictions supplémentaires du traitement des données personnelles par les TU ne seraient donc ni nécessaires ni appropriées.

CFF SA – tout comme d'autres ET, Alliance SwissPass et l'UTP – a également des objections de fond à plusieurs prescriptions de l'art. 79a. Dans leurs réponses à la consultation, ils justifient leur position en détail. CarPostal SA se rallie expressément à l'avis de l'UTP. CFF SA demande la suppression de l'**al. 1** qui énumère de manière exhaustive les données que les ET peuvent traiter. De manière générale, la législation devrait uniquement disposer que les données à collecter dans un but précis (sans énumération) peuvent être traitées. Si une énumération des catégories de données est nécessaire, CFF SA présente une formulation alternative moins restrictive de l'al. 1; BLS SA et Turbo SA défendent la même position. La formulation proposée se recoupe également avec celle présentée par l'UTP, qui souhaite encore ajouter la notion de lutte contre les abus à l'**al. 1**. C'est également ce que proposent VBZ et ZVV.

BLS SA, CFF SA, VBZ, ZVV, Alliance SwissPass et l'UTP demandent que l'**al. 2** de l'art. 79a soit également supprimé. Soit l'énumération selon les **let. a, b et c** ne concerne pas du tout des données personnelles sensibles selon le droit suisse de la protection des données, soit le traitement des données est déjà réglé par d'autres bases juridiques.

BLS SA, CFF SA, VBZ, ZVV, Alliance SwissPass et l'UTP demandent de supprimer l'**al. 3** dans sa teneur actuelle et de le reformuler. Il ne s'agit pas de communiquer des données aux ET, mais de donner la possibilité de saisir les lieux d'embarquement et de débarquement à l'aide de méthodes de relevé numériques et de pouvoir garantir la répartition des recettes conformément au mandat légal.

BLS SA, CFF SA, Alliance SwissPass et l'UTP demandent également une nouvelle formulation pour l'**al. 4**. Selon eux, la déclaration selon laquelle les données personnelles peuvent être utilisées de manière anonyme pour améliorer l'infrastructure de distribution ne va pas assez loin. La formulation qu'ils proposent se concentre sur le traitement de données personnelles à des fins ne se rapportant pas à des personnes, notamment pour la recherche, la planification ou les statistiques. L'art. 39, al. 1, LPD doit être respecté.

En ce qui concerne la **journalisation** du traitement des données, BERNMOBIL fait remarquer que la journalisation de toutes les données personnelles traitées est trop compliquée, trop coûteuse et irréalisable. Elle serait également contraire au principe de sobriété du nouveau droit des données. BERNMOBIL demande donc que la journalisation soit limitée au traitement des données personnelles sensibles et au profilage à haut risque.

BLS SA, CFF SA, VBZ, ZVV, Alliance SwissPass et l'UTP défendent également cette position de principe. Les propositions du Conseil fédéral sont disproportionnées; rien que pour les CFF, les surcoûts s'élèveraient à environ 13 millions de francs par an. La journalisation du traitement des données doit suivre une approche basée sur les risques, comme c'est généralement le cas dans la protection des données. Les instances précitées demandent donc un **nouvel al. 5** qui ancre cette approche basée sur les risques en se référant à l'art. 4, al. 1 OPDo. Les ET seraient ainsi mises sur un pied d'égalité avec les responsables privés.

L'ATE et BirdLife Suisse constatent qu'avec la numérisation, les voyageurs laissent de plus en plus de données personnelles. Elles défendent le principe d'un traitement aussi restrictif que possible des données par les ET; ce traitement n'est légitime que s'il concerne la sécurité, la planification dans l'intérêt des clients et l'activité principale de la prestation de transport. Dans ce contexte, ils cautionnent l'**al. 1**, qui énumère de manière exhaustive les données personnelles que les entreprises de transport peuvent traiter. Ils rejettent catégoriquement la saisie des lieux d'embarquement et de débarquement qui ne sont pas directement utilisés pour le calcul du prix du billet (cf. **al. 3**). Ils approuvent toutefois l'**al. 4** du projet du Conseil fédéral.

### 3.4.1 Autres remarques

Aucune.

## **4 Liste des participants à la consultation**

### **4.1 Cantons**

Chancellerie d'État du canton de Zurich  
Chancellerie d'État du canton de Berne  
Chancellerie d'État du canton de Lucerne  
Chancellerie d'État du canton d'Uri  
Chancellerie d'État du canton de Schwyz  
Chancellerie d'État du canton d'Obwald  
Chancellerie d'État du canton de Nidwald  
Chancellerie d'État du canton de Glaris  
Chancellerie d'État du canton de Zoug  
Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg  
Chancellerie d'État du canton de Soleure  
Chancellerie d'État du canton de Bâle-Ville  
Chancellerie du canton de Bâle-Campagne  
Chancellerie d'État du canton de Schaffhouse  
Chancellerie du canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures  
Chancellerie du canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures  
Chancellerie d'État du canton de Saint-Gall  
Chancellerie d'État du canton des Grisons  
Chancellerie d'État du canton d'Argovie  
Chancellerie d'État du canton de Thurgovie  
Chancellerie d'État du canton du Tessin  
Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud  
Chancellerie d'État du Canton du Valais  
Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel  
Chancellerie d'État du Canton de Genève  
Chancellerie d'Etat du Canton du Jura

### **4.2 Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale**

Union démocratique du centre UDC  
Parti socialiste suisse PSS

### **4.3 Associations faitières nationales des communes, des villes et des régions de montagne**

Schweizerischer Gemeindeverband  
Association des Communes Suisses  
Associazione dei Comuni Svizzeri  
Schweizerischer Städteverband  
Union des villes suisses  
Unione delle città svizzere  
Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete  
Groupement suisse pour les régions de montagne  
Gruppo svizzero per le regioni di montagna

### **4.4 Associations faitières nationales de l'économie**

economiesuisse  
Verband der Schweizer Unternehmen  
Fédération des entreprises suisses  
Federazione delle imprese svizzere  
Swiss business federation

Schweizerischer Gewerbeverband (SGV)  
Union suisse des arts et métiers (USAM)  
Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)  
Schweizerischer Arbeitgeberverband  
Union patronale suisse  
Unione svizzera degli imprenditori  
Travail.Suisse

#### **4.5 Entreprises de transport indemnisées en vertu de la LTV ou de la LCdF**

ABAG Aletsch Bahnen AG  
BLS SA  
BVB Basler Verkehrs-Betriebe  
CarPostal SA  
RhB Chemin de fer rhétique SA  
Chemins de fer fédéraux suisses CFF SA, Communication, Affaires publiques et régulation  
STI Bus AG  
SVB Städtische Verkehrsbetriebe Bern (bernmobil)  
Turbo AG  
TPG Transports publics genevois  
VBZ Verkehrsbetriebe Zürich

#### **4.6 Communautés tarifaires suisses**

Communauté tarifaire neuchâteloise Onde Verte  
Zürcher Verkehrsverbund ZVV

#### **4.7 Organisations**

Alliance SwissPass  
Centre Patronal Paudex  
Syndicat du personnel des transports SEV  
Conférence des délégués cantonaux des transports publics CDCTP  
Pro Velo Suisse  
RAILplus  
Remontées mécaniques suisses  
Swissolympic, Maison du sport  
Touring Club de Suisse (TCS)  
transfair  
Verband öffentlicher Verkehr (VöV)  
Union des transports publics (UTP)  
Unione dei trasporti pubblici  
Association des chemins de fer historiques de Suisse HECH  
Association transports et environnement ATE  
Commission de la concurrence COMCO

#### **4.8 Autres**

Bernmobil historique  
Fondation BLS  
CFF Historic  
BirdLife Suisse  
Matterhorn Gotthard Bahn / BVZ Holding