

Allegato

Ordinanze e commenti

Ordinanza sulle attività rilevanti per la sicurezza nel settore ferroviario (OASF) - Commenti - Ordinanza	2 6
Ordinanza sulla videosorveglianza nei trasporti pubblici (OVTP) - Commenti - Ordinanza	16 17
Ordinanza sul trasporto di viaggiatori (OTV) - Commenti - Ordinanza	19 29
Ordinanza sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITR) - Commenti - Ordinanza	47 65
Ordinanza concernente il rilascio di concessioni e il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (OCFI) - Commenti - Ordinanza	75 79
Ordinanza sugli orari (OOra) - Commenti - Ordinanza	85 86
Ordinanza concernente l'impiego e i compiti di imprese concessionarie in situazioni particolari e straordinarie - Commenti - Ordinanze	89 90
Atto mantello Revisione TP - Commenti - Ordinanze	92 97

Commentaires sur l'OASF

Ordonnance sur les activités déterminantes pour la sécurité dans le domaine ferroviaire (OASF)

Remarques préliminaires

Les dispositions concernant le personnel chargé d'activités déterminantes pour la sécurité dans le domaine de l'exploitation ferroviaire ont pris une ampleur telle qu'une ordonnance séparée fournit une meilleure vue d'ensemble. Cela étant, on a repris les dispositions concernant le personnel issues de l'ordonnance sur les chemins de fer (OCF) ainsi que de l'ordonnance du DETEC sur l'admission à la conduite de véhicules moteurs des chemins de fer (OCVM), qui devraient être réglées par le Conseil fédéral.

Chapitre 1: Dispositions générales

Art. 2 Définitions

Reprises de l'OCVM.

Art. 3 Activités déterminantes pour la sécurité

Les activités réputées déterminantes pour la sécurité sont celles qui impliquent une action opérationnelle directe d'une personne et en rapport avec laquelle un comportement erroné peut entraîner un danger immédiat. La conduite du service du roulement vise le chef de la régulation des trains conformément aux prescriptions de circulation.

Art. 4 Dérogation aux prescriptions

Les dispositions régissant les dérogations aux prescriptions sont, pour l'essentiel, identiques à celles de l'OCF.

Chapitre 2: Conditions pour exercer des activités déterminantes pour la sécurité

Art. 5 Examen

L'obligation de passer un examen, qui ne concernait jusqu'ici que les conducteurs de véhicules moteurs, est désormais étendue à toutes les activités déterminantes pour la sécurité. Il faut également effectuer un examen quant aux prescriptions d'exploitation, examen que les examinateurs faisaient passer jusqu'ici aux conducteurs sur mandat de l'entreprise. Une fois l'examen réussi, il incombe à l'entreprise d'établir une attestation ad hoc. Les permis de conduire ne sont établis que pour les conducteurs de véhicules moteurs (comme par le passé).

Art. 6 Compétence

Le Département l'a fixée dans l'OCVM (SR 742.141.142.1) en ce qui concerne les conducteurs de véhicules moteurs. L'OFT fixe dans des directives les conditions médicales et psychologiques à remplir et le contenu des contrôles.

Art. 7 Conduite des véhicules moteurs

Ces dispositions ont été reprises de l'OCF ou de l'OCVM. Les entreprises visées à l'alinéa 2 comprennent également celles qui forment des conducteurs et qui leur font passer des examens.

Art. 8 Certificat de formation

Cette disposition est identique à l'article 27 de l'OCVM.

Art. 9 Permis de conduire et attestation

La présente disposition met en œuvre la nouvelle réglementation de la directive 2007/59/CE relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté.

L'Office fédéral continue de ne délivrer un permis aux conducteurs que dans la mesure où le Département ne prévoit pas d'exception. Cependant, la présentation d'une attestation dûment remplie par l'entreprise est nécessaire.

L'entreprise fournit désormais une attestation contenant les indications selon l'annexe I de la directive précitée. L'attestation comprend également les feuilles annexes.

Art. 10 Permis étrangers

Réglementée jusqu'ici dans l'OCVM, l'obligation pour les étrangers d'obtenir le permis est désormais réglementée au niveau d'une ordonnance du Conseil fédéral. Cela permet de limiter les frais administratifs de l'Office fédéral dans ce contexte sans pour autant menacer la sécurité.

Art. 11 Conditions pour la conduite

Cette disposition est, pour l'essentiel, identique à celles de l'article 78 OCF.

Chapitre 3: Incapacité d'exercer les activités déterminantes pour la sécurité

Art. 12 Communication des capacités de conduite restreintes

Cette disposition correspond principalement au contenu de l'article 56 OCVM. Il s'agit de l'étendre à toutes les personnes chargées d'activités déterminantes pour la sécurité.

Art. 13 Evaluation de l'aptitude au service

La présente disposition correspond aussi pour l'essentiel à l'article 56 OCVM. Il s'agit également de l'étendre à toutes les personnes exerçant des activités déterminantes pour la sécurité.

Art. 14 Inaptitude au service due à l'alcool ou à d'autres substances

Des études sur la consommation d'alcool ont montré que la somnolence augmente et que l'attention est limitée dès une alcoolémie de 0.1 pour mille. La valeur-limite de l'alcoolémie désormais applicable pour le personnel chargé d'activités déterminantes pour la sécurité est inférieure à celle de la circulation routière.

Aux termes de l'alinéa 1, l'inaptitude au service est donnée à partir d'une alcoolémie de 0,10 pour mille, ce qui revient, de fait, à une interdiction de consommer de l'alcool. La réglementation actuelle des prescriptions de circulation interdit la consommation d'alcool pendant le travail et dans les six heures qui précèdent le service, mais elle n'exclut pas une alcoolémie considérable. C'est pourquoi la présente disposition introduit pour ainsi dire une tolérance zéro concernant la consommation d'alcool pour le personnel chargé d'activités déterminantes pour la sécurité.

Cette disposition plus stricte que celle applicable aux usagers de la route, demandée par les entreprises, est justifiée par les conditions de travail particulières et la responsabilité assumée par les personnes concernées. Les moniteurs d'auto-école doivent respecter cette valeur-limite depuis le 1^{er} janvier 2008.

L'alcoolémie a été fixée à 0,10 pour mille pour des raisons médicales et métrologiques. Chaque personne a des traces d'alcool de production propre dans son corps et peut révéler une faible alcoolémie due à la consommation d'aliments contenant un peu d'alcool, tels que des fruits en fermentation ou même d'une bière sans alcool. Du point de vue métrologique, on peut donc tabler sur le fait que la limite analytique d'une tolérance zéro se situe à 0,10 pour mille. Les méthodes de mesure actuelles permettent de détecter avec certitude une telle alcoolémie.

Selon l'alinéa 2, l'alcoolémie est considérée comme qualifiée au-delà de 0,5 pour mille, ce qui entraîne une peine pécuniaire ou privative de liberté au lieu d'une amende.

L'alinéa 3 reprend les valeurs-limites applicables à la circulation routière concernant les substances qui diminuent l'aptitude au service.

La disposition de l'alinéa 4 reprend la même réglementation que pour la route, tant du point de vue législatif que du contenu.

Art. 15 Interdiction d'exercer une activité déterminante pour la sécurité

La notion « autres raisons » comprend également des raisons relevant du domaine spécialisé.

On ne peut pas retirer un permis aux personnes qui n'en ont pas. Pour des raisons d'égalité, il faut cependant pouvoir ordonner pour ces personnes les mêmes mesures que pour celles qui détiennent un permis. Il incombe à

l'entreprise de mettre en œuvre l'interdiction d'exercer une activité déterminante pour la sécurité, puisque l'Office fédéral ne dispose pas de données sur les personnes concernées. L'entreprise peut ordonner la mesure dans le cadre des rapports de travail, démarche qui correspond à la pratique actuelle.

Chapitre 4 Contrôle de l'aptitude à exercer une activité déterminante pour la sécurité

L'ordonnance sur le contrôle de la circulation routière (OCCR) est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2008. Sur la base de celle-ci, on introduit une réglementation similaire afin de contrôler l'inaptitude au service du personnel déterminant pour la sécurité, toutefois avec d'autres valeurs-limites. Les personnes habilitées à ordonner des contrôles sont désignées comme services compétents. Ceux-ci sont déjà cités dans la loi ; la présente ordonnance ne fixe que les conditions que doivent remplir les personnes que les entreprises ferroviaires désignent. En général, l'autorité déclarée compétente par les cantons est la police.

L'Office fédéral se basera sur les prescriptions fixées par l'OFROU en matière d'exigences auxquelles doivent satisfaire les appareils, les laboratoires et les procédures.

Art. 16 Service compétent

Les services nommés à l'art. 84 LCdF sont compétents et habilités à effectuer les contrôles.

Les personnes désignées par les entreprises ferroviaires doivent avoir une fonction de cadre et remplir certaines conditions organisationnelles. Il s'agit de garantir un contrôle légal, équitable et rapide.

Art. 17 à 25

Ces dispositions correspondent aux dispositions sur la circulation routière. Les différences concernent les valeurs-limites et l'Office fédéral compétent.

Chapitre 5 Mesures du service compétent

Ici aussi, on a introduit une réglementation analogue à l'OCCR concernant la procédure d'interdiction de service, la réception des documents d'admission et l'information à toutes les autorités. La réglementation de l'article 57 OCVM est abrogée.

Art. 29 Communication du service compétent

La communication par le service compétent ou l'entreprise, prévue à l'alinéa 1, permet de garantir que l'Office fédéral dispose des informations requises pour une éventuelle procédure administrative.

En se fondant sur l'alinéa 2, l'Office fédéral peut désormais fixer dans une directive les infractions aux règles et prescriptions commises par les conducteurs soumis à l'obligation de détenir un permis qui doivent lui être annoncées. Il s'agit notamment de contraventions graves et répétées qui peuvent donner lieu à un examen de l'aptitude. Cette réglementation permet aussi d'obtenir une pratique uniforme des entreprises concernant le traitement des infractions commises par les conducteurs.

Chapitre 6 Communications entre la Suisse et les Etats membres de l'Union européenne

Les autorités étrangères et l'Office fédéral doivent avoir accès aux informations nécessaires pour une éventuelle procédure administrative.

Chapitre 7 Mesures administratives

De manière analogue aux réglementations sur la circulation routière, les mesures administratives, définies jusqu'ici dans l'OCVM, sont désormais réglées de manière exhaustive par le Conseil fédéral. Cela étant, on a renoncé au retrait à titre d'avertissement en tant que mesure éducative. Cela est quelque peu compensé par les communications définies à l'article 29.

Chapitre 8 Dispositions pénales

Des dispositions pénales s'imposent tant pour obtenir un effet préventif que pour garantir la mise en œuvre de l'ordonnance.

Chapitre 9 Saisie de données

Les dispositions actuelles sur les banques de données sont reprises ici de l'OCVM, moyennant adaptation. Par ailleurs, afin de délester l'Office fédéral au niveau administratif, les entreprises pourront saisir directement les données concernant les conducteurs soumis à l'obligation de détenir un permis. L'accès sera sécurisé à l'aide de profils d'utilisateurs individuels et par des mots de passe.

Chapitre 12 Dispositions finales

Art. 43 Exécution

Cette disposition complète les bases juridiques des réglementations de l'OCVM en vigueur jusqu'ici.

Ordonnance sur les activités déterminantes pour la sécurité dans le domaine ferroviaire (OASF)

du

Le Conseil fédéral suisse,

vu les art. 16, al. 5, 17, al. 2, 85, 86a, let. e et 97 de la loi du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF)¹,

arrête:

Chapitre 1 Dispositions générales

Art. 1 Objet

La présente ordonnance régit les exigences auxquelles doit satisfaire le personnel des entreprises ferroviaires chargé d'activités déterminantes pour la sécurité.

Art. 2 Définitions

Dans la présente ordonnance, on entend par:

- a. *véhicule moteur:* un véhicule ferroviaire avec commande directe ou indirecte et propulsion directe ou indirecte;
- b. *conducteur de véhicules moteurs:* une personne qui conduit un véhicule moteur d'un chemin de fer directement ou indirectement;
- c. *accompagnement de service:* la conduite indirecte d'un véhicule moteur moyennant des instructions et des ordres donnés au conducteur de véhicules moteurs;
- d. *pilotage:* l'accompagnement de service dans la cabine de conduite;

Art. 3 Activités déterminantes pour la sécurité

Sont considérés comme activités déterminantes pour la sécurité:

- a. la conduite directe ou indirecte de véhicules moteurs;
- b. la conduite opérationnelle du service du roulement;
- c. la préparation opérationnelle d'un mouvement de manœuvre ou d'un train;
- d. la sécurisation d'un chantier sur les voies et aux abords des voies.

Art. 4 Dérogation aux prescriptions

Dans des cas isolés, l'Office fédéral des transports (OFT) peut:

- a. ordonner des dérogations aux dispositions de la présente ordonnance et à ses dispositions d'exécution afin d'écarter les dangers menaçant des personnes, des choses ou des biens importants;
- b. autoriser des dérogations si la sécurité reste garantie.

RS

¹

RS 742.101

Chapitre 2 Conditions pour exercer des activités déterminantes pour la sécurité

Section 1 Dispositions communes

Art. 5 Examen

¹ Quiconque souhaite exercer une activité déterminante pour la sécurité doit attester, lors d'un examen de capacité, de ses connaissances des prescriptions de circulation des trains du 5 novembre 2007 (PCT)², des prescriptions d'exploitation ainsi que de l'exercice sûr de l'activité dans le domaine concerné.

² L'entreprise établit un certificat de qualification de la personne lorsque celle-ci a réussi l'examen.

³ L'examen peut être limité à un domaine d'activité ou champ d'application. L'entreprise l'indique alors dans le certificat.

⁴ En cas de doute quant à l'aptitude d'une personne, celle-ci doit passer un nouvel examen.

Art. 6 Compétence

Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) peut:

- a. fixer, dans les différents domaines, les exigences de qualification du personnel chargé d'activités déterminantes pour la sécurité;
- b. fixer des limites d'âge;
- c. édicter des prescriptions sur la périodicité de l'examen;
- d. déléguer à l'OFT:
 1. la définition des conditions médicales est psychologiques;
 2. la promulgation des prescriptions quant au contenu des examens.

Section 2 Admission des conducteurs de véhicules moteurs

Art. 7 Conduite des véhicules moteurs

¹ Quiconque conduit ou accompagne un véhicule moteur doit:

- a. avoir atteint l'âge requis;
- b. remplir les conditions médicales et psychologiques;
- c. répondre aux exigences spécifiques nécessaires;
- d. garantir, par le comportement adopté jusqu'ici, le respect des prescriptions.

² La qualification pour exercer cette activité doit être attestée par un permis de conduire de l'OFT et un certificat de l'entreprise.

³ Quiconque conduit un véhicule moteur sans être qualifié, ne connaît que partiellement ou pas du tout les prescriptions applicables au service ou ne connaît pas les lignes et les gares doit être piloté par un conducteur de véhicule moteur qualifié.

⁴ Lorsque la cabine de conduite n'est pas conçue pour le pilotage par une seule personne, une personne qualifiée accompagne ou pilote le véhicule moteur.

⁵ En cas de marche automatique des trains, il est possible, moyennant l'autorisation de l'OFT, de renoncer à la conduite du véhicule moteur.

⁶ L'OFT peut charger les employés d'une entreprise tierce de la formation et des examens.

Art. 8 Certificat de formation

¹ Quiconque souhaite accomplir la formation de conducteur de véhicules moteurs doit détenir un certificat de formation dans la catégorie correspondante.

² L'entreprise établit le certificat de formation et le tient à jour.

³ L'OFT décide de l'approbation du certificat de formation et communique sa décision dans les 30 jours à l'entreprise.

⁴ Il peut refuser d'approuver le certificat s'il y a lieu de craindre que le candidat met en danger l'ordre public et la sécurité lorsqu'il exerce l'activité en question, notamment si la personne:

- a. est interdite, ou
- b. si elle a été condamnée pour crime ou délit à une peine privative de liberté ou à plusieurs reprises pour infraction.

⁵ Le DETEC régleme la durée de validité, les droits, les mentions et la prolongation du certificat de formation.

Art. 9 Permis de conduire et attestation

¹ Dans les sept jours ouvrables qui suivent la réussite de l'examen, l'entreprise demande à l'OFT d'approuver l'attestation et d'établir le permis.

² L'OFT délivre le permis de conduire au conducteur de véhicule moteur et l'entreprise lui délivre l'attestation approuvée.

³ Le DETEC peut prévoir des exceptions concernant l'établissement des permis de conduire.

⁴ Il régleme la durée de validité, les droits, les mentions, la prolongation, le renouvellement et le remplacement du permis de conduire et de l'attestation.

Art. 10 Permis étrangers

¹ L'OFT peut reconnaître des attestations ou des permis étrangers pour conduire des véhicules moteurs si l'autorité compétente étrangère a pourvu ces documents d'une mention ad hoc.

² Dans ce but, il peut conclure une convention à ce sujet avec l'autorité compétente étrangère.

Art. 11 Conditions pour la conduite

Quiconque souhaite conduire ou accompagner un véhicule moteur doit:

- a. avoir été formé sur le type de véhicule qu'il conduit ou accompagne et le maîtriser;
- b. avoir les connaissances linguistiques suffisantes pour circuler sur le tronçon en question;
- c. avoir pris connaissance des recommandations et des prescriptions spécifiques au tronçon;
- d. être informé des modifications et des compléments temporaires des règles de circulation ainsi que des prescriptions spécifiques aux tronçons;
- e. porter avec soi les permis de conduire et les attestations nécessaires.

Chapitre 3 Incapacité d'exercer les activités déterminantes pour la sécurité

Art. 12 Communication des capacités réduites

¹ Si une personne exerçant une activité déterminante pour la sécurité considère que ses capacités à exercer ladite activité sont restreintes de sorte qu'elle ne peut plus garantir la sécurité, elle l'annonce à son supérieur hiérarchique et renonce à toute activité déterminante pour la sécurité.

² Elle communique immédiatement au médecin-conseil tout changement des faits médicaux et lui présente les certificats médicaux y relatifs.

³ Si son incapacité de travail due à une maladie ou à un accident dure plus de 30 jours, elle est tenue de se présenter à son médecin-conseil afin d'évaluer son aptitude médicale.

⁴ Les entreprises informent immédiatement le psychologue-conseil de tout changement essentiel de l'aptitude psychologique d'une personne exerçant une activité déterminante pour la sécurité.

Art. 13 Evaluation de l'aptitude au service

¹ Le médecin-conseil examine l'aptitude médicale d'une personne conformément à l'article 12 et communique le résultat de cet examen à l'entreprise.

² Le psychologue-conseil examine l'aptitude psychologique d'une personne conformément à l'article 13 et communique le résultat de cet examen à l'entreprise.

³ Si l'aptitude médicale ou psychologique d'un conducteur de véhicules moteurs est considérée comme restreinte, l'OFT doit en être informé immédiatement par écrit. Il est également informé oralement s'il n'est plus possible d'assumer la responsabilité du service avec effet immédiat.

⁴ En cas de doute fondé concernant l'aptitude d'une personne, l'OFT peut ordonner à tout moment un examen de capacité complet ou partiel.

Art. 14 Inaptitude au service due à l'alcool ou à d'autres substances

¹ L'inaptitude au service due à l'alcool (état d'ébriété) est considérée comme avérée lorsqu'une personne exerçant une activité déterminante pour la sécurité:

- a. a une alcoolémie de 0,1 pour mille ou plus, ou
- b. a dans le corps une quantité d'alcool qui conduit à une concentration de 0,1 pour mille ou plus.

² Une alcoolémie de 0,5 pour mille ou plus est considérée comme qualifiée.

³ L'incapacité de service due à des stupéfiants ou à l'alcool est considérée comme avérée lorsque l'une des substances suivantes est constatée dans le sang d'une personne exerçant une activité déterminante pour la sécurité:

- a. tétrahydrocannabinol (cannabis);
- b. morphine libre (héroïne/morphine);
- c. cocaïne;
- d. amphétamine;
- e. méthamphétamine;
- f. MDEA (méthylènedioxyéthylamphétamine);
- g. MDMA (méthylènedioxyméthylamphétamine).

⁴ L'OFT édicte une directive sur la détection de ces substances.

⁵ Pour les personnes qui peuvent prouver qu'elles consomment une ou plusieurs substances énumérées à l'al. 3 sur ordonnance médicale, l'inaptitude au service n'est pas considérée comme avérée par la seule détection de ces substances.

⁶ Les employés d'une entreprise n'ont pas le droit de laisser une personne inapte au service exercer une activité déterminante pour la sécurité.

Art. 15 Interdiction d'exercer une activité déterminante pour la sécurité

Lorsqu'une personne exerce une activité déterminante pour la sécurité qui ne requiert pas de permis de conduire, l'entreprise doit lui interdire d'exercer l'activité en question si elle est inapte au service du fait d'une maladie physique ou psychique, de l'alcoolisme, d'une autre dépendance ou encore d'autres raisons.

Chapitre 4 **Contrôle de l'aptitude à exercer une activité déterminante pour la sécurité**

Art. 16 Service compétent

¹ Les services définis à l'art. 84, LCdF sont compétents pour contrôler l'aptitude.

² Les personnes visées à l'art. 84, let. a, LCdF doivent:

- a. faire partie de la direction du personnel des locomotives, de manœuvre, de train, du service du roulement ou du service de construction, ou
- b. être examinateurs.

³ Les services doivent remplir les conditions suivantes:

- a. au moins une personne doit être joignable durant les heures d'exploitation;
- b. ils doivent faire partie de la même entreprise ferroviaire que la personne à contrôler ou d'une entreprise d'infrastructure ferroviaire;
- c. ils ne doivent pas faire l'objet de motifs de récusation au sens de l'art. 10 de la loi fédérale du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative³.

⁴ Les personnes selon l'art. 84, let. a et d, LCdF doivent pouvoir attester des compétences qui leur sont attribuées.

Art. 17 Tests préliminaires

¹ Des appareils de test préliminaire fournissant des informations quant à l'alcoolémie peuvent être utilisés pour déterminer s'il y a eu consommation d'alcool.

² Lorsqu'il existe des indices accréditant que la personne contrôlée est inapte au service à cause d'une autre substance que l'alcool et qu'elle a exercé une activité déterminante pour la sécurité dans cet état, un test préliminaire peut être effectué pour détecter la présence de stupéfiants ou de médicaments, notamment dans les urines, la salive ou la sueur.

³ Les tests préliminaires doivent être effectués conformément aux prescriptions du fabricant de l'appareil.

⁴ Il y a lieu de renoncer à d'autres mesures d'investigation lorsque le résultat du test préliminaire est négatif et que la personne contrôlée ne présente aucun signe d'incapacité au service.

⁵ Si le résultat du test préliminaire révèle la présence d'alcool ou s'il a été renoncé à utiliser un appareil de test préliminaire, il y a lieu de procéder à un contrôle au moyen d'un éthylomètre.

Art. 18 Contrôle au moyen de l'éthylomètre

¹ Le contrôle effectué au moyen de l'éthylomètre peut avoir lieu:

- a. au plus tôt 20 minutes après la dernière consommation d'alcool, ou
- b. après que la personne contrôlée s'est rincé la bouche, conformément aux indications éventuelles du fabricant de l'appareil.

² Les contrôles doivent être effectués au moyen d'éthylomètres qui:

- a. permettent des mesures dans une fourchette correspondant à une alcoolémie de 0,10 à 3,00 pour mille;
- b. permettent des mesures d'une précision de 0,05 pour mille dans une fourchette correspondant à une alcoolémie de 0,02 à 1,00 pour mille; et
- c. convertissent le taux d'alcool mesuré dans l'haleine (mg/l) avec un facteur de 2000 en alcoolémie (g/kg).

³ L'OFT règle dans une directive les exigences relatives aux appareils utilisés pour contrôler le taux d'alcool au moyen de l'éthylomètre et à leur manipulation.

⁴ Il y a lieu d'effectuer deux mesures. Si elles divergent de plus de 0,10 pour mille, il convient de procéder à deux nouvelles mesures. Si la différence dépasse de nouveau 0,10 pour mille et s'il y a des indices de consommation d'alcool, il y a lieu d'ordonner une analyse de sang.

⁵ L'incapacité au service est réputée établie si le résultat inférieur des deux mesures correspond à une alcoolémie de 0,10 pour mille et plus, mais de moins de 0,50 et si la personne concernée reconnaît cette valeur par sa signature.

Art. 19 Analyse de sang et des urines

¹ Il y a lieu d'ordonner une analyse de sang lorsque:

- a. le résultat inférieur des deux mesures au moyen de l'éthylomètre correspond:
 1. à une alcoolémie de 0,50 pour mille et plus,
 2. à une alcoolémie de 0,10 pour mille et plus, mais de moins de 0,50 et que la personne concernée ne reconnaît pas le résultat des mesures;
- b. il existe des indices accréditant que la personne contrôlée est inapte au service à cause d'une autre substance que l'alcool et qu'elle a été en service dans cet état;
- c. il n'est pas possible de procéder à un test préliminaire ou à un contrôle au moyen de l'éthylomètre et qu'il existe des indices accréditant l'incapacité au service.

² Il est en outre possible d'ordonner de recueillir les urines lorsqu'il existe des indices accréditant que la personne concernée est inapte au service à cause d'une autre substance que l'alcool et qu'elle a exercé une activité déterminante pour la sécurité dans cet état.

Art. 20 Obligations du service compétent

¹ Le service compétent est notamment tenu d'informer la personne concernée:

- a. qu'une prise de sang est ordonnée en cas de refus de coopérer à un test préliminaire ou au contrôle au moyen de l'éthylomètre (art. 82, al. 3, LCdF);
- b. que l'acceptation du résultat du contrôle au moyen de l'éthylomètre entraîne l'introduction d'une procédure administrative et d'une procédure pénale.

² Si la personne concernée refuse de se soumettre à un examen préliminaire, à un contrôle au moyen de l'éthylomètre, à une prise de sang, à une récolte des urines ou à un examen médical, elle doit être informée des conséquences de son refus (art. 87a, al. 1, LCdF).

³ Le déroulement du contrôle au moyen de l'éthylomètre, la récolte des urines, les constatations du service compétent, la reconnaissance du résultat dudit contrôle ainsi que le mandat de procéder à une prise de sang et au prélèvement des urines, ou la confirmation du mandat, doivent être consignés dans un procès-verbal. L'OFT fixe dans une directive les exigences minimales relatives au contenu et à la forme de ce procès-verbal.

Art. 21 Prise de sang et prélèvement des urines

¹ La prise de sang doit être effectuée par un médecin ou par un auxiliaire qualifié, désigné par le médecin et agissant sous la responsabilité de celui-ci. Le prélèvement des urines se fait sous le contrôle visuel approprié d'une personne qualifiée.

² Le récipient contenant le sang ou les urines sera muni d'inscriptions évitant toute confusion, placé dans un emballage convenant au transport, conservé à basse température et expédié pour analyse par le moyen le plus rapide à un laboratoire reconnu par l'OFT.

³ Sur proposition des cantons, l'OFT reconnaît les laboratoires équipés des installations requises pour les analyses médico-légales du sang et des urines et garantissant la qualité des examens. Il supervise ou fait superviser l'activité de ces laboratoires.

Art. 22 Examen médical

¹ Lorsqu'une prise de sang a été ordonnée, le médecin mandaté à cet effet examinera en outre si la personne présente des indices d'incapacité au service qui, en raison d'une consommation d'alcool, de stupéfiants ou de médicaments, peuvent être médicalement constatés. L'OFT fixe dans une directive les exigences minimales relatives à la forme et au contenu du procès-verbal correspondant.

² Le service compétent peut libérer le médecin de l'obligation de procéder à un examen si la personne concernée ne présente, dans son comportement, aucun indice révélant une autre cause d'incapacité au service que l'alcool.

Art. 23 Avis d'experts

¹ Les résultats de l'analyse du sang et des urines sont soumis à l'appréciation d'experts reconnus, à l'attention de l'autorité compétente, pour la sanction pénale et le retrait du permis, quant à leur portée sur l'aptitude au service, lorsque:

- a. il est prouvé que le sang contient une substance diminuant l'aptitude au service autre que l'alcool ou une substance visée à l'art. 13, al. 3;
- b. une personne a consommé sur ordonnance médicale une substance visée à l'art. 13, al. 3, mais qu'il existe des indices accréditant l'incapacité au service.

² L'expert prend en compte les constatations du service compétent, les résultats de l'examen médical et ceux de l'examen chimique et toxicologique, et motive les conclusions qu'il en tire.

³ Sur proposition des laboratoires, l'OFT reconnaît la qualité d'expert aux personnes qui:

- a. attestent d'un diplôme de médecin légiste ou de toxicologue, ou d'une formation équivalente acquise en Suisse ou à l'étranger, et
- b. attestent de connaissances théoriques et pratiques exhaustives dans l'interprétation des résultats des analyses chimiques quant à leur influence sur l'aptitude au service.

Art. 24 Autre constatation de l'incapacité au service

Il est également possible de constater l'ébriété ou l'influence d'une substance diminuant l'aptitude au service, autre que l'alcool, d'après l'état et le comportement de la personne suspectée ou les indications obtenues sur la quantité consommée, notam-

ment lorsque le contrôle au moyen de l'éthylomètre, le test préliminaire en matière de stupéfiants ou de médicaments ou la prise de sang n'ont pas pu être effectués. Les dispositions plus sévères du code de procédure cantonal sont réservées.

Art. 25 Procédure

L'OFT règle dans des directives les autres exigences concernant la procédure de constatation de l'inaptitude au service sous l'effet de l'alcool, de stupéfiants ou de médicaments.

Chapitre 5 Mesures du service compétent

Art. 26 Interdiction d'exercer une activité déterminante pour la sécurité

Le service compétent empêche l'exercice d'une activité déterminante pour la sécurité lorsque la personne chargée de l'activité en question:

- a. n'est pas titulaire du permis de conduire requis ou de l'attestation requise ou qu'il exerce son activité malgré le refus ou le retrait du permis;
- b. exerce une activité pour laquelle un permis de conduire ou une attestation n'est pas nécessaire dans un état excluant un service sûr;
- c. révèle, lors du contrôle au moyen d'un éthylomètre, une alcoolémie de 0,10 pour mille ou plus;
- d. n'observe pas une charge concernant l'acuité visuelle;
- e. n'observe pas une restriction éventuelle inscrite dans le permis de conduire ou dans l'attestation ou ne remplit pas les conditions de l'art. 8;
- f. enfreint gravement les art. 4 à 11 de la loi sur la durée du travail⁴.

Art. 27 Confiscation du certificat de formation ou du permis de conduire et de l'attestation

¹ Le service compétent confisque le certificat de formation ou le permis de conduire et l'attestation (documents d'admission) sur-le-champ lorsqu'une personne, lors de l'exercice de son activité:

- a. semble visiblement en état d'ébriété ou que, lors du contrôle au moyen d'un éthylomètre, son alcoolémie atteint 0,50 pour mille et plus;
- b. semble manifestement inapte au service pour d'autres raisons;
- c. effectue une course d'apprentissage sans être accompagnée de la personne requise.

² Les documents d'admission peuvent être confisqués lorsqu'une personne, lors de l'exercice de son activité, provoque un accident causant la mort d'une personne ou des lésions corporelles parce qu'il a enfreint gravement les prescriptions de circulation ou d'exploitation.

Art. 28 Procédure

¹ Il y a lieu de confirmer par écrit la confiscation des documents d'admission et l'interdiction de reprendre la route, en indiquant les conséquences juridiques de ces mesures.

² Les certificats de formation et les permis de conduire doivent être remis à l'OFT, l'attestation à l'entreprise, cela dans les cinq jours qui suivent leur confiscation. Il y a lieu de joindre le procès-verbal ou le rapport.

³ Si les motifs qui ont donné lieu à la saisie des documents d'admission ou à l'interdiction d'exercer une activité déterminante pour la sécurité deviennent sans objet, les documents saisis sont restitués immédiatement et l'interdiction d'exercer l'activité en question levée.

Art. 29 Communication du service compétent

¹ Si le service compétent a des indices qu'une personne soumise à l'obligation de détenir un permis pourrait être durablement inapte au service pour des raisons médicales, psychologiques ou autres, il en informe immédiatement l'OFT et l'entreprise.

² L'OFT fixe dans une directive les infractions aux dispositions commises par une personne soumise à l'obligation de détenir un permis dont il y a lieu de l'informer en vue du contrôle de l'aptitude médicale et psychologique ou de la capacité professionnelle.

Chapitre 6 Communications entre la Suisse et les Etats-membres de l'Union européenne

Art. 30 Communications de la Suisse aux Etats-membres de l'Union européenne

¹ Si une personne chargée d'une activité déterminante pour la sécurité et employée par une entreprise étrangère met en danger, gravement ou de manière répétée, la sécurité du trafic ferroviaire, l'OFT annonce ces infractions à l'autorité compétente du pays dans lequel l'entreprise a son siège.

² Les permis de conduire et attestations confisqués sur-le-champ sont transmis à cette autorité.

Art. 31 Communications des Etats-membres de l'Union européenne

L'OFT réceptionne les communications des Etats-membres de l'Union européenne concernant les infractions commises par des personnes chargées d'activités déterminantes pour la sécurité ou par des entreprises établies en Suisse.

Chapitre 7 Mesures administratives

Art. 32 Retrait des documents d'admission

¹ Il y a lieu de retirer les documents d'admission lorsque l'on constate que les conditions légales de leur octroi ne sont pas ou plus remplies; ils peuvent être retirés si les restrictions ou les charges imposées dans des cas individuels lors de l'octroi ne sont pas respectées.

² L'OFT est compétent pour le retrait du permis de conduire, l'entreprise pour le retrait du certificat de formation et de l'attestation.

Art. 33 Retrait du certificat de formation ou du permis pour inaptitude

¹ Le certificat de formation ou le permis de conduire est retiré pour une durée déterminée à une personne si:

- a. sa capacité physique et psychique ne suffit pas ou plus à exercer une activité déterminante pour la sécurité;
- b. elle souffre d'une dépendance qui exclut l'aptitude à exercer une activité déterminante pour la sécurité;
- c. sa conduite adoptée jusqu'ici ne garantit pas qu'elle respectera les prescriptions lors de l'exercice d'une activité déterminante pour la sécurité.

Art. 34 Etendue du retrait

¹ Le retrait du certificat de formation ou du permis équivaut à l'interdiction d'exercer les activités qui requièrent un permis ou un certificat.

² Le retrait du certificat de formation ou du permis pour des raisons médicales, psychologiques ou spéciales peut être limité à une certaine catégorie ou à un certain domaine d'activités ou d'intervention.

Art. 35 Restitution des documents d'admission

¹ Les documents d'admission retirés pour une durée indéterminée peuvent être restitués moyennant des conditions ou des charges, si un éventuel délai d'interdiction est échu et si la personne concernée atteste avoir remédié aux circonstances qui ont entraîné l'inaptitude.

² Si la personne concernée ne respecte pas les charges ou abuse d'une autre manière de la confiance placée en elle, le document restitué est retiré une nouvelle fois.

Art. 36 Prescriptions de procédure

¹ Avant de décider d'un retrait de permis, l'OFT entend la personne concernée. Il peut entendre l'entreprise.

² Il donne à la personne concernée la possibilité de consulter le dossier et de s'exprimer quant à la sanction. Il n'est possible de lui refuser de consulter le dossier que si d'importants intérêts publics ou privés le requièrent.

³ La décision de retrait doit être motivée et notifiée par écrit à la personne concernée. Elle doit traiter les principales objections de ladite personne et contenir une indication des voies de droit. Une copie est envoyée à l'entreprise.

⁴ L'OFT peut saisir le permis de conduire sur-le-champ à titre préventif jusqu'à la clarification des raisons du retrait.

Art. 37 Communication

Si l'OFT décide de retirer un certificat de formation ou un permis de conduire pour une durée indéterminée, il informe la personne concernée, lors de la notification de la décision, des conditions de restitution du document en question.

Art. 38 Restitution volontaire du certificat de formation ou du permis de conduire

La restitution volontaire du certificat de formation ou du permis de conduire à l'OFT équivaut à un retrait. L'OFT confirme la restitution par écrit.

Art. 39 Déchéance de permis de conduire étrangers

Il est possible d'interdire l'usage des permis de conduire étrangers selon les mêmes dispositions valables pour le retrait d'un permis de conduire suisse. En outre, il y a lieu d'interdire leur usage pour une durée indéterminée s'ils ont été acquis à l'étranger par contournement des règles de compétence suisses ou étrangères. Il y a lieu d'informer l'autorité compétente étrangère de la déchéance d'un permis de conduire étranger.

Chapitre 8 Dispositions pénales

Art. 40

¹ Quiconque exerce intentionnellement une activité déterminante pour la sécurité dans le domaine ferroviaire bien que les documents d'admission lui aient été refusés, retirés ou qu'ils aient été déchus est passible d'une peine privative de liberté allant jusqu'à trois ans ou d'une amende.

² Est puni d'une amende quiconque, intentionnellement:

- a. lors de l'exercice d'une activité déterminante pour la sécurité dans le domaine ferroviaire, enfreint à plusieurs reprises les prescriptions suisses de circulation des trains du 5 novembre 2007 (PCT)⁵;
- b. exerce une activité déterminante pour la sécurité sans disposer des documents d'admission requis;
- c. laisse exercer une activité déterminante pour la sécurité par une personne dont il sait ou peut savoir en prêtant l'attention requise qu'elle ne dispose pas des documents d'admission nécessaires;
- d. ne respecte pas les restrictions ou les charges liées aux documents d'admission;
- e. refuse de présenter, sur demande des autorités de contrôle, les documents d'admission requis, les supports de données électroniques ou d'autres documents requis pour le contrôle ou empêche l'activité de contrôle d'une autre manière.

³ Quiconque agit par négligence est puni d'une amende allant jusqu'à 180 jours-amende pour infraction selon l'al. 1 et d'une amende allant jusqu'à 5000 francs pour infraction selon l'al. 2.

⁴ Dans des cas particulièrement légers, l'autorité peut renoncer à la peine.

⁵ L'employeur ou le supérieur hiérarchique qui ordonne ou n'empêche pas selon ses possibilités une action punissable conformément à la loi ou à l'ordonnance est soumis à la même menace de sanction que la personne qui a commis l'action.

Chapitre 9 Saisie de données

Art. 41 Banque de données

¹ L'OFT tient une banque de données sur:

- a. les permis de conduire et les attestations des conducteurs de véhicules moteurs;
- b. les examinateurs;
- c. les experts en transports de l'OFT;
- d. les médecins-conseil;
- e. les psychologues-conseil.

² Il n'est habilité à utiliser les données enregistrées que pour assumer les tâches visées par la présente ordonnance.

³ L'accès à la banque de données est sécurisé par des profils d'utilisateurs individuels et des mots de passe.

Art. 42 Contenu de la banque de données

¹ La séquence de données sur les permis de conduire et les attestations contient:

- a. le titre, le nom, le prénom, la date de naissance, l'adresse, la nationalité, le numéro d'enregistrement et une photographie de la personne;
- b. des indications sur les connaissances linguistiques de la personne;
- c. les évaluations finales de l'aptitude médicale et psychologique et des restrictions ad hoc;
- d. la date à laquelle les examens de capacité et les contrôles périodiques ont été réussis;
- e. des indications sur les compétences inscrites aux attestations;
- f. des indications sur les mesures administratives et les circonstances importantes qui y ont donné lieu;
- e. des indications sur la spécialisation.

² La séquence de données sur les personnes selon l'art. 41, al. 1, let. b – e contient:

- a. leur nom, leur prénom, leur adresse, leur numéro de téléphone;
- b. la date de leur nomination.

Chapitre 10 Dispositions finales

Art. 43 Exécution

L'OFT fixe dans une directive:

- a. les conditions médicales à remplir pour exercer une activité déterminante pour la sécurité;
- b. l'exécution des contrôles médicaux par les médecins-conseil;
- c. les conditions psychologiques à remplir dans le domaine des transports pour exercer une activité déterminante pour la sécurité;
- d. l'exécution des contrôles psychologiques par les psychologues-conseil;
- e. les conditions personnelles, la formation et les examens valables pour les conducteurs étrangers de véhicules moteurs.

Art. 44 Entrée en vigueur

La présente ordonnance entre en vigueur le 1^{er} janvier 2010.

Commentaires – Ordonnance sur la vidéosurveillance dans les transports publics par les entreprises d'infrastructure et de transport (OVid-TP)

L'ordonnance sur la vidéosurveillance CFF (OVsur-CFF), qui ne s'appliquait jusqu'ici qu'aux CFF, est étendue à toutes les installations d'infrastructure et à tous les moyens de transport public.

Par la même occasion, les règles encadrant le traitement et la publication des images enregistrées ont été précisées afin de respecter les dispositions relatives à la protection des données.

Ordonnance
sur la vidéosurveillance dans les transports publics par les
entreprises d'infrastructure et de transport
(ordonnance sur la vidéosurveillance, OVID-TP)

du

Le Conseil fédéral suisse,

vu l'art. 16b, al. 6, de la loi du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer⁶
et l'art. 54, al. 6, de la loi du ... sur le transport de voyageurs (LTV)⁷,
arrête:

Art. 1 **Objet**

La présente ordonnance régit la surveillance par caméra vidéo des véhicules (art. 2, al. 2, let. b LTV) et des ouvrages, installations et équipements (infrastructure) des entreprises de transport public.

Art. 2 **But de la vidéosurveillance**

¹ La vidéosurveillance a pour but de protéger les voyageurs, l'exploitation et l'infrastructure.

² Elle vise notamment à:

- a. protéger le personnel, les voyageurs, les clients et les visiteurs contre les agressions et les incivilités;
- b. assurer la sécurité des objets de valeur;
- c. prévenir les dommages à la propriété.

Art. 3 **Utilisation**

¹ La décision d'utiliser des appareils vidéo est du ressort des entreprises. Le domaine secret des personnes ne peut être surveillé (art. 179^{quater} du code pénal⁸).

² La vidéosurveillance doit être clairement signalée. Le service responsable, le but et la base légale de la vidéosurveillance doivent être indiqués aux endroits surveillés.

Art. 4 **Traitement des enregistrements**

¹ Les enregistrements contenant des données personnelles doivent être analysés au plus tard le jour ouvrable qui suit l'enregistrement. Exceptionnellement, ils peuvent être analysés le deuxième jour ouvrable qui suit l'enregistrement.

² Sous réserve d'une communication selon l'article 5, les enregistrements doivent être détruits dans les 100 jours au plus tard.

Art. 5 **Communication des enregistrements**

¹ Les enregistrements ne peuvent être communiqués qu'aux autorités suivantes:

- a. autorités fédérales et cantonales de poursuites pénales, lorsqu'elles l'exigent par une décision;
- b. autorités devant lesquelles les entreprises déposent une dénonciation ou font valoir des prétentions juridiques.

² La communication d'enregistrements n'est autorisée que pour les besoins de la procédure; les données personnelles de tiers qui ne sont pas impliqués doivent être rendues anonymes.

³ En cas de communication des enregistrements, les entreprises sont autorisées à conserver ceux-ci jusqu'à la fin de la procédure.

RO 2003 4751

⁶ RS 742.101

⁷ RS ...; FF 2009 ...

⁸ RS 311.0

Art. 6 Protection et sécurité des données

¹ Les entreprises veillent à ce que les personnes non autorisées ne puissent accéder aux données personnelles. Elles règlent le droit d'accès aux données.

² Les dispositions de la loi fédérale du 19 juin 1992 sur la protection des données⁹, notamment les articles 16 à 25^{bis}, sont par ailleurs applicables.

Art. 7 Abrogation du droit en vigueur

L'ordonnance du 5 décembre 2003 sur la vidéosurveillance des CFF¹⁰ est abrogée.

Art. 8 Entrée en vigueur

La présente ordonnance entre en vigueur le 1^{er} janvier 2010.

⁹

RS 235.1

¹⁰

RO 2003 4751

Commentaires sur l'OTV

Ordonnance sur le transport de voyageurs (OTV)

Généralités

L'ordonnance sur le transport de voyageurs contient des dispositions exécutoires de la loi fédérale sur le transport de voyageurs et régit l'octroi de concessions et d'autorisations cantonales dans le trafic intérieur, l'octroi d'autorisations fédérales dans le trafic exclusivement transfrontalier ainsi que le transport de voyageurs et de bagages.

La nouvelle loi réunit tous les aspects du transport dans un acte normatif. Désormais, la loi reprend aussi quelques réglementations qui se trouvaient jusqu'ici au niveau de l'ordonnance. On déterminera donc si les transports sont réguliers et professionnels, à l'aide des deux actes normatifs. La loi régit désormais aussi les compétences, sauf dans le domaine des transports transfrontaliers, où des dispositions complémentaires sont nécessaires. De plus, les expériences recueillies jusqu'ici induisent de légères adaptations. Les éléments qui ont fait leurs preuves sont maintenus. La structure de l'acte normatif est adaptée (la régle du transport des voyageurs est régie en deux chapitres séparés et indépendants pour le trafic intérieur et pour le trafic transfrontalier).

Une grande modification porte sur l'assujettissement des divers transports à la régle du transport des voyageurs. Comme aujourd'hui déjà, le service de ligne régulier ainsi que le service de ligne effectué en cas de demande suffisante (service conditionnel) et les courses assimilées au service de ligne (courses sur demande et courses collectives) qui ont une fonction de desserte sont soumis à l'obligation d'obtenir une concession. La Confédération l'octroie.

Certains modes d'acheminement en trafic intérieur, comme le service conditionnel sans fonction de desserte, les transports de travailleurs ou le transport d'écoliers, sont toujours soumis à l'obligation d'obtenir l'autorisation cantonale. Il s'agit de transport des voyageurs de moindre importance (cf. article 7 al. 2 LTV projet).

Certains modes d'acheminement sont exemptés de la régle du transport des voyageurs, c.-à-d. qu'ils peuvent en principe être effectués sans concession ni autorisation cantonale. C'est dans ce domaine qu'a lieu la grande modification, à savoir l'exemption de la régle du transport des voyageurs de toutes les courses effectuées avec des véhicules construits et équipés pour transporter 9 personnes au maximum, conducteur compris. Cela signifie que les courses qui en principe requièrent une concession ou une autorisation cantonale mais qui utilisent de tels véhicules sont libres. Toutefois, si les courses prévues sont comparables aux courses ou aux chaînes de courses existantes du service de ligne ou si elles s'adressent à leurs utilisateurs, elles sont soumises à la régle du transport des voyageurs.

Les dispositions relatives au contrat de transport et au transport de voyageurs et de bagages sont reprises de l'ordonnance sur les transports en vigueur et adaptées si nécessaire. La réglementation sur les véhicules à moteur accompagnés est supprimée sans compensation. Toutes les dispositions sur le trafic marchandises sont tirées de l'ordonnance sur les transports en vigueur.

Chapitre 1 Dispositions générales

Article 2 Régularité

Désormais, la loi indique quand la régularité est donnée. La définition inscrite dans la loi requiert encore une précision. L'ordonnance précise que le trajet aller et le trajet retour sont considérés comme deux courses différentes.

De plus, comme l'annonce le message, il est précisé que dans le trafic transfrontalier, les courses sont réputées régulières lorsqu'elles sont

effectuées au moins quatre fois par mois. L'ancienne réglementation est modifiée en ce sens que la régularité résulte d'une fréquence de quatre courses par mois dans une période de plus d'un mois.

Article 3 Transport à titre professionnel

Alinéa 1

Le terme de rémunération figurant dans la loi est précisé. Il s'agit non seulement de prestations en argent, mais aussi en nature.

Chapitre 2 Concessions et autorisations pour le transport des voyageurs en trafic intérieur

Section 1 Dispositions générales

Article 4 Principe

Alinéa 1

L'alinéa 1 énonce que le droit de transporter des voyageurs peut être octroyé sous forme de concessions ou d'autorisations. La réglementation en vigueur, qui prévoit que le droit peut être conféré à des personnes physiques et morales est conservée. Désormais toutefois, l'ordonnance précise que ces droits peuvent aussi être accordés à des organes étatiques, qu'ils aient ou non une personnalité juridique. Dans la pratique, on a jusqu'ici octroyé des concessions à des exploitations qui n'étaient pas des personnes physiques ou morales, mais qui formaient par exemple une partie, une division d'une commune. A titre d'exemple, on peut citer ici les services de transports de Davos Landschaft (VBD), qui sont une régie publique gérée par le Département III « Öffentliche Betriebe ». L'organe de surveillance est la Commission d'exploitation sous la direction du chef du Département III de la commune de Davos.

Lorsqu'une concession est octroyée, et que l'entreprise concessionnaire effectue aussi des transports qui requièrent une autorisation cantonale sur la même ligne ou dans la même zone, l'entreprise doit obtenir cette autorisation. Une concession ne confère donc pas simultanément le droit de transport pour un service soumis à autorisation.

Article 5 Fonction de desserte

Cet article correspond en partie à la réglementation actuelle de l'OIPAF qui renvoyait à l'ancienne OCTV. Désormais, la fonction de desserte est régie par la présente ordonnance puisqu'elle devient, pour le service de ligne également, un critère d'assujettissement d'une ligne à la régie du transport des voyageurs et que le champ d'application de la présente ordonnance dépasse celui de l'OITRV.

La fonction de desserte est réalisée lorsqu'il y a un point de jonction avec le réseau supérieur des transports publics à au moins une des extrémités de la ligne. Les points de jonction sont notamment les gares du trafic régional et du trafic longues distances, mais aussi les arrêts des lignes de bus ou les aéroports.

Article 6 Transport des voyageurs avec concession obligatoire

Lettre a

La disposition selon laquelle le service de ligne est soumis au régime de la concession est identique à la réglementation actuelle.

Lettre b

Ce type de transport des voyageurs n'a aucune fonction de desserte, mais ne devrait pas être exempté de la régie du transport des voyageurs en raison de son intensité et de son importance. On peut citer ici l'exemple du transport de voyageurs au Jungfrauojoch.

Lettre c

Le service conditionnel est en principe un service de ligne. Cette attribution ne devrait pas être modifiée si les courses publiées ne sont effectuées que lorsque la demande est suffisante.

Lettre d

Les courses assimilées au service de ligne sont notamment les courses sur demande et les courses collectives. Il s'agit des offres connues sous le nom de « Publicar » ou de « Rufbus ». De tels transports existent notamment

dans des zones où il est difficile d'établir une ligne fixe, par exemple à la campagne.

Les transports dont il s'agit ici sont notamment organisés dans une zone déterminée d'après un besoin individuel des voyageurs, mais ne sont pas des courses de taxi puisque les voyageurs sont réunis dans la mesure du possible et transportés en commun. Cette organisation passe en règle générale par une centrale qui rassemble les demandes et coordonne les courses. On attend aussi une certaine souplesse des voyageurs, puisque le trajet peut n'avoir lieu qu'une ou deux heures plus tard.

Les courses assimilées au service de ligne sont soumises à l'obligation d'obtenir une concession, sans quoi il serait possible d'effectuer des transports collectifs sur les lignes lucratives (par exemple Berne – Zurich), ce qui concurrencerait des offres cofinancées par les pouvoirs publics.

Lettre e

L'ordonnance en vigueur a été modifiée le 1^{er} août 2008 : les transferts de passagers d'avions aux lieux ou zones touristiques ont été assujettis à l'obligation d'obtenir l'autorisation fédérale. Mais les dispositions relatives aux concessions sont applicables ici par analogie. Cette réglementation est conservée, on octroiera désormais des concessions pour ces transports puisque ce sont des transports en trafic intérieur. On suppose que ce type de transport ne détériore pas les conditions de concurrence pour les offres préexistantes et cofinancées par les pouvoirs publics.

Article 7 Transport des voyageurs avec autorisation obligatoire

Le message sur la loi parle ici de transport des voyageurs de moindre importance. Ce terme recouvre les types de transport qui requièrent une autorisation cantonale. Cet article les énumère.

Lettre a

Les transports à caractère touristique, qui servent aux loisirs, ne devraient plus être soumis au régime de la concession. Il s'agit notamment des transports de faible importance, qui desservent un alpage, un restaurant ou des buts d'excursion analogues : ils devraient être soumis à une obligation d'obtenir l'autorisation cantonale.

Les autres types de transport ont été soumis à l'obligation d'obtenir l'autorisation cantonale puisque il relèvent déjà aujourd'hui de la compétence cantonale. Il ne semblait cependant pas opportun de les libérer de l'obligation. Ces transports existent parallèlement aux offres préexistantes des TP cofinancées par les pouvoirs publics. Vu leur importance et leur fréquence, ils restent assujettis à la régie.

Une autorisation cantonale est donc toujours requise par exemple pour les transports d'écoliers ou de travailleurs. Ces transports sont parfois parallèles aux offres des transports publics et peuvent donc les concurrencer.

Article 8 Dérogations à la régie du transport des voyageurs

Tous les types de transport du trafic intérieur mentionnés dans cet article ne requièrent ni une concession ni une autorisation cantonale.

On parle dans chaque disposition de « **groupes préalablement constitués** ». Il s'agit des cas où l'entreprise de transport sait à l'avance qui ou combien de voyageurs seront transportés par quelle course. Lorsque l'on transporte des groupes préalablement constitués, il n'est pas possible de transporter des passagers supplémentaires qui se présentent inopinément. Le fait qu'une réservation soit requise pour le transport ne suffit pas à établir qu'il s'agit d'un groupe préalablement constitué.

Lettre a

Le but principal de la nouvelle ordonnance est d'aboutir à une certaine simplification et, partant, à une libéralisation dans le domaine du transport des voyageurs. L'une des modifications majeures par rapport à la situation actuelle est d'exempter toutes les courses avec des véhicules pour neuf voyageurs au maximum, y compris le conducteur, de l'obligation d'obtenir une concession ou une autorisation.

La réglementation est analogue à celle des courses transfrontalières.

Elle s'applique entre autres aux courses de taxi ou aux courses de deux-roues.

Lettre b

Jusqu'ici, les transports qui avaient lieu sur huit semaines successives étaient soumises à autorisation. Cette réglementation est modifiée en ce que la période est ramenée à 14 jours. De tels transports ne font pas concurrence au trafic concessionnaire ni aux transports publics cofinancés, c'est pourquoi ils sont exemptés de la régie du transport des voyageurs.

Lettre e

Cette disposition s'appuie largement sur la disposition actuelle relative aux services de navette avec hébergement. Elle pose des problèmes. Les critères qu'elle mentionne (4/5 des voyageurs; au moins 2 nuits) n'étaient pas vérifiables dans la pratique. Pour cette raison, la nouvelle disposition mentionne seulement le transport de groupes préalablement constitués, la prestation de transport étant une partie intégrante d'un arrangement (par exemple hôtel et transport).

Le transport est souvent vendu avec l'hébergement. Entrent par exemple dans cette catégorie de transport les transferts de passagers d'avion entre un aéroport et une destination touristique qui sont vendus avec les nuitées à l'hôtel.

Lettre g

Tous les types de transport qui ne relèvent ni de l'article 6 ni de l'article 7 sont également exemptés de la régie du transport des voyageurs. Il s'agit par exemple:

- des transports occasionnels
- des courses de « petits trains »

L'alinéa 2 reprend la disposition en vigueur selon laquelle les courses comparables aux courses préexistantes ou qui s'adressent à leurs utilisateurs peuvent toutefois être assujetties à la régie du transport des voyageurs. Cela devrait empêcher que des offres parallèles au trafic concessionnaire ou autorisé soient admises alors qu'elles doivent être assujetties à la régie du transport des voyageurs en raison des caractéristiques précitées.

Alinéa 3

En cas de doute, l'OFT décide si un service de transport est assujéti à la régie et si une concession ou une autorisation est nécessaire.

Article 9 Concessions et autorisations de lignes

Cet article précise que les concessions et autorisations sont octroyées en règle générale pour des lignes. Si aucune des conditions de l'article 10 n'est réalisée, on octroie en principe des concessions de ligne et non des concessions territoriales.

Article 10 Concessions et autorisations de zone

L'OCTV en vigueur prévoit la possibilité d'octroyer des concessions ou autorisations territoriales. Dans la pratique, cela a conduit à se demander si l'instrument est efficace dans tous les cas. La nouvelle ordonnance contient une réglementation plus complète.

Dans la pratique, on s'est souvent demandé si une concession territoriale pourrait être octroyée pour tous les moyens de transport. Le projet prévoit de ne le faire que pour les autobus et les bateaux. La concession territoriale n'est un instrument pratique que là où il est difficile de déterminer les lignes. Il s'agit des courses Publicar, des courses sur demande, du taxi collectif sur appel, des courses de nuit etc. C'est pourquoi la nouvelle ordonnance stipule que les concessions territoriales ne peuvent être octroyées que pour de telles courses.

Section 2 concessions

Article 11 Conditions d'octroi

Alinéa 1 lettre a

Cet article énumère pour l'essentiel les conditions en vigueur à remplir pour l'octroi d'une concession. La prestation de transport prévue

- doit être appropriée, c'est-à-dire que les transports parviennent à couvrir un besoin donné et la demande préexistante, et
- doit être économique, c'est-à-dire que les transports peuvent couvrir leurs coûts soit par les recettes des entreprises de transport, soit les pouvoirs publics assument une partie des coûts (non couverts).

Alinéa 1 lettre b

- aucune condition de concurrence nouvelle ne porte préjudice à l'offre actuelle d'autres entreprises de transports, notamment

- si aucune offre de transport au bénéfice d'une concession fédérale n'est menacée dans son existence (c'est-à-dire qu'aucune entreprise ne doit supprimer des courses suite à l'introduction de la nouvelle offre parce qu'elle ne peut plus les proposer économiquement)
- si aucune offre de transport cofinancée par des contributions d'exploitation ou d'investissements des pouvoirs publics n'est sensiblement concurrencée (c'est-à-dire lorsque le taux de financement par les pouvoirs publics ne devrait pas être augmenté).

Alinéa 1 lettre c

Cette disposition existe déjà aujourd'hui sous cette forme. D'après cette réglementation, une entreprise doit par exemple disposer des droits d'utiliser une route privée.

Alinéa 1 lettre d

L'entreprise qui demande une concession doit garantir le respect des dispositions légales. L'ordonnance renonce à mentionner toutes les lois déterminantes. Elles sont valables de toute façon. L'entreprise doit p. ex. respecter des dispositions du droit du travail et déterminantes pour la sécurité, et dans le secteur des transports par bus elle doit posséder une admission d'entreprise de transport par route etc.

Alinéa 2

Cet article a été repris de l'ordonnance en vigueur. La réglementation est entrée en vigueur le 1^{er} août 2008 et porte sur les transferts de passagers d'avions (exclusivement sur le transport de voyageurs qui arrivent en Suisse en avion et s'y rendent à des fins exclusivement touristiques, par exemple pour faire du ski, de la randonnée ou de l'alpinisme ou pour une villégiature). Comme dans l'ordonnance en vigueur, il est supposé qu'il n'y a aucune concurrence pour les offres préexistantes.

Article 12 Demande de concession

Alinéa 3

Jusqu'ici, il était prévu que les entreprises remettent leur demande en au moins cinq exemplaires. Dans la pratique, le besoin est très variable, parfois il suffit de cinq exemplaires, parfois il en faut dix ou même vingt. C'est pourquoi l'entreprise informera l'autorité de concession sur son projet. Au vu de cette information, l'autorité fixera le nombre d'exemplaires requis que l'entreprise lui remettra. La soumission d'une demande avec un nombre insuffisant d'exemplaires peut entraîner des retards dans la procédure.

Article 14 Coordination au sein des transports publics

L'entreprise qui présente une demande fournit un aperçu de la coordination au sein des transports publics au moyen d'horaires et de tarifs ainsi que d'autres indications. L'autorité en tient compte dans sa décision. Les aspects suivants, sont examinés entre autres en matière de coordination des horaires et des tarifs:

- Quels sont les raccordements?
- Y a-t-il une correspondance avec des offres d'autres entreprises?
- Le service direct (SD) est-il garanti? Y a-t-il un système tarifaire uniforme?
- La clientèle subit-elle des désavantages tarifaires?
- Quels aspects du transport faudrait-il coordonner au sein de la région?

Article 15 Durée

Alinéa 1

La nouvelle ordonnance prévoit comme auparavant que la concession soit octroyée en règle générale pour dix ans.

Alinéa 2

Désormais les deux cas où l'on décide une durée plus courte. Il est alors possible, lorsque le requérant le demande lui-même (par exemple pour une exploitation à l'essai) ou lorsque des décisions fermes sont déjà prises sur une mise au concours prévue. Dans ce cas, la concession peut être octroyée pour une durée plus courte, afin de faciliter la mise au concours décidée.

Article 17 Désignation officielle

L'Office fédéral des transports fixe la désignation officielle ainsi que le sigle à des fins de publication de l'horaire et des tarifs. Cet article a été repris sans changement de l'ordonnance en vigueur.

Article 18 Modification

Alinéa 1

Les concessions peuvent, comme c'est déjà le cas aujourd'hui, être modifiées pendant leur durée. Les tracés se modifient, les lignes sont prolongées ou retracées. Cette opération requiert une modification de la concession, principe qui est maintenu.

Alinéa 2

Conformément à cet alinéa, des modifications minimales ne requièrent pas de modification de la concession. L'autorité compétente décide quand une modification est minimale. C'est notamment le cas lorsqu'une extension de concession est de faible envergure, p. ex. lorsqu'une ligne existante est prolongée de 500 mètres. Toutefois, si la ligne est prolongée de plus de 500 mètres, la modification ne peut plus être qualifiée de minimale. Un changement de désignation de la ligne (par exemple S4 au lieu de S2) est aussi considéré comme minimale.

Alinéa 3

Toutes les modifications prévues sont annoncées à l'Office fédéral des transports, qui décide s'il s'agit d'une modification minimale au sens de l'alinéa 2. Si tel n'est pas le cas et que la concession doit être modifiée, il en informe l'entreprise de transport dans les quatre semaines après l'annonce.

Article 22 Suppression de concessions

Comme c'est déjà le cas aujourd'hui, le titulaire d'une concession ou d'une autorisation cantonale peut y renoncer. Il est important que l'autorité compétente ait connaissance de son intention de cesser ses activités et qu'elle puisse supprimer la concession ou l'autorisation en question. Cet acte sert à la sécurité du droit.

Section 3 Immatriculation de véhicules pour les offres de transports concessionnaires

Cette section correspond pour l'essentiel à la réglementation en vigueur. La seule modification consiste à étendre son champ d'application aux offres concessionnaires dans le secteur de la navigation. L'immatriculation concerne également les bateaux.

Section 4: Autorisation cantonale

Comme c'est déjà le cas aujourd'hui, l'ordonnance fixe certains principes pour l'octroi de l'autorisation cantonale. Les cantons promulguent des prescriptions complémentaires.

Chapitre 3: Autorisations pour le transport transfrontalier des voyageurs

D'après l'art. 8 al. 2 LTV, le Conseil fédéral peut, afin d'uniformiser les dispositions légales du trafic international, autoriser des réglementations

dérogatoires à la LTV pour le trafic des voyageurs transfrontalier, ce qui est accompli dans cette section. Les présentes dispositions de ce chapitre correspondent dans une large mesure aux réglementations en vigueur dans ce domaine et se rapportent exclusivement au transport de voyageurs transfrontalier par route avec des Etats-tiers (c'est-à-dire non membres de l'UE). Les dispositions du trafic avec les Etats de l'UE sont régies dans l'accord sur les transports terrestres. Ces dispositions sont également valables pour le transport transfrontalier par bateau et le trafic ferroviaire.

Article 37 Champ d'application

Cet article précise que les autorisations définies dans ce chapitre excluent le trafic intérieur.

Article 38 Principe

L'article correspond pour le fond à la réglementation en vigueur (art. 2, 3, 6 al. 1, 38 OCTV).

Article 39 Transport des voyageurs avec autorisation fédérale

L'article correspond pour le fond à la réglementation en vigueur (art. 9, 10, 37 OCTV).

Article 40 Dérogations à la régle du transport des voyageurs

L'article correspond pour le fond à la réglementation en vigueur (art. 7, 8, 11, 12 OCTV).

Article 41 Autorisations de lignes

Les autorisations pour le transport de voyageurs transfrontalier par route sont octroyées exclusivement pour des lignes.

Article 42 Feuille de route pour le trafic routier

L'article correspond tant par le fond que par la forme à la réglementation en vigueur (art. 39) ainsi qu'à la réglementation européenne dans ce domaine.

Article 43 Arrêts et tracé

L'article correspond pour l'essentiel à la réglementation en vigueur (art. 39a OCTV). Il a été complété par la précision suivante : les cantons doivent assurer une infrastructure et une signalisation appropriées des arrêts. Par ailleurs, l'Office fédéral peut, en accord avec les autorités concernées, fixer les passages de frontière à traverser, dans le but de concentrer la densité du trafic sur les principaux passages de frontière, ce qui permet aussi de simplifier le contrôle de ces transports.

Article 44 Répartition de la prestation de transport

L'article correspond à la réglementation en vigueur (art. 38 OCTV).

Article 45 Conditions d'octroi

L'article correspond pour l'essentiel à la réglementation en vigueur (art. 40, 45 OCTV). Par analogie aux réglementations de l'accord sur les transports terrestres, les conditions d'octroi ont été précisées dans l'optique du respect des dispositions ad hoc. Par ailleurs, les conditions d'octroi supplémentaires (définies en accord avec l'Office fédéral des assurances privées ainsi que l'Administration fédérale des finances) à l'art. 1 let. g et h devraient garantir que les entreprises de Suisse et de l'étranger qui effectuent des transports des voyageurs disposent d'une couverture d'assurance suffisante pour les dommages corporels et les dégâts matériels et sont inscrites au registre des personnes assujetties à la taxe sur la valeur ajoutée et donc que l'imposition des titres de transport est garantie. Comme c'est également le cas dans la plupart des accord bilatéraux sur le trafic routier, une autorisation n'est octroyée que lorsque l'accord de tous les Etats concernés est obtenu (al. 2). L'examen du respect des temps de conduite et de repos des conducteurs par l'autorité de surveillance compétente du canton où le véhicule du requérant est immatriculé, inscrit à l'al. 5, correspond à la pratique en usage depuis de longues années.

Article 46 Renouvellement et modification de l'autorisation

L'article correspond pour le fond à la réglementation en vigueur (art. 42) ainsi qu'à la pratique.

Article 47 Renonciation à l'autorisation

L'article correspond sur le fond pour l'essentiel à la réglementation en vigueur (art. 44). Il a été complété par la mention que la cessation du service de transport est communiquée aux clients et au public.

Article 48 Révocation

L'article correspond pour le fond à la réglementation en vigueur (art. 45 OCTV).

Article 49 Demandes d'autorisation

L'article correspond sur le fond pour l'essentiel à la réglementation en vigueur (art. 20 al. 1 OCTV). Comme la pratique a montré que le délai minimal de traitement des demandes d'autorisation ne suffit pas en raison de la lenteur de la coordination avec certaines autorités étrangères, il est prolongé et passe de quatre à six mois.

Article 50 Audition

L'article correspond pour l'essentiel à la réglementation en vigueur (art. 47 al. 3 OCTV), quoique le délai de consultation soit précisé sur la base de l'expérience pratique.

Article 51 Autorisation et acte d'autorisation

L'al. 1 correspond à la réglementation en vigueur (art. 43 OCTV): par analogie à la réglementation dans l'accord sur les transports terrestres, l'al. 2 fixe le contenu d'un acte d'autorisation et l'al. 3 énonce l'obligation de l'embarquer.

Article 52 Liste des passagers en trafic routier

L'article est pratiquement identique à la réglementation en vigueur (art. 46 al. 2 OCTV).

Article 53 Information des passagers

Cet article assure désormais un minimum d'information des passagers.

Article 54 Véhicules

L'article fixe un usage pluriannuel au niveau de l'ordonnance.

Chapitre 4 Contrat de transport

Section 1 Transport des voyageurs

Article 57 Service direct

Cf. art. 16 LTV.

Alinéa 1

Il s'agit de contraindre les entreprises à offrir un seul et unique contrat de transport lorsque le besoin est reconnu.

Alinéa 2

Le trafic local a été ajouté aux trafics longues distances et régional dans la loi (PBG art. 16). La mise en œuvre peut être particulièrement compliquée et onéreuse pour les entreprises du service local. On précise ici qu'il ne faut imposer le service direct que dans les cas où un besoin est effectivement reconnu, en appréciant toutefois également si les moyens à mettre en œuvre ne sont pas disproportionnés en rapport avec les avantages procurés aux voyageurs.

Alinéa 4

Permet à l'office fédéral de trancher du cas individuels relevant du alinéas 1 et 2.

Article 58 Titre de transport

Repris sans changement de l'article 1 OTP.

Article 59 Contenu du titre de transport en trafic transfrontalier par bus de ligne

Vu le caractère particulier du trafic par bus de ligne transfrontalier avec autorisation fédérale, les réglementations pour le trafic intérieur concessionnaire ne peuvent pas être appliquées telles quelles dans le trafic transfrontalier par bus de ligne avec autorisation fédérale, mais requièrent des dispositions spéciales. Ce trafic est presque exclusivement un trafic par bus de ligne entre la Suisse et des Etats-tiers (c'est-à-dire des pays non membres de l'UE, par exemple la Croatie ou Bosnie-Herzégowine). Les dispositions du présent article sont calquées sur celles de l'Union Européenne qui forment aussi partie intégrante de l'accord sur les transports terrestres et sont donc déjà appliquées en trafic par bus de ligne transfrontalier avec autorisation fédérale entre la Suisse et les Etats de l'UE.

Article 60 Refus du transport en général

Repris sans changement de l'article 2 OTP.

Article 61 Refus de transporter une personne souhaitant pratiquer un sport dans le cadre du trafic concessionnaire

Repris sans changement de l'article 3 OTP.

Article 62 Rupture de correspondance; suppression de course en trafic concessionnaire

Repris sans changement de l'article 4 OTP.

Article 63 Bagages à main

Repris de l'article 5 OTP.

Article 64 Bagages à main exclus

Repris sans changement de l'article 6 OTP.

Section 2 Transport de bagages

Article 65 Bagages exclus du transport

Repris sans changement de l'article 7 OTP.

Article 66 Transport de bagages en trafic concessionnaire

Repris sans changement de l'article 8 OTP.

Article 67 Transport de bagages en trafic transfrontalier par bus de ligne

Il est renvoyé aux commentaires de l'art. 4. Cet article devrait d'une part préserver les intérêts et les droits des voyageurs et empêcher en même temps tout abus du trafic transfrontalier par bus de ligne pour le transport des marchandises.

Article 68 Délai de livraison en trafic concessionnaire

Repris sans changement de l'article 9 OTP.

Article 69 Livraison

Repris sans changement de l'article 10 OTP.

(« remise du document de transport » remplacé par « attestation de droit »)

Article 70 Délai d'enlèvement

Repris de l'article 11 OTP, avec adaptation conditionnée par la suppression des dispositions de l'art. 33 OTP (Vente).

Article 71 Vente de bagages en souffrance

Nouveau, dû à la suppression des dispositions de l'art. 33 OTP (Vente).

Article 72 Perte

Repris sans changement de l'article 12 OTP.

Article 73 Bagage retrouvé

Repris sans changement de l'article 13 OTP.

Article 74 Avarie

Repris de l'article 14 OTP, avec adaptation conditionnée par la suppression des dispositions de l'art. 36 alinéas 2 et 3 OTP.

Article 75 Retard dans la livraison

Cet article a été repris en principe de l'article 15 OTP. Le montant maximal en cas de retard de la livraison est toutefois fixé désormais à 200 francs, est indépendant du nombre de bagages et peut être payé pour chaque période de 72 heures entamée. Jusqu'à la livraison, le client peut être obligé dans certaines circonstances par exemple à renouveler entièrement sa garde-robe ou à la compléter, ce qui peut très vite dépasser le montant de 30 francs en un jour.

Article 76 Causes particulières du dommage

Repris sans changement de l'article 16 OTP.

Section 3 Objets trouvés**Article 77**

Repris sans changement du chapitre 3 objets trouvés article 42 OTP.

Chapitre 5 Contrôles, obligation de coopérer, traitement des données**Article 78 Contrôles et obligation de coopérer**

L'obligation de renseigner et d'annoncer, déjà en vigueur (art. 46 al. 1 OCTV) est harmonisée avec les dispositions de l'accord sur les transports terrestres ou au droit de l'UE.

Article 79 Traitement des données par l'OFT

Cette disposition adapte les bases légales du traitement des données aux exigences actuelles des dispositions sur la protection des données.

Chapitre 6 Mesures administratives**Article 81**

Les nouvelles mesures administratives visent à garantir que les dispositions du trafic transfrontalier par bus de ligne soient davantage appliquées. Notamment chez les entreprises de transports étrangères, il s'est avéré que les sanctions prises jusqu'ici ne servaient à rien.

L'ordonnance régit prioritairement les détails des contrats de transport pour le trafic des voyageurs et des bagages dans le trafic concessionnaire; il régit aussi les particularités du trafic transfrontalier par bus de ligne avec autorisation fédérale.

Chapitre 7 Dispositions finales**Article 82 Abrogation du droit en vigueur**

L'ordonnance en vigueur sur la concession pour transport de voyageurs ainsi que l'ordonnance sur les transports sont entièrement abrogées.

Ordonnance sur le transport de voyageurs

(OTV)

Le Conseil fédéral Suisse,
vu la loi fédérale du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV)¹¹,
arrête:

Chapitre 1: Dispositions générales

Art. 1 Objet

La présente ordonnance régit:

- a. l'octroi de concessions et d'autorisations pour les transports réguliers de voyageurs effectués à titre professionnel par chemins de fer, par la route et par voie d'eau ainsi qu'au moyen d'installations de transport à câbles, d'ascenseurs et d'autres moyens de transport guidés;
- b. les exceptions à la régie du transport des voyageurs;
- c. les détails des contrats de transport pour les transports réguliers de voyageurs effectués à titre professionnel par chemins de fer, par la route et par voie d'eau ainsi qu'au moyen d'installations de transport à câbles, d'ascenseurs et d'autres moyens de transport guidés;
- d. les particularités du trafic par bus de ligne transfrontalier.

Art. 2 Régularité (art. 2 al. 1 let. a LTV)

¹ Le trajet aller et le trajet retour sont considérés comme deux courses différentes.

² Dans le trafic transfrontalier, les courses sont réputées régulières lorsqu'elles sont effectuées au moins quatre fois par mois.

Art. 3 Transport à titre professionnel (Art. 2 al. 1 let. b LTV)

¹ Toute contre-prestation, notamment en argent ou en nature, est considérée comme une rémunération.

² Les courses sont considérées comme effectuées à titre professionnel même si elles ne sont pas publiques.

Chapitre 2 Concessions et autorisations pour le transport des voyageurs en trafic intérieur

Section 1 Dispositions générales

Art. 4 Principe (Art. 6 LTV)

¹ Les concessions et autorisations pour le transport régulier des voyageurs à titre professionnel peuvent être conférées à:

- a. des personnes physiques;
- b. des personnes morales;
- c. des collectivités et établissements de droit public ayant une personnalité juridique.

² La concession ou l'autorisation détermine les moyens autorisés pour le transport des voyageurs.

RS

RS

11 RS ...

³ Les concessions et autorisations peuvent être liées à des conditions ou à des charges.

Art. 5 Fonction de desserte

(Art. 3 LTV)

¹ Une ligne a une fonction de desserte lorsqu'il y a un point de jonction avec le réseau supérieur des transports publics à au moins une des extrémités de la ligne et une localité à l'autre extrémité ou entre les extrémités.

² Sont considérés comme des localités les espaces construits habités toute l'année et comprenant au moins 100 habitants dans:

- a. les zones de construction d'un seul tenant d'après la loi sur l'aménagement du territoire¹², y compris les zones de protection des eaux, les sites importants, les lieux historiques et les monuments culturels;
- b. les habitats dispersés traditionnels;
- c. les vallées des régions de montagne dont la desserte se fait à partir d'un point commun.

Art. 6 Transport des voyageurs avec concession obligatoire

(Art. 6 LTV)

Une concession est nécessaire pour:

- a. les liaisons régulières entre des points de départ et d'arrivée déterminés, les voyageurs étant embarqués et débarqués aux arrêts fixés dans l'horaire (service de ligne), avec fonction de desserte;
- b. le service de ligne sans fonction de desserte, lorsque les destinations sont desservies par plus de dix paires de courses par jour;
- c. les courses avec fonction de desserte effectuées uniquement lorsque la demande est suffisante (service conditionnel);
- d. les courses de ramassage ou pour lesquelles des destinations sont annoncées, notamment les courses sur demande et les courses collectives (courses assimilées au service de ligne), avec fonction de desserte;
- e. les transferts de passagers d'avions entre un aéroport et un lieu ou une région touristique (transferts d'aéroport).

Art. 7 Transport des voyageurs avec autorisation obligatoire

(Art. 7 al. 2 LTV)

Une autorisation cantonale est nécessaire pour:

- a. le service de ligne sans fonction de desserte, lorsque les destinations sont desservies par dix paires de courses au plus par jour;
- b. le service conditionnel sans fonction de desserte;
- c. les courses sans fonction de desserte assimilées au service de ligne;
- d. les courses servant exclusivement à transporter des écoliers ainsi que des étudiants (transport d'écoliers);
- e. les courses servant exclusivement à transporter des employés (transport de travailleurs);
- f. les courses effectuées par une entreprise autre qu'une entreprise de transport ou pour son compte ou sur son ordre exclusivement pour sa clientèle, ses membres ou ses visiteurs.

Art. 8 Dérogations à la régle du transport des voyageurs

(Art. 5 LTV)

¹ Sont soustraits à la régle du transport des voyageurs:

- a. les courses avec des véhicules construits et équipés pour transporter 9 personnes au maximum, conducteur compris;
- b. les courses proposées régulièrement et selon un horaire pendant au plus 14 jours consécutifs dans la même année;
- c. le transport exclusif de personnes handicapées;
- d. le transport exclusif de militaires;
- e. les courses transportant des groupes de passagers préalablement constitués d'un point de départ commun à une destination commune, dans la mesure où le transport a lieu dans le cadre d'une offre de voyage forfaitaire;

- f. les courses transportant des groupes de passagers préalablement constitués et les ramenant à leur point de départ avec le même véhicule (circuits);
- g. toutes les autres courses auxquelles ne s'applique pas l'article 6 ou 7.

² Si les courses prévues sont comparables aux courses ou aux chaînes de courses préexistantes du service de ligne ou si elles s'adressent à leurs utilisateurs, elles sont soumises à la réglementation du transport des voyageurs.

³ En cas de doute, l'Office fédéral des transports (OFT) décide si une concession ou une autorisation est nécessaire pour un service de transport.

Art. 9 Concessions et autorisations de lignes

¹ Les concessions et autorisations sont octroyées pour le transport des voyageurs sur des lignes déterminées.

² Sont réputées lignes toutes les courses ininterrompues sur des parcours ayant le même point de départ et d'arrivée, y compris les courses de renfort, du matin et du soir sur certaines sections. Sont aussi considérés comme point de départ et d'arrivée les nœuds et les points où la fonction de desserte se modifie.

³ Les offres ayant diverses fonctions de desserte sur le même tronçon sont chacune considérées comme une ligne à part entière.

Art. 10 Concessions et autorisations de zone

¹ Des concessions et autorisations peuvent être octroyées pour le transport de voyageurs à l'intérieur d'une zone déterminée, lorsque:

- a. des autobus ou des bateaux sont employés et
- b. des courses sur demande ou des courses collectives sont prévues.

² Aucune autre concession ou autorisation territoriale ne peut être octroyée pour la même zone et pour les mêmes services de transport.

Section 2 Concessions

Art. 11 Conditions d'octroi (Art. 9 al. 1 et 2 LTV)

¹ Une concession peut être octroyée uniquement:

- a. si la prestation de transport prévue peut être fournie de façon appropriée et économique, sans être notamment contraire à des intérêts essentiels de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement;
- b. si du point de vue de l'économie nationale, aucune condition de concurrence nouvelle ne porte préjudice à l'offre actuelle d'autres entreprises de transports, notamment:
 - 1. si aucune offre de transport au bénéfice d'une concession fédérale n'est menacée dans son existence,
 - 2. si aucune offre de transport cofinancée par des contributions d'exploitation ou d'investissements des pouvoirs publics n'est sensiblement concurrencée;
- c. si l'entreprise dispose de tous les droits requis pour l'utilisation des voies de communication;
- d. si l'entreprise garantit le respect des dispositions légales.

² Pour les transferts d'aéroport, il est supposé qu'aucune offre de transport cofinancée par les pouvoirs publics n'est sensiblement concurrencée.

Art. 12 Demande de concession

¹ L'entreprise doit remettre une demande à l'autorité compétente au plus tôt dix mois et au plus tard trois mois avant la date de la reprise ou de l'extension des courses.

² La demande doit être motivée et contenir les indications mentionnées en annexe.

³ L'autorité compétente fixe le nombre d'exemplaires de la demande à fournir.

Art. 13 Audition
(Art. 6 al. 1 LTV)

¹ Avant d'octroyer une concession, l'autorité compétente entend les cantons, les communautés de transport, les entreprises de transport et les gestionnaires de l'infrastructure concernés.

² L'audition des communes, d'autres autorités ainsi que d'autres milieux intéressés est du ressort des cantons.

Art. 14 Coordination au sein des transports publics

Lors de l'octroi de la concession, l'autorité compétente tient compte de la coordination au sein des transports publics.

Art. 15 Durée
(Art. 6 al. 3 LTV)

¹ En règle générale, la concession est octroyée ou renouvelée pour dix ans.

² La concession peut être octroyée ou renouvelée pour une plus courte durée lorsque l'entreprise de transport le demande ou si la mise au concours de la ligne concernée est décidée à la date de la demande.

³ Si l'amortissement des moyens d'exploitation dure plus longtemps, elle peut être octroyée pour une plus longue durée, mais pour 25 ans au plus.

Art. 16 Renouvellement
(Art. 9 al. 1 et 2 LTV)

La concession peut être renouvelée lorsque les conditions d'octroi sont toujours remplies.

Art. 17 Désignation officielle

Après avoir consulté l'entreprise, l'OFT choisit sa désignation officielle et son sigle. Ceux-ci doivent être repris lors de la publication des horaires et des tarifs.

Art. 18 Modification

¹ La concession peut être adaptée pendant la durée de sa validité.

² Les dérogations minimales par rapport à la concession, notamment celles qui concernent la désignation de la ligne, ne requièrent pas de modification de la concession.

³ Lorsque l'entreprise concessionnaire désire déroger à sa concession, elle doit l'annoncer à l'OFT au moins trois mois à l'avance. Si une modification de la concession est nécessaire, l'OFT en informe l'entreprise dans les quatre semaines suivant l'annonce.

⁴ La concession n'a pas besoin d'être modifiée si, durant une année au plus, la totalité ou une partie de la prestation de transport est assurée à l'aide d'un autre moyen de transport que celui qu'elle prévoit.

Art. 19 Transfert

La concession peut, sur demande des entreprises concernées, être transférée à un tiers.

Art. 20 Contrat d'exploitation

¹ Certains droits et obligations, en particulier l'exécution des courses, peuvent être transférés à un tiers par un contrat d'exploitation.

² L'entreprise concessionnaire continue de répondre envers la Confédération de l'exécution des obligations.

³ Les contrats d'exploitation doivent être envoyés à l'office fédéral pour son information.

Art. 21 Procédure de modification ou de transfert de concessions

Les articles 11 à 15 sont applicables par analogie en cas de modification et de transfert de concessions.

Art. 22 Suppression de concessions

Si le titulaire de la concession souhaite cesser ses activités, il doit soumettre à l'OFT une demande de suppression de la concession. Il ne doit pas cesser l'exploitation avant la suppression de la concession.

Art. 23 Révocation de concessions

(Art. 9 al. 3 let. b LTV)

L'autorité concédante révoque la concession partiellement ou totalement lorsque les conditions d'octroi de la concession ne sont plus remplies.

Section 3 Immatriculation de véhicules pour les offres de transports concessionnaires

Art. 24 Examen des véhicules avant l'immatriculation

¹ L'OFT examine les véhicules routiers et les bateaux à immatriculer en vue de leur exploitation sous le régime de la concession d'après les prescriptions sur l'admission au trafic routier et au transport maritime.

² Pour les véhicules routiers, l'OFT peut confier au cas par cas l'examen aux autorités d'immatriculation cantonales ou aux entreprises et organisations agréées par ceux-ci lorsqu'elles garantissent une exécution conforme aux prescriptions. Elles adressent à l'OFT un rapport sur les examens effectués.

Art. 25 Immatriculation des véhicules

L'OFT admet l'exploitation des véhicules sous le régime de la concession lorsque l'inspection d'immatriculation a permis de constater que le véhicule routier ou le bateau correspondent aux prescriptions déterminantes. Les cantons octroient l'admission au trafic routier et au transport maritime.

Art. 26 Disponibilité des véhicules

¹ L'entreprise concessionnaire doit toujours disposer des véhicules routiers et bateaux opérationnels nécessaires à l'exécution des obligations découlant de la concession ainsi que du nombre nécessaire de véhicules de réserve.

² Plusieurs entreprises concessionnaires peuvent mettre en commun des véhicules de réserve.

Art. 27 Contrôle après l'immatriculation

¹ Les autorités cantonales d'immatriculation sont responsables des contrôles subséquents périodiques et des examens extraordinaires des véhicules routiers après leur immatriculation.

² L'OFT est responsable des contrôles subséquents périodiques et des examens extraordinaires des bateaux après leur immatriculation.

Art. 28 Echange, transformations et constatation de défauts

Lorsqu'un véhicule routier ou un bateau est échangé contre un autre ou transformé, ou lorsque des défauts sont constatés par la police, l'OFT doit en être immédiatement informé.

Art. 29 Transformation des véhicules après réception

Lorsque la sécurité du trafic ou d'autres motifs importants le justifient, l'autorité compétente peut ordonner que des véhicules routiers et des bateaux immatriculés soient transformés ou pourvus d'équipements complémentaires.

Section 4 Autorisations cantonales

Art. 30 Conditions d'octroi

(Art. 9 al. 1 et 2 LTV)

Une autorisation est octroyée uniquement lorsque:

- a. aucune offre de transports publics n'est menacée dans son existence;

- b. aucune offre de transport cofinancée par les pouvoirs publics n'est sensiblement concurrencée;
- c. aucun intérêt essentiel lié à l'environnement ou à l'aménagement du territoire ne s'y oppose, et que
- d. l'entreprise garantit le respect des dispositions légales.

Art. 31 Renouvellement
(Art. 9 al. 1 et 2 LTV)

L'autorisation peut être renouvelée lorsque les conditions d'octroi sont toujours remplies.

Art. 32 Modification et transfert

L'autorisation peut être modifiée ou transférée sur demande du titulaire.

Art. 33 Suppression

Si le titulaire de l'autorisation souhaite cesser ses activités, il doit soumettre à l'autorité compétente une demande de suppression de la concession. Il ne doit pas cesser l'exploitation avant la suppression de la concession.

Art. 34 Compétence
(Art. 7 al. 2 LTV)

¹ Les cantons sont compétents pour les autorisations visées dans la présente section.

² Pour les transports d'écoliers et de travailleurs qui franchissent les frontières cantonales, l'autorisation est octroyée par le canton où se trouve le centre d'apprentissage ou le lieu de travail. Pour les autres courses qui franchissent les frontières cantonales, l'autorisation est octroyée par le canton où se trouve leur lieu de départ. Il y a lieu d'entendre les cantons concernés. L'OFT statue en cas de litige.

Art. 35 Communication à l'OFT

Les cantons portent leurs autorisations à la connaissance de l'OFT.

Art. 36 Prescriptions cantonales

Les cantons édictent des prescriptions complémentaires relatives à la procédure d'autorisation en désignant notamment les autorités chargées des autorisations et de la surveillance. Ils fixent les émoluments.

Chapitre 3 Autorisations pour le transport transfrontalier des voyageurs

(Art. 8 et 9 LTV)

Art. 37 Champ d'application

¹ Le présent chapitre est applicable au transport exclusivement transfrontalier des voyageurs.

² L'autorisation définie dans le présent chapitre ne confère pas le droit de transporter des voyageurs exclusivement à l'intérieur des frontières suisses (interdiction de cabotage).

Art. 38 Principe

Les autorisations pour le transport transfrontalier des voyageurs peuvent être conférées à:

- a. des personnes physiques;
- b. des personnes morales;
- c. des collectivités et établissements de droit public ayant une personnalité juridique.

Art. 39 Transport des voyageurs avec autorisation fédérale

Une autorisation fédérale est nécessaire pour:

- a. les liaisons transfrontalières régulières assurées selon un horaire entre un point de départ et un point d'arrivée déterminés, les passagers pouvant des-

cendre ou être pris en charge à des arrêts fixés dans l'horaire (service de ligne transfrontalier);

- b. les courses qui ne sont effectuées qu'en cas de demande suffisante (service conditionnel);
- c. les courses assimilées au service de ligne, notamment les courses à la demande et les courses collectives.

Art. 40 Dérogations à la régle du transport des voyageurs
(Art. 5 LTV)

¹ Sont soustraits à la régle du transport des voyageurs:

- a. les courses avec des véhicules construits et équipés pour transporter 9 personnes au maximum, conducteur compris;
- b. les courses servant exclusivement à transporter des écoliers ainsi que des étudiants (transport d'écoliers);
- c. les courses servant exclusivement à transporter des employés (transport de travailleurs).
- d. le transport exclusif de personnes handicapées;
- e. le transport exclusif de militaires;
- f. les courses du trafic touristique par lesquelles des groupes de passagers préalablement constitués sont déposés à un lieu de destination commun et ramenés à leur point de départ commun par une course ultérieure effectuée par la même entreprise, pour autant qu'un arrangement forfaitaire prévoie, en plus du transport, l'hébergement des passagers au lieu de destination (services de navette avec hébergement);
- g. les courses circulaires transportant un ou plusieurs groupes de passagers préalablement constitués et les ramenant à leur lieu de départ au moyen du même véhicule (circuits);
- h. toutes les autres courses régulières et professionnelles auxquelles ne s'applique pas l'article 39.

² Si les courses prévues sont comparables aux courses ou aux chaînes de courses préexistantes du trafic soumis à autorisation et si elles s'adressent à leurs utilisateurs, elles sont soumises à l'obligation d'obtenir l'autorisation.

³ En cas de doute, l'OFT décide si une autorisation est nécessaire pour un service de transport.

Art. 41 Autorisations de lignes

Les autorisations sont octroyées exclusivement pour des lignes et non pas pour des zones.

Art. 42 Feuille de route pour le trafic routier

¹ Pour les circuits et services de navette transfrontaliers avec hébergement définis à l'art. 40, let. f et g, le chauffeur doit disposer d'une feuille de route accompagnée du recueil des traductions pertinentes. Cette feuille de route doit être remplie avant le départ.

² La feuille de route contient au moins les indications suivantes:

- a. type de service de transport;
- b. itinéraire principal;
- c. pour les services de navette avec hébergement: durée du séjour, dates de départ et de retour et lieux de départ et de destination;
- d. entreprise(s) de transport concernée(s).

³ Elle est éditée par l'OFT ou par un poste qu'il a désigné.

Art. 43 Arrêts et tracé

¹ L'itinéraire choisi doit correspondre au trajet direct entre le lieu de départ et le lieu de destination.

² Les arrêts ne peuvent être mis en place qu'aux principaux nœuds des transports publics. L'OFT peut en limiter le nombre par ligne.

³ Les dispositions dérogatoires des accords internationaux sont réservées.

⁴ Les cantons veillent à ce que les arrêts, leur infrastructure et leur signalisation soient appropriés et ils garantissent leur raccordement aux transports publics.

⁵ L'OFT peut fixer, en accord avec les autorités concernées, les passages de frontière à traverser.

Art. 44 Répartition de la prestation de transport

Les entreprises de transport suisses et les entreprises de transport étrangères répartissent la prestation de transport entre elles. Une part importante de la prestation annuelle revient à l'entreprise suisse.

Art. 45 Conditions d'octroi

¹ L'autorisation peut être octroyée uniquement lorsque:

- a. les entreprises garantissent le respect des dispositions légales;
- b. le service de transport ne compromet pas notablement l'existence des offres de transport routier déjà autorisées, sauf si l'offre de transports est unique sur une ligne donnée;
- c. le service de transport ne concurrence pas sérieusement une offre de transport ferroviaire comparable sur les lignes ou les sections de ligne concernées;
- d. le service en question n'assure pas uniquement les liaisons les plus lucratives;
- e. les courses sont effectuées au moyen de véhicules à la disposition directe de l'entreprise de transport;
- f. il existe une coopération de transports entre les entreprises suisses et étrangères;
- g. toutes les entreprises participantes disposent d'une assurance minimale conforme à l'article 3 de l'ordonnance sur l'assurance des véhicules¹³, valable dans tous les Etats concernés;
- h. toutes les entreprises participantes sont inscrites au registre des personnes assujetties à la taxe sur la valeur ajoutée;
- i. l'exploitation du service de transport est compatible avec les dispositions relatives aux temps de conduite et de repos des conducteurs.

² L'autorisation n'est octroyée que lorsque tous les Etats concernés ont donné leur accord.

³ Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) peut exiger de chaque entreprise participante une garantie bancaire d'un montant de 15'000 francs pour la première autorisation et de 5'000 francs pour chacune des autorisations suivantes. Celle-ci sert à couvrir les éventuelles prétentions des autorités suisses, notamment en rapport avec des infractions aux dispositions légales sur les transports et la sécurité dans le trafic routier.

⁴ Les autorisations peuvent être liées à des conditions ou à des charges.

⁵ Le canton où le véhicule du requérant est immatriculé est compétent pour la vérification du respect des dispositions sur le temps de conduite et de repos des conducteurs, notamment lors de la remise des tableaux de service.

Art. 46 Renouvellement et modification de l'autorisation

L'article 45 s'applique par analogie au renouvellement et à la modification d'une autorisation. De plus, le titulaire de l'autorisation doit prouver que la prestation de transport a été répartie conformément à l'article 44.

Art. 47 Renonciation à l'autorisation

¹ Le titulaire d'une autorisation peut renoncer en tout temps à celle-ci. Il doit motiver sa renonciation.

² La renonciation prend effet trois mois après réception de son annonce par l'autorité qui a délivré l'autorisation.

³ Le délai est d'un mois si la renonciation est motivée par l'insuffisance de la demande.

⁴ La cessation du service de transport est communiquée aux clients et au public.

Art. 48 Révocation
(Art. 9 al. 3 let. b LTV)

Le DETEC révoque l'autorisation lorsque les conditions auxquelles elle doit satisfaire ne sont plus remplies.

Art. 49 Demande d'autorisation

¹ Les demandes d'octroi, de renouvellement ou de modification d'autorisations définies dans le présent chapitre sont adressées en un exemplaire à l'OFT au plus tôt dix mois avant que les courses commencent ou soient poursuivies, et au plus tard six mois avant cette date.

² Les demandes doivent comporter les indications mentionnées au chiffre VI de l'annexe.

Art. 50 Audition

¹ Avant l'octroi d'une autorisation, l'autorité compétente entend les cantons intéressés et les entreprises de transports.

² L'audition des propriétaires fonciers, des communes, des autres autorités et des milieux intéressés incombe aux cantons.

Art. 51 Autorisation et acte d'autorisation

¹ L'autorisation n'est pas transmissible. Le titulaire de l'autorisation peut toutefois faire effectuer le service de transport par une autre entreprise à condition que cela soit prévu dans l'autorisation.

² L'acte d'autorisation mentionne:

- a. le type de service de transport;
- b. les titulaires de l'autorisation ainsi que les éventuels sous-traitants;
- c. le tracé, notamment le point de départ et la destination;
- d. la durée de validité de l'autorisation;
- e. la durée et la fréquence du service de transport;
- f. les arrêts et les horaires;
- g. les éventuelles conditions et charges ainsi que les indications importantes.

³ Un original de l'acte d'autorisation est emporté à bord de chaque véhicule et présenté sur demande aux organes de contrôle.

Art. 52 Liste des passagers en trafic routier

¹ Dans le service de ligne, une liste des passagers doit être établie et emportée à bord avant chaque course.

² Cette liste contient au minimum les indications suivantes:

- a. les entreprises de transport participantes;
- b. les plaques d'immatriculation des véhicules;
- c. les noms des conducteurs;
- d. le numéro de l'autorisation;
- e. les dates de départ et d'arrivée;
- f. les lieux de départ et de destination;
- g. les nom et prénom des passagers, ainsi que leurs lieux d'embarquement et de débarquement.

³ Les données saisies sont effacées dans les 100 jours.

Art. 53 Information des passagers

¹ L'entreprise rend les horaires accessibles au public.

² L'itinéraire est indiqué de manière bien visible sur le véhicule.

Art. 54 Véhicules

¹ Les courses ne peuvent être effectuées qu'avec des véhicules immatriculés pour les entreprises mentionnées dans l'autorisation. Dans une situation provisoire, exceptionnelle et imprévisible, des véhicules d'autres entreprises peuvent être utilisés, sauf en cas d'insuffisance de capacité.

² Les véhicules employés sont immatriculés au siège du titulaire de l'autorisation.

Art. 55 Bateaux

Les dispositions sur l'immatriculation des véhicules pour les offres de transports concessionnaires définies aux articles 24 à 29 s'appliquent par analogie aux offres de transports avec bateaux en trafic transfrontalier.

Art. 56 Compétence

Le DETEC est compétent pour l'octroi et la révocation d'autorisations. L'OFT est compétent pour leur renouvellement et leur modification.

Chapitre 4 **Contrat de transport**

Section 1 **Transport des voyageurs**

Art. 57 Service direct en trafic concessionnaire

(Art. 16 LTV)

¹ Les entreprises doivent également proposer le service direct en trafic local lorsque:

- a. les conditions techniques le permettent;
- b. l'utilité pour les voyageurs dépasse les dépenses;

² L'OFT fixe dans la concession les lignes du trafic longues distances, du trafic régional et du trafic local pour lesquelles l'offre du service direct n'est pas obligatoire.

Art. 58 Titre de transport

(Art. 19 et 20 LTV)

¹ Les voyageurs doivent être muni de titres de transport valables. Ils les conservent pendant la durée du voyage et les présentent sur demande à tout agent chargé du contrôle.

² Les tarifs peuvent prévoir l'obligation pour le voyageur d'oblitérer son billet. Cette obligation est signalée au public dans les gares et si possible sur les véhicules.

³ Un billet nominatif est incessible.

Art. 59 Contenu du titre de transport en trafic transfrontalier par bus de ligne

(Art. 19 al. 3 LTV)

En trafic transfrontalier par bus de ligne avec autorisation fédérale, l'entreprise établit aux voyageurs un titre de transport individuel ou collectif qui contient les indications suivantes:

- a. le nom et l'adresse de l'entreprise de transport;
- b. le lieu de départ et la destination;
- c. la mention « aller simple » ou « aller et retour »;
- d. la durée de validité du titre de transport;
- e. le prix du transport;
- f. les nom et prénom du passager;
- g. les conditions de contrat qui, dans la mesure où elles sont autorisées, dérogent aux dispositions légales.

Art. 60 Refus du transport en général

(Art. 22 al. 1 LTV)

¹ Une entreprise peut refuser de transporter une personne qui:

- a. est en état d'ivresse ou sous l'effet de stupéfiants;
- b. se comporte de manière inconvenante;
- c. n'observe pas les prescriptions d'utilisation des moyens de transport ni celles sur le comportement du voyageur ou ne se conforme pas aux injonctions du personnel basées sur celles-ci.

² Pour des raisons de sécurité, les enfants peuvent être exclus de certains modes de transport, qu'ils soient accompagnés ou non d'un adulte.

Art. 61 Refus de transporter une personne souhaitant pratiquer un sport dans le cadre du trafic concessionnaire

¹ Lorsque les conditions météorologiques sont défavorables à la pratique d'un sport, notamment en cas de risque d'avalanche, l'entreprise peut refuser de transporter les personnes équipées pour pratiquer ce sport.

² Une entreprise peut refuser de transporter une personne souhaitant pratiquer un sport et, lors de récidive et dans les cas graves, lui retirer le titre de transport lorsque, dans la région desservie par cette entreprise, ladite personne met manifestement autrui en danger par son comportement, notamment:

- a. en ne respectant pas les règles élémentaires de prudence;
- b. en empruntant une pente exposée aux avalanches;
- c. en enfreignant les instructions et les signaux d'interdiction;
- d. en refusant de suivre les injonctions des agents chargés de la surveillance et du sauvetage.

Art. 62 Rupture de correspondance; suppression de course en trafic concessionnaire

(Art. 21 LTV)

¹ Lorsque, par suite d'un retard ou de la suppression d'une course, les voyageurs sont empêchés de continuer leur voyage selon une correspondance prévue à l'horaire, ils peuvent à leur choix:

- a. renoncer à poursuivre leur voyage, en demandant le remboursement du prix du parcours non effectué, pour eux et pour leurs bagages;
- b. demander le transport gratuit au point de départ, pour eux et pour leurs bagages, par la prochaine course convenable et le remboursement des montants payés;
- c. poursuivre leur voyage par la prochaine course convenable, moyennant modification éventuelle du billet (prolongation de validité, changement d'itinéraire, validation pour une classe ou catégorie supérieure) sans frais supplémentaires;
- d. accepter d'être acheminés par un autre mode de transport.

² Quiconque ne peut pas continuer son voyage le même jour a droit au remboursement de ses frais effectifs, mais au maximum le coût de son logement pour une nuit avec le petit déjeuner.

³ Le voyageur doit présenter la réclamation sans délai, sous peine de déchéance de ses prérogatives.

Art. 63 Bagages à main

(Art. 23 al. 1 LTV)

Les tarifs définissent les objets qui peuvent être emportés comme bagages à main.

Art. 64 Bagages à main exclus

(Art. 23 al. 1 LTV)

¹ Sont exclus comme bagages à main:

- a. les matières et objets dont le transport est interdit, notamment par l'ordonnance du 29 novembre 2002 relative au transport de marchandises dangereuses par route (SDR)¹⁴ ou l'ordonnance du DETEC du 3 décembre 1996 relative au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer et par installation à câbles (RSD)¹⁵;
- b. les objets ne répondant pas aux conditions de masse, de volume et d'emballage fixées dans les tarifs;
- c. les animaux vivants, sous réserve de l'alinéa 3;
- d. les objets de nature à incommoder les voyageurs ou à causer un dommage.

² S'il est supposé qu'un bagage à main contient des objets exclus du transport, l'entreprise a le droit de vérifier le contenu du colis en présence du voyageur.

³ Les tarifs fixent les conditions d'admission des chiens et des petits animaux apprivoisés. Ils indiquent si et pour quels animaux un prix de transport doit être payé.

¹⁴ RS 741.621

¹⁵ RS 742.401.6

Section 2 Transport de bagages

Art. 65 Bagages exclus du transport

¹ Sont exclus comme bagages:

- a. les matières et objets dont le transport est interdit, notamment par l'ordonnance du 29 novembre 2002 relative au transport de marchandises dangereuses par route ou l'ordonnance du DETEC du 3 décembre 1996 relative au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer et par installation à câbles;
- b. les objets ne répondant pas aux conditions de masse, de volume et d'emballage fixées dans les tarifs;
- c. les animaux vivants.

² S'il est supposé qu'un bagage à main contient des objets exclus du transport, l'entreprise a le droit de vérifier le contenu du colis en présence du voyageur.

Art. 66 Transport de bagages en trafic concessionnaire

¹ Le transport du bagages est assuré par la première course appropriée qui suit l'enregistrement ou un transbordement.

² L'entreprise peut exclure le transport des bagages de certaines courses.

Art. 67 Transport de bagages en trafic transfrontalier par bus de ligne

¹ En trafic transfrontalier par bus de ligne avec autorisation fédérale, les bagages à main et les bagages ne sont transportés que si les voyageurs auxquels ils appartiennent participent au voyage.

² Le passager reçoit un document de transport qui doit permettre une identification univoque de chaque bagage et contenir le nom et l'adresse de l'entreprise.

³ Le transport de bagages dans le compartiment voyageurs est interdit. Le compartiment à bagages transporte uniquement des bagages.

⁴ Chaque passager a droit au transport d'au moins un bagage de volume et de poids appropriés.

Art. 68 Délai de livraison en trafic concessionnaire

(Art. 26 al. 1 LTV)

¹ Un bagage remis avant 19.00 heures doit pouvoir être retiré dès le surlendemain à partir de 09.00 heures.

² Un bagage remis après 19.00 heures est considéré comme remis le jour suivant.

Art. 69 Livraison

¹ La livraison du bagage a lieu contre remise de l'attestation de droit et, le cas échéant, contre paiement des frais qui grèvent l'envoi.

² L'entreprise vérifie si la personne a qualité pour prendre livraison du bagage lorsque l'attestation n'est pas présentée; elle peut exiger une sûreté.

Art. 70 Délai d'enlèvement

(Art. 26 al. 3 LTV)

Le délai d'enlèvement est fixé dans les tarifs.

Art. 71 Vente de bagages en souffrance

(Art. 26 al. 3 et section 9 LTV)

¹ Les bagages en souffrance peuvent être vendus au bout de trois mois après expiration du délai d'enlèvement.

² Le bagage non retiré peut être vendu sans délai si son contenu est manifestement périssable ou si sa valeur ne couvre pas les frais de dépôt.

³ L'ayant droit est averti de la vente au moins cinq jours à l'avance, si la nature de la marchandise le permet.

⁴ L'entreprise procède en qualité de mandataire de l'ayant droit avec les droits et obligations ad hoc. Elle ne répond du dommage qu'elle cause que jusqu'à concurrence de la valeur du bagage.

Art. 72 Perte

(Art. 27 et section 9 LTV)

¹ Le bagage est considéré comme perdu s'il n'est pas livré ou tenu à disposition dans les quatorze jours qui suivent l'expiration du délai de livraison.

² Lorsque le bagage n'est pas livré, l'ayant droit peut exiger le constat du moment où il a demandé la livraison.

³ En cas de perte totale ou partielle du bagage, l'entreprise doit dédommager exclusivement:

- a. le dommage prouvé mais jusqu'à concurrence de 2000 francs par colis ou de 10 000 francs par envoi;
- b. le prix de transport, les droits de douane et autres montants que le passager a payés pour le transport du bagage perdu.

Art. 73 Bagage retrouvé

(Art. 27 et section 9 LTV)

¹ Si le bagage réputé perdu est retrouvé au cours de l'année qui suit la demande de livraison, l'entreprise doit en aviser l'ayant droit.

² Dans les 30 jours qui suivent la réception de cet avis, l'ayant droit peut demander que le bagage lui soit livré sans frais à une gare suisse. Dans ce cas, il a droit à une indemnité pour retard dans la livraison. Il doit toutefois restituer l'indemnité reçue pour la perte, déduction faite des éventuels frais compris dans cette indemnité conformément à l'art. 72, al. 3, let. b.

³ L'entreprise dispose du bagage non réclamé ou retrouvé hors délai.

Art. 74 Avarie

(Art. 27 et section 9 LTV)

¹ L'entreprise dresse un procès-verbal:

- a. lorsqu'elle découvre ou présume une avarie ou une perte partielle;
- b. lorsque l'ayant droit allègue une avarie ou une perte partielle soit à la livraison, soit en cas de dommages non apparents, au plus tard trois jours après la livraison.

² Suivant la nature du dommage, le procès-verbal constate l'état du bagage, sa masse et, autant que possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit. Dans la mesure du possible, il est établi en présence de l'ayant droit.

³ Une copie du procès-verbal est remise gratuitement à l'ayant droit. Celui-ci a le droit de requérir une constatation judiciaire.

⁴ Si le bagage est endommagé, l'entreprise doit payer une indemnité correspondant au dommage constaté.

⁵ L'indemnité ne peut toutefois excéder:

- a. si la totalité de l'envoi est dépréciée, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale;
- b. si une partie seulement de l'envoi est dépréciée, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée.

Art. 75 Retard dans la livraison

(Art. 27 LTV)

¹ En cas de retard dans la livraison, l'entreprise doit payer une indemnité équivalant au dommage constaté mais au plus 200 francs par personne et par période indivisible de 72 heures à compter de la demande de livraison et pour quatorze jours au maximum.

² Cette indemnité se cumule avec l'indemnité due pour perte ou avarie partielle si le dommage ne résulte pas du retard. Dans ce cas, l'indemnité totale ne peut cependant excéder celle due en cas de perte totale.

³ L'indemnité due en cas de retard dans la livraison n'est pas versée si une indemnité pour perte totale est payée.

Art. 76 Causes particulières du dommage

(Art. 27 al. 3 deuxième phrase LTV)

Font supposer une cause de dommage autre que le transport:

- a. l'exposition du bagage, suivant sa nature, au bris, à la rouille, à la détérioration interne, au gel, à la chaleur, à la dessiccation ou à la dispersion;

- b. l'absence ou la défectuosité de l'emballage;
- c. Le chargement, le transbordement ou le déchargement effectués par l'expéditeur;
- d. l'accomplissement par l'expéditeur des opérations exigées par les douanes, la police ou d'autres autorités;
- e. l'inobservation par l'expéditeur d'une condition d'admission au transport du bagage.

Section 3 Objets trouvés

Art. 77

¹ Celui qui trouve un objet perdu sur le domaine d'une entreprise ou dans un véhicule est tenu de le remettre sans retard au personnel.

² L'entreprise est considérée comme ayant trouvé l'objet, mais ne peut réclamer aucune gratification.

³ L'entreprise doit aviser le propriétaire, si elle le connaît, et garder l'objet trouvé avec le soin nécessaire.

⁴ Lorsque l'entreprise a gardé l'objet trouvé durant trois mois, elle peut le vendre aux enchères. La vente doit faire l'objet d'une publication. Toutefois, un objet trouvé dont la valeur du jour ne dépasse pas 50 francs peut être mis aux enchères ou vendu de gré à gré un mois plus tard. Le prix de la vente remplace l'objet.

⁵ Les objets dont la garde est dispendieuse ou qui sont périssables peuvent être vendus sans délai. Le prix de vente remplace l'objet.

Chapitre 5 Contrôles, obligation de coopérer, traitement des données

Art. 78 Contrôles et obligation de coopérer (Art. 52 LTV)

¹ Les entreprises doivent fournir à l'OFT des renseignements sur leur exploitation. Ils doivent établir les documents financiers et statistiques d'après les directives de l'OFT et les lui soumettre.

² Les entreprises doivent accueillir les collaborateurs de l'OFT gratuitement à bord des véhicules et leur donner accès à tout moment aux installations, aux équipements et aux véhicules.

³ Les entreprises autorisent les contrôles destinés à constater l'exécution réglementaire des transports, notamment les temps de conduite et de repos des conducteurs. Dans le cadre de ces contrôles, les contrôleurs peuvent notamment:

- a. examiner les livres et autres documents commerciaux de l'entreprise;
- b. effectuer sur place des copies ou des extraits des livres et documents.

⁴ Si l'exploitation doit être interrompue en raison d'événements imprévus, notamment de phénomènes naturels ou d'accidents, l'entreprise en informe immédiatement l'OFT ainsi que les clients concernés.

⁵ Par ailleurs, l'ordonnance sur les enquêtes en cas d'accident des transports publics¹⁶ est applicable.

Art. 79 Traitement des données par l'OFT (Art. 52 LTV)

¹ A des fins de planification du trafic, l'OFT peut demander aux entreprises les données suivantes relatives aux lignes, sections de ligne et zones:

- a. les nombres de passagers du trafic journalier moyen, du trafic aux jours ouvrables moyen, des heures de pointe du matin pour chaque direction (7–8 heures), des heures de pointe du soir pour chaque direction (17–18 heures) et

les taux d'occupation ainsi que les lieux de départ et de destination des voyageurs;

- b. le nombre de courses;
- c. les types de véhicules.

³ Ces données peuvent également être utilisées pour des études et des statistiques et transmises à d'autres offices de la Confédération ou des cantons.

Art. 80 Répertoires

¹ Le répertoire des concessions et autorisations de la Confédération et les répertoires des autorisations cantonales sont publics.

² Les répertoires contiennent les noms et adresses des concessionnaires et titulaires de l'autorisation ainsi que le contenu et la durée de la concession ou de l'autorisation.

Chapitre 6 Mesures administratives

Art. 81

(Art. 60 LTV)

¹ Si l'OFT constate qu'une entreprise enfreint à plusieurs reprises la régle du transport des voyageurs ou les dispositions de la concession ou de l'autorisation, il lui donne un délai pour s'acquitter de ses obligations avec menace de sanctions administratives en cas d'omission.

² Si les dispositions applicables ne sont pas respectées sans cette mesure ou si l'entreprise les enfreint gravement ou à plusieurs reprises, l'OFT peut notamment prendre les sanctions administratives suivantes:

- a. interdiction d'entrer en Suisse,
- b. interdiction de poursuivre la route,
- c. refus d'accueillir les passagers.

³ Si, en sus, la sécurité des transports est mise en danger, il peut saisir des véhicules.

Chapitre 7 Dispositions finales

Art. 82 Abrogation du droit en vigueur

Les ordonnances suivantes sont abrogées:

- a. ordonnance du 25 novembre 1998 sur les concessions pour le transport des voyageurs¹⁷;
- b. ordonnance du 5 novembre 1986 sur le transport public¹⁸.

Art. 83 Dispositions transitoires

¹ Les concessions et autorisations préexistantes restent en vigueur. La présente ordonnance est applicable en cas de renouvellement, de transfert, de modification, de retrait ou de révocation.

² Les procédures de demande de concession et d'autorisation qui sont déjà en suspens à la date de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance sont régies par celle-ci.

³ Les cantons promulguent leurs prescriptions d'exécution pour l'octroi d'autorisations cantonales avant le 31 décembre 2010.

Art. 84 Entrée en vigueur

La présente ordonnance entre en vigueur le 1^{er} janvier 2010.

.... Au nom du Conseil fédéral Suisse

Le Président de la Confédération: Hans-Rudolf Merz
La Chancelière de la Confédération: Corina Casanova

¹⁷ RO 1999 721, 2000 2103, 2005 1167, 2008 3547

¹⁸ RO 1986 1991, 1994 1848, 1994 2714, 1996 3035, 1999 719, 2004 2697

I

Toutes les demandes de concession doivent contenir:

- a. les nom, prénom et adresse du domicile ou les société, siège et adresse du requérant;
- b. un extrait du registre du commerce;
- c. la motivation de la demande, comportant notamment des indications sur l'opportunité et la rentabilité de la prestation de transport proposée;
- d. les lignes prévues avec désignation des arrêts et indication des distances;
- e. une carte topographique sur laquelle la ligne et les arrêt sont dessinés;
- f. les indications de fréquence des courses (toute l'année ou saisonnières) et des conditions dans lesquelles elles peuvent être annulées;
- g. la date de la mise en service prévue;
- h. la durée de la concession souhaitée;
- i. l'horaire et le tarif;
- j. pour les lignes du trafic des voyageurs ne bénéficiant pas d'une indemnisation, les comptes prévisionnels indiquant qui couvre les éventuels déficits;
- k. les rapports de propriété des véhicules et les exploitations auxquelles appartient le personnel roulant;
- l. les indications relatives au degré de prise en compte des besoins des personnes handicapées;
- m. pour les concessions de transfert de passagers d'avions: l'accord écrit des propriétaires concernés pour l'utilisation des arrêts desservis.

II

Les demandes de concession pour bus doivent contenir, en plus des points énumérés au chiffre I:

- a. la marque, le type, l'année de construction et le nombre de places des véhicules de service et de réserve prévus ainsi que des remorques voyageurs dans la mesure où ils ne sont pas déjà employés dans le trafic concessionnaire;
- b. une copie de l'autorisation d'admission de l'entreprise de transport par route.

III

Les demandes de concession pour trolleybus doivent contenir, en plus des points énumérés au chiffre I:

- a. un rapport technique mentionnant notamment les indications sur le type des installations électriques fixes et des véhicules;
- b. les dessins-types des véhicules;
- c. une attestation d'autorisation de l'autorité compétente des cantons concernés relative à l'utilisation des routes publiques par les installations électriques.

IV

Les demandes de concession pour la navigation doivent contenir, en plus des points énumérés au chiffre I, des indications sur les bateaux, leur désignation et leurs données techniques ainsi que leur port en lourd.

V

Les demandes de concession pour les chemins de fer doivent contenir, en plus des points énumérés au chiffre I:

- a. l'attestation du droit d'utiliser l'infrastructure ferroviaire d'après l'art. 5 de la loi sur les chemins de fer du 20 décembre 1957¹ ou d'après l'art. 3 de l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'accès au réseau ferroviaire² ;
- b. la part de chiffre d'affaires que l'entreprise est prête à payer au titre de la contribution de couverture d'après l'art. 20, alinéa 2, let. b de l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'accès au réseau ferroviaire.

VI

1. Les demandes d'autorisation fédérale doivent contenir:

- a. les nom, prénom et adresse du domicile ou les société, siège et adresse du requérant ainsi que de tous les partenaires de coopération et sous-traitants;
- b. la durée de validité souhaitée de l'autorisation ou la date de l'exécution du service de transport;
- c. le tronçon du service de transport;
- d. la durée du service de transport;
- e. la fréquence du service de transport;
- f. l'horaire;
- g. un répertoire des arrêts avec la mention exacte ou la désignation univoque des arrêts;
- h. le barème des tarifs;
- i. une copie de l'autorisation d'admission de toutes les entreprises participantes;
- j. une carte de format A4, sur laquelle le tronçon et les arrêts sont dessinés;
- k. le tableau de service permettant de vérifier le respect des prescriptions sur le temps de conduite et de repos;
- l. une liste des véhicules avec tous les véhicules dont l'utilisation est prévue dans le service de transport indiquant la marque, le type, l'année le nombre de places ainsi que la plaque minéralogique;
- m. un contrat de coopération entre les entreprises participantes;
- n. le nombre d'actes d'autorisation nécessaires;
- o. en cas de demande de renouvellement ou de modification: documents statistiques sur la prestation de transport.

2. Il y a lieu d'utiliser les formulaires mis à disposition par l'OFT.

¹ RS 742.101
² RS 742.122; RO 1999

Commentaires sur l'OITRV

Ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional des voyageurs (OITRV)

Chapitre 1: Dispositions générales

Art. 1 Objet

Lettre a:

L'ordonnance règle principalement l'offre de transport du trafic régional des voyageurs, commandée et indemnisée en commun par la Confédération et les cantons.

Lettre b:

La lettre b se réfère à l'article 11, LTP. Les prescriptions de l'OITRV doivent être applicables en principe également à l'offre et aux améliorations de l'offre du trafic voyageurs commandées et indemnisées par la Confédération, les cantons, les communes ou des tiers. L'offre comprend notamment les lignes du trafic local, les lignes sans fonction de desserte ou les lignes du trafic régional des voyageurs qui ne satisfont pas aux exigences minimales de l'article 6. Les améliorations de l'offre sont considérées comme des offres de transport dépassant l'offre que la Confédération et les cantons doivent commander.

Lettre c:

La suppression des intérêts des prêts (conditionnellement) remboursables accordés en vertu de l'article 56 LCdF n'est admise qu'exceptionnellement à titre d'aide financière. La section 3 de l'OITRV règle les détails. En ce qui concerne les installations de transport à câbles, les prêts sont octroyés sur la base du chapitre 6 de la LCdF (cf. article 43, OITRV).

Art. 2 Bénéficiaires des indemnisations

Alinéa 1:

Repris de l'article 2 alinéa 1 lettre b OIPAF et adapté aux dispositions modifiées de la nouvelle OTV. Une concession ou, dans des cas exceptionnels, une convention internationale est requise pour obtenir une indemnisation.

Alinéa 2:

Repris de l'article 2 alinéa 2 OIPAF.

Art. 3 Trafic local

Conformément à l'article 28 alinéa 2 LTV, les offres du trafic local sont exclues des prestations fédérales. C'est pourquoi le trafic local est défini plus précisément à l'article 3. La définition est reprise de l'article 4 alinéa 2 OIPAF, avec une légère modification.

Chapitre 2: Indemnisation du trafic régional des voyageurs

Art. 4 Principe

Cet article présente le processus en deux étapes destiné à vérifier si une offre peut bénéficier de prestations fédérales. La première étape sert à vérifier si les conditions d'indemnisation définies à l'article 6 sont remplies. Au cours de la deuxième étape, on contrôle si une demande suffisante existe

pour une offre précise ou si la Confédération peut, le cas échéant, participer à une offre.

Art. 5 Définitions

Alinéa 1:

Définit l'étendue du trafic régional des voyageurs. La définition a été reprise de l'article 5 alinéa 2 lettre c OIPAF.

Alinéa 2:

Les offres du trafic régional des voyageurs sont établies par lignes. L'alinéa 2 définit la notion de lignes telles qu'elles sont utilisées lors de la procédure de commande. Il correspond dans une large mesure à l'article 26 alinéa 3 OIPAF et s'écarte de la définition de la notion de lignes utilisée dans l'OTV pour les concessions.

Section 1: Conditions d'indemnisation

Art. 6 Conditions d'indemnisation

Tandis que dans l'OIPAF, les conditions d'indemnisation figuraient dans plusieurs articles, l'OITRV les résume en un seul article. Les conditions énumérées à l'article 29 LTV ne sont pas répétées.

Alinéa 1:

- a: Fonction de desserte: repris de l'article 5 alinéa 2 lettre c OIPAF. Vu son importance, la fonction de desserte est la première condition à remplir, l'OTV règle les détails et la nouvelle version lui attribue davantage d'importance. Pour cette raison et comme l'OTV a un champ d'application plus large, la fonction de desserte n'est désormais plus réglée dans l'OITRV mais dans l'OTV.
- b: Desserte multiple: repris de l'article 4 alinéa 1 lettre b OIPAF. On renonce ici à la condition d'une demande suffisante, celle-ci étant vérifiée selon les dispositions de l'article 8.
- c: Sections de lignes à l'étranger: repris tel quel de l'article 3 lettre a OIPAF.
- d: Exploitation annuelle: repris de l'article 5 alinéa 2 lettre b OIPAF. Implique l'exploitation durant 52 semaines par année, c.-à-d. que la ligne doit être exploitée sans interruption. Peuvent faire exception les lignes exploitées uniquement certains jours de la semaine, p. ex. pour des offres nocturnes le week-end. Lorsque ces lignes ne sont pas exploitées durant 52 week-ends en raison de jours fériés, la condition est malgré tout considérée comme remplie.
- e: Demande minimale: l'OIPAF prévoit la possibilité d'offrir 4 paires de courses à partir d'une demande de 32 personnes. Conformément à l'article 6 alinéas 5 et 6 OIPAF, une offre a en principe droit à l'indemnisation même si la demande est plus faible. Afin d'augmenter l'efficacité des moyens financiers restreints injectés par la Confédération, l'OITRV stipule désormais que les offres qui n'atteignent pas la demande minimale de 32 personnes ne sont plus indemnisées par la Confédération, et qu'il incombe aux cantons ou à des tiers conformément à l'article 1 lettre b de commander et d'indemniser à eux seuls ces offres.
- f: Rentabilité minimale: nouvelle condition introduite pour l'indemnisation d'une ligne. Cette disposition a pour but d'augmenter l'efficacité des moyens financiers restreints injectés par la Confédération. Il s'est avéré

que les cantons commandent, pour diverses raisons, des offres malgré le fait que la Confédération les considère comme non rentables. Cette disposition lui permet de ne plus devoir participer à la commande ni à l'indemnisation de ces offres. On renonce à quantifier la rentabilité minimale au niveau de l'ordonnance, puisque la rentabilité se modifie avec le temps, comme il en est tenu compte à l'alinéa 3. Les principaux indices pris en considération pour la vérification de la rentabilité sont les indices « indemnisation / voyageurs-km » et « indemnisation / passagers ». Les lignes servant à la desserte de base dans les régions désavantagées doivent remplir des conditions moins strictes selon l'article 30 alinéa 2 lettre b LTV. L'OFT déterminera les conditions de la rentabilité minimale dans une directive.

- g: Qualité minimale: aux termes de l'article 18 LTV, les standards minimaux en matière de qualité, de sécurité et de conditions d'embauche sont applicables. Les commanditaires peuvent fixer des standards plus élevés pour le trafic régional des voyageurs. S'ils ne prescrivent rien, les standards minimaux selon la LTV sont applicables.
- h: Trafic direct: l'article 6 alinéa 1 OIPAF stipulait qu'il fallait tenir compte de la garantie du trafic direct lors de l'établissement de l'offre du trafic régional des voyageurs. Désormais, l'article 16 LTV prévoit que le trafic direct doit être offert en règle générale dans les trafics longues distances, régional et local. Le trafic direct est un acquis essentiel des transports publics suisses. La participation à ce trafic constitue désormais une condition pour l'indemnisation d'une ligne du trafic régional des voyageurs. Pour que le trafic direct soit réputé garanti, les tarifs 600/652 (titres de transport uniques), 650 (abonnements), 654 (abonnement général et abonnement demi-tarif) et 651 (communautés tarifaires), au moins doivent être offerts, l'AG et l'abonnement demi-prix devant être pleinement reconnus. Les installations de transport à câbles périphériques peuvent faire exception sur la base de l'alinéa 4, mais doivent au moins reconnaître pleinement l'AG et l'abonnement demi-tarif.

Alinéa 2:

De manière analogue à l'article 5 alinéa 5 OIPAF, les cantons peuvent fixer, lors de la vérification de la fonction de desserte, un nombre minimal d'habitants plus élevé que celui prévu par la Confédération dans l'OTV.

Alinéa 3:

Cf. alinéa 1 lettre f.

Alinéa 4:

Basé sur l'article 4 alinéa 4 OIPAF, le présent alinéa investit l'OFT de la compétence de décider si les conditions d'indemnisation sont remplies ou non. Il y a lieu d'entendre les cantons. Il faut pouvoir reconnaître le droit à l'indemnisation d'une ligne dans des cas isolés même si toutes les conditions énumérées à l'alinéa 1 ne sont pas remplies. Toutefois, les exceptions ne doivent être accordées que de manière très restrictive. Il ne s'agit en aucun cas d'indemniser des lignes qui n'ont pas de fonction de desserte.

Section 2: Offre du trafic régional des voyageurs

Art. 7 Offre

Alinéa 1:

Repris de l'article 6 alinéa 1 OIPAF. La garantie du trafic direct figure désormais à l'article 6 et constitue une condition d'indemnisation.

Alinéa 2:

Repris de l'article 6 alinéa 3 OIPAF. Il n'est désormais plus question de sections de ligne les plus ou les moins chargées, mais plus que de sections. Dans la pratique, cela a pour conséquence l'indemnisation de toutes les sections d'une ligne dont la demande est d'au moins 32 personnes. Si une section – en général en fin de ligne – n'atteint pas la demande minimale, il incombe aux cantons ou à des tiers de commander et d'indemniser à eux seuls ladite section.

Alinéa 3:

Conservation du principe de l'article 6 alinéa 2 OIPAF, selon lequel la cadence horaire à 18 paires de courses par jour pour une demande d'au moins 500 personnes par jour est appropriée.

Alinéa 4:

Les lettres a et b sont reprises de l'article 6 alinéa 2 OIPAF. L'alinéa fixe désormais qu'une offre peut être étoffée au-delà de la cadence horaire si elle fait état d'un taux d'utilisation suffisant. Il s'agit d'assouplir la pratique de l'OFT en tenant compte du taux d'utilisation et de prendre en considération les particularités des différents moyens de transport.

Alinéa 5:

Repris en grande partie de l'article 6 alinéa 4 OIPAF. Les lignes concernées en premier lieu par cette disposition sont celles qui permettent de fournir, avec les mêmes moyens d'exploitation (véhicules et personnel), une offre plus vaste que l'offre appropriée conformément aux alinéas 2-4 ; l'offre supplémentaire n'occasionne alors que de faibles surcoûts.

Alinéa 6:

Repris en grande partie de l'article 7 OIPAF. Pour les moyens de transport aux coûts fixes élevés et aux coûts marginaux faibles (p. ex. transports à câbles), il ne faut pas que la demande effective soit le facteur prépondérant pour définir l'offre ; celle-ci doit être commandée sur la base des horaires d'exploitation, notamment compte tenu des correspondances avec le réseau supérieur des transports publics.

Alinéa 7:

Sur la base de l'article 28 alinéa 4 LTV, les extensions d'offre au-delà de l'offre appropriée conformément aux alinéas 2-4 et 6 doivent être commandées et indemnisées par les cantons, les communes ou des tiers (p. ex. centres commerciaux) sans participation financière de la Confédération.

Alinéa 8:

Repris de l'article 6 alinéa 6 OIPAF. On supprime la possibilité d'une indemnité fixe pour les lignes dont la demande est inférieure à 32 personnes, celles-ci n'ayant pas droit à l'indemnité conformément à l'article 6.

Art. 8 Détermination de la demande

Alinéa 1:

La charge en section déterminante pour la définition de l'offre appropriée est calculée en fonction de la période de transport du lundi au vendredi. Il est possible de tenir compte de la demande le samedi et le dimanche dans des cas exceptionnels, notamment pour les offres touristiques.

Alinéa 2:

Reformulation de la disposition de l'article 8 alinéa 2 OIPAF.

Art. 9 Qualité

Alinéa 1:

Etant donné que le débat est encore en cours, le présent alinéa reste sommaire. La formulation quant au système national de mesure de la qualité ne se prononce ni sur les offres et les prestations concrètes qu'il s'agit de mesurer ou non (p. ex. ponctualité, garantie des correspondances, propreté), ni sur les méthodes de mesure (DPM, MSS) ni sur les moyens de transport concernés (chemins de fer, bus, transports à câbles, navigation).

Alinéa 2:

La formulation de l'alinéa 2 doit permettre de conclure que les entreprises de transport sont responsables de garantir la meilleure qualité possible de leur offre et de leurs prestations. Cependant, si le canton (et/ou la Confédération) considère que le niveau de qualité fourni par l'entreprise de transport n'est pas adéquat, il peut (également l'OFT, donc les commanditaires) exiger que les entreprises procèdent à des mesurages, dressent des rapports et améliorent la qualité.

Art. 10 Equilibre tarifaire

Reprise de l'article 9 alinéa 1 OIPAF. La possibilité d'offrir des tarifs réduits aux indigènes (article 9 alinéa 2 OIPAF) n'a pas été reprise. Il ne sera donc plus possible d'appliquer des tarifs différents sur les lignes du trafic régional des voyageurs sur la base de l'origine des passagers.

Section 3: procédure de commande

Art. 11 Déroulement, délais

Alinéa 1:

La procédure de commande n'est effectuée plus que tous les deux ans, à chaque fois pour une période d'horaire. Comme une telle période peut durer davantage dans des cas exceptionnels, on a inséré l'expression « en règle générale ».

Alinéas 2 et 3:

Repris de l'article 10 alinéas 2 et 3 OIPAF.

Art. 12 Coordination entre l'OFT et le canton lors de la procédure de commande

Dans le message complémentaire à la réforme des chemins de fer 2, le chapitre 1.2.2.6 « procédure de commande du trafic régional des voyageurs (TRV) » indique que la répartition des tâches entre l'OFT et les cantons est fixée dans l'ordonnance.

En principe, la Confédération et les cantons exécutent ensemble la procédure de commande. L'alinéa 2 stipule que les cantons dirigent les travaux lors de la vérification des offres et des négociations. L'OFT soutient les cantons. Comme l'OFT est seul à connaître toutes les offres de toutes les entreprises de transport, il assure l'échange anonyme d'informations importantes entre les cantons. Lors de la commande, l'OFT veille à la coordination globale des transports publics. Cette disposition engage l'OFT à avoir une vision d'ensemble des transports publics suisses, p. ex. afin d'empêcher, en cas de différences entre des cantons, des solutions spéciales régionales contraires au système global des transports publics.

Art. 13 Collaboration régionale

Repris tel quel de l'article 13 OIPAF.

Art. 14 Objectifs financiers

Alinéa 1:

Cette disposition repose sur l'article 11 alinéa 1 OIPAF. On renonce à une communication séparée par le département. L'information quant aux fonds disponibles est communiquée en même temps que les quotes-parts cantonales conformément à l'alinéa 2.

Alinéa 2:

Repris de l'article 11 alinéa 2 OIPAF. La disposition selon laquelle les cantons peuvent utiliser les fonds qui leur sont alloués pour des autres offres que les offres actuelles afin d'améliorer les transports publics n'est plus nécessaire. Elle servait à assurer la transition avec la nouvelle procédure de commande en 1996. L'article 6 OITRV détermine suffisamment les offres qui peuvent être commandées avec les moyens financiers disponibles.

Lors de la fixation des quotes-parts cantonales, l'OFT doit aussi pouvoir tenir compte du besoin effectif. Pour l'évaluer, il se base sur le dépassement des quotes-parts ou sur la différence par rapport à celles-ci.

Art. 15 Taux d'intérêt du capital propre

Sur la base des dispositions des articles 17 alinéa 2 et 27 alinéa 3 OIPAF, les entreprises ayant droit à rémunérer leur capital propre sont informées du taux d'intérêt applicable pour établir les offres. Comme la Banque Nationale Suisse ne publie plus le rendement moyen des emprunts fédéraux, on tient compte du taux d'intérêt au comptant pour 10 ans des obligations de la Confédération, à savoir le dernier taux publié au moment de la communication. Celle-ci a lieu au moins douze mois avant le début d'une période d'horaire.

Section 4: offres

Art. 16 Etablissement des offres

Alinéa 1:

Repris de l'article 12 OIPAF. Les prescriptions faites aux entreprises de transport revêtent une grande importance. Par conséquent, les cantons doivent associer l'OFT à la spécification de ces prescriptions. L'ordonnance contient désormais un délai pour la communication des prescriptions. L'invitation des entreprises à présenter leurs offres se fait en même temps que la communication des prescriptions (de manière analogue à l'article 14 alinéa 1 OIPAF). Les entreprises de transport qui exploitent des lignes dans

plusieurs cantons se voient confrontées à des prescriptions différentes pour chaque canton. C'est pourquoi la disposition prévoit que les cantons doivent coordonner les objectifs qu'ils assignent aux entreprises de transport régionales, c.-à-d. à celles qui exercent leur activité dans plusieurs cantons, mais pas dans toute la Suisse.

Alinéa 2:

La section 6 introduit l'instrument des conventions d'objectifs. Conformément à l'article 21 alinéa 3, les commanditaires peuvent exiger que les entreprises de transport concluent une convention d'objectif avant de pouvoir conclure une convention d'offre. Lorsqu'une convention d'objectifs a été conclue concernant l'évolution des coûts, les recettes ou l'indemnisation, elle sert de base aux entreprises de transport pour établir leurs offres.

Alinéa 3:

Repris tel quel de l'article 14 alinéa 4 OIPAF.

Alinéa 4:

Se base sur l'article 16 alinéa 1 OIPAF ; fixe un délai.

Alinéa 5:

Une nouvelle possibilité est introduite : celle de demander aux entreprises de transport des offres indicatives non contraignantes. Vu le report du délai de présentation de l'offre au mois d'avril, les offres indicatives servent à révéler les conséquences des modifications d'offre planifiées.

Art. 17 Présentation des offres

Alinéa 1:

Le dernier délai pour présenter une offre pour une période d'horaire est fixé à la fin avril. Vu l'extension de l'offre à une période d'horaire de deux ans, il est indispensable de connaître les valeurs effectives de l'année précédente pour établir une offre. Dans le cas contraire, les incertitudes seraient trop importantes pour les entreprises, ce qui pourrait les conduire à appliquer des primes de risque.

Alinéa 2:

Repris de l'article 26 alinéa 3 OIPAF. La possibilité de réunir plusieurs lignes en une ligne d'offre sert à simplifier la procédure de commande.

Alinéa 3:

- a: Formulaire TRV (Excel) de l'OFT.
- b: Comptes prévisionnels séparés selon les prescriptions de l'ORCO pour les différentes années d'une période d'horaire.
- c: Les écarts entre les offres de la dernière période d'horaire ou la planification à moyen terme et les derniers comptes effectifs doivent être justifiés.
- d: Planification à moyen terme conformément à l'ORCO. Le modèle de l'OFT concernant les planifications à moyen terme sera mis à jour et simplifié.
- e: Plan d'investissement conformément à l'ORCO.
- f: Calcul des prix des sillons conformément à l'OARF.
- g: Nouveauté : une liste des véhicules est requise. Son contenu sera défini en accord avec les cantons.
- h: Indicateurs conformément aux prescriptions de l'OFT.

- i: Horaires pour les différentes années de la période d'horaire.
- j: Se base sur les dispositions de l'article 30 alinéa 3 lettres b et c LTV.
- k: Indications quant au système et au niveau tarifaire selon les prescriptions de l'OFT.

Alinéa 4:

Afin d'alléger la charge administrative des entreprises de transport, on renonce à leur demander de présenter différents documents, encore indispensables selon l'OIPAF. Les commanditaires peuvent les exiger au besoin.

Alinéa 5:

Afin de simplifier la procédure de commande, les offres ou les différents documents qui les accompagnent doivent pouvoir être remis sous forme électronique. Toutefois, la page de couverture (formulaire TRV) doit en tous les cas être remise signée et sous forme papier.

Art. 18 Examen des offres

Alinéa 1:

Repris de l'article 14 alinéa 1 OIPAF.

Alinéas 2 et 3:

Repris de l'article 19 alinéas 1 et 2 OIPAF. On ne parle plus de taux de frais mais d'indices conformément au système d'indices de l'OFT. Si l'entreprise ne parvient pas à expliquer les différences de manière satisfaisante, l'OFT lui demande d'adapter son offre. Si l'entreprise ne satisfait pas à cette demande, l'OFT peut fixer lui-même l'indemnité sur la base des articles 30 et 32 LTV.

Art. 19 Investissements

L'article 19 se réfère à l'article 27 OIPAF qui traite de la prise en compte des coûts financiers dans les comptes planifiés d'une offre.

Alinéa 1:

Lors de l'acquisition de nouveaux moyens d'exploitation, notamment de nouveau matériel roulant, il faut que les entreprises de transport aient la possibilité de s'assurer que les coûts subséquents des investissements (coûts financiers, amortissements etc.) soient imputables aux futurs comptes planifiés des offres. En l'absence de l'autorisation ad hoc des commanditaires, les entreprises de transport courent le risque que les commanditaires considèrent les acquisitions comme facultatives et, partant, non indemnissables. Grâce à l'autorisation, les entreprises de transport peuvent éviter de devoir prendre en charge les coûts non couverts ultérieurs.

Alinéa 2:

Une autorisation de faire valoir les coûts financiers peut également être liée à la rémunération du capital propre. Tel peut être le cas lorsqu'une entreprise de transport peut attester d'une part de capital propre nettement réduite dans le cadre de l'acquisition des moyens d'exploitation et qu'en même temps, tous les commanditaires acceptent la rémunération. Outre les rémunérations de capital propre acceptées précédemment, il est prévu que cela constitue la seule possibilité d'obtenir une telle rémunération. Dans le contexte de la solvabilité lors de l'acquisition de capital étranger, l'alinéa 2 vise à renforcer la base de capital propre des entreprises de transport. Dans les cas où ces dernières sont autorisées à rémunérer leur capital propre, les

commanditaires doivent pouvoir exiger que la part d'un éventuel bénéfice issue des intérêts du capital propre reste à l'entreprise. Cette démarche empêche la détérioration de la part de capital propre lors de l'acquisition de capital étranger supplémentaire en vue de nouveaux investissements, ce qui améliore la solvabilité par rapport aux bailleurs de fonds. Une meilleure solvabilité permet de maintenir les intérêts futurs du capital étranger à un niveau plus bas.

Alinéa 3:

Dans le contexte de l'acquisition de moyens d'exploitation, les commanditaires souhaitent de plus en plus souvent indemniser les amortissements et les intérêts par des annuités constantes au lieu de sommes décroissantes. Pour un modèle où l'indemnisation a lieu uniquement par annuités, cela signifie que les intérêts diminuent tandis que les amortissements augmentent et que leur somme reste constante. Les amortissements dégressifs sont toutefois contraires aux principes d'économie d'entreprise et à l'ORCO. On peut éviter cela en lissant les intérêts et les amortissements (c.-à-d. qu'on les répartit de manière égale sur la durée du prêt). Pour le bailleur de fonds, cette démarche ne change rien sur la durée complète du prêt. En revanche, une rupture de contrat léserait le bailleur de fonds, étant donné que le capital mis à disposition ne correspondrait pas aux intérêts versés. Cette lacune d'intérêts augmente au cours des premières années du prêt, atteint son point culminant au milieu et diminue jusqu'à zéro à la fin du prêt.

En vertu de l'alinéa 3, lors de la reprise des moyens d'exploitation sans reprise du prêt, l'entreprise jusqu'ici chargée du service obtient exactement la somme qu'elle devrait au bailleur de fonds (du point de vue des mathématiques financières). On parle dans ce contexte de coûts de sortie à verser en cas de résiliation anticipée du contrat de prêt.

Sans la disposition de l'alinéa 3, un bailleur de fonds devrait supporter un risque supplémentaire (de mise au concours) qui entraînerait des intérêts plus élevés et, partant, des indemnités plus élevées.

Art. 20 Système d'indices

Le système d'indices de l'OFT concernant les lignes indemnisées est ancré dans l'ordonnance.

Section 5: conventions d'offre

Art. 21 Conclusion de conventions d'offre

Alinéa 1:

Repris de l'article 20 alinéas 1 et 2 OIPAF.

Alinéa 2:

Repris de l'article 10 alinéa 4 OIPAF.

Alinéa 3:

Si les commanditaires ne sont pas satisfaits de certaines prestations d'une entreprise de transport, ils peuvent conclure une convention d'objectifs avec celle-ci. Pour que l'entreprise ne puisse pas empêcher ou retarder, par un comportement non coopératif, la conclusion d'une telle convention, les commanditaires doivent pouvoir disposer d'un moyen de pression. Ils l'obtiennent en posant la condition d'une convention d'objectifs valable avant

la conclusion d'une convention d'offre. Sans convention d'offre signée, les commanditaires peuvent renoncer partiellement ou complètement à verser des indemnités.

Alinéa 4:

La convention d'offre est valable pour toute la période d'horaire et plus comme avant pour une année d'horaire.

Alinéa 5:

Comme le budget de l'OFT n'est pas encore approuvé au moment de la signature de la convention d'offre, cette dernière est soumise à la réserve de l'approbation du budget par les Chambres fédérales.

Art. 22 Réserves

Vu les expériences faites dans le domaine de la procédure de commande, il doit désormais être possible d'intégrer des réserves aux conventions d'offre et de stipuler que l'indemnité ne soit versée qu'en fonction de la prestation effective des services ou alors que les entreprises de transport doivent rembourser l'indemnité au pro rata. Cette disposition est essentiellement appliquée lors de l'acquisition de nouveaux moyens d'exploitation.

Les réserves doivent être expressément approuvées par l'OFT. Il s'agit de faire usage de cette disposition uniquement dans des cas exceptionnels et non d'en faire la règle.

Art. 23 Négociations ultérieures

Alinéa 1:

Repris de l'article 22 OIPAF.

Alinéa 2:

La procédure de commande sur deux ans ne prévoit en principe pas de renégociation de la convention d'offre pour la deuxième année d'horaire. Il s'agit notamment d'éviter l'introduction de modifications à court terme de l'offre. Le cas échéant, il revient aux cantons de commander ces modifications en application de l'article 24 alinéa 4 LTV, sans participation fédérale. Les adaptations des conventions d'offre ne peuvent avoir lieu qu'avec l'accord de tous les commanditaires, OFT compris.

Section 6: conventions d'objectifs

Art. 24 Contenu de la convention d'objectifs

Alinéa 1:

Les objectifs constituent l'élément central de la convention. Ils peuvent concerner les domaines de l'indemnité, de l'offre, des produits ou de la qualité. La convention d'objectif doit indiquer les critères de réalisation des objectifs, des conditions dans lesquelles ils peuvent être adaptés et les conséquences de leur non réalisation. Ainsi, en cas d'événements importants et imprévisibles, que ce soit du côté des commanditaires ou de celui des entreprises de transport, sur demande de l'une des parties, il est possible d'adapter les valeurs-cibles de manière appropriée dans la procédure de commande. La convention d'objectifs régit par ailleurs de quelle façon les entreprises de transport doivent informer les commanditaires sur la réalisation des objectifs.

Alinéa 2:

La convention d'objectifs doit être conclue pour deux périodes d'horaire au moins (en principe 4 ans). Elle échoit au plus tard à l'expiration de la concession pour transport de voyageurs. Une convention d'objectifs peut porter sur des lignes dont les concessions ont des délais d'expiration différents. Lorsque cela semble judicieux, il est possible de conclure plusieurs conventions portant sur les concessions qui ont la même échéance.

Alinéa 3:

Les conventions d'objectifs requièrent l'accord des commanditaires et des entreprises de transport. Les cantons ne sont pas autorisés à conclure d'autres conventions avec les entreprises si elles sont contraires aux objectifs convenus.

Alinéa 4:

Les objectifs convenus servent de base pour établir les offres sur deux ans.

Art. 25 Système de bonus-malus

Alinéa 1:

L'application d'un système de bonus-malus est facultative. Il peut être intégré dans une convention d'objectifs à titre d'instrument de gratification ou de sanction. Lorsque les objectifs sont atteints, voire surpassés, il faudrait alors verser une prime à l'entreprise de transport. Dans le cas contraire, l'entreprise serait tenue de verser une certaine somme.

Alinéa 2:

Il s'agit de garantir que le paiement d'un malus ne menace pas l'existence de l'entreprise.

Alinéa 3:

Lorsqu'une entreprise reçoit un bonus, elle le comptabilise en tant que produit extraordinaire. Celui-ci est porté au crédit des réserves libres. L'entreprise peut disposer librement des fonds. Il est toutefois dans l'intérêt de l'entreprise de mettre en réserve une partie de la prime à titre « stratégique » pour le cas où elle devrait s'acquitter d'un malus. Si l'entreprise investit sa prime dans des moyens d'exploitation du trafic régional des voyageurs indemnisés, les coûts subséquents peuvent être intégrés à l'indemnité. Etant donné que cette démarche fait augmenter les coûts indemnisés, les commanditaires doivent d'abord donner leur accord.

Alinéa 4:

Un malus peut être inscrit en tant que dépense extraordinaire. Celle-ci est portée au débit des réserves libres.

Art. 26 Direction opérationnelle

Dans les conventions d'objectifs pluriannuelles, la Confédération et les cantons peuvent fixer avec les entreprises des systèmes de bonus-malus sur la qualité et les indices financiers (article 28 alinéa 5 LTV). Les cantons dirigent les opérations concernant l'élaboration de la convention d'objectifs. Lorsque celle-ci porte sur des lignes intercantionales, les cantons s'accordent sur celui qui prend la direction. S'ils ne parviennent pas à trouver un accord, l'OFT décide.

Section 7: appels d'offres

Art. 27 Appel d'offres

Repris tel quel de l'article 15 OIPAF. L'alinéa 3 n'a pas été repris, car la disposition en question n'est plus pertinente.

Art. 28 Transfert de la tâche à une autre entreprise

Repris tel quel de l'article 21 alinéas 1 - 3, 5 OIPAF.

Section 8: comptabilité

Art. 29 Comptabilité analytique

Alinéas 1, 2, 6 et 8:

Reposent sur l'article 24 alinéas 1 et 2 OIPAF.

Alinéa 3:

A l'heure actuelle, l'article 25 alinéa 1 OIPAF indique comment établir la répartition par secteurs dans la comptabilité analytique (COAN, comptes des coûts d'exploitation et des prestations). Désormais, l'OITRV n'impose plus qu'un secteur pour le trafic régional des voyageurs indemnisé. Les entreprises peuvent inscrire toutes les autres activités dans des secteurs spécifiques. Par conséquent, les différentes lois et ordonnances (OITRV: trafic régional des voyageurs; OCFIF: infrastructure; LTM: trafic marchandises) doivent décrire leurs propres besoins par rapport à la COAN des entreprises de transports subventionnées. Celles-ci bénéficient ainsi de davantage de liberté dans leur COAN. Conformément à l'article 35 alinéa 2 LTV, le DETEC peut formuler des prescriptions quant à la répartition par secteurs.

Alinéa 4:

D'importantes différences existent d'une entreprise à l'autre en matière de vente et de distribution. Si certaines doivent exploiter de nombreux points de vente en raison de leur situation géographique, il n'en va pas ainsi pour d'autres. Les points de vente du trafic longues distances des CFF exercent une grande influence sur ce plan.

Actuellement, les coûts de vente sont répercutés sur les différentes lignes. Les commissions obtenues du fait de la vente de titres de transport tiers (étrangers) sont répercutées sur les lignes en tant que recettes. Les coûts de vente et les commissions distordent les coûts non couverts des différentes lignes des entreprises de transport. Tandis que les entreprises qui ont de nombreux points de vente font état de coûts et de recettes trop élevés, ces coûts n'apparaissent pas dans la comptabilité par ligne des entreprises qui n'ont que peu, voire pas du tout de vente propre. Celles-ci se voient attribuer uniquement les recettes du trafic par ligne, nettes des commissions. Ce problème concerne en premier lieu les entreprises ferroviaires telles que le BLS et le SOB, qui se plaignent depuis des années des inégalités quant à la vente. Ces inégalités se répercutent également sur le système d'indices de l'OFT conformément à l'article 20.

Il s'agit de permettre aux commanditaires, à titre d'option de solution, d'indemniser les coûts de vente dans le cadre d'un centre de frais séparé et autonome, c.-à-d. que les coûts non couverts de la vente ne sont plus répercutés sur les différentes lignes, mais sur une unité d'imputation propre. On

attribue donc aux lignes uniquement les recettes du trafic, nettes des commissions.

Dans la conception actuelle de l'établissement des comptes, la vente représente un poste de frais répercuté sur les différentes lignes ; désormais, il s'agira d'une unité d'imputation. Cette démarche est admissible vu les particularités de la vente, que l'on peut considérer comme une activité autonome et qui n'est pas liée aux différentes lignes (on pourrait ainsi déléguer le secteur de la vente à une entreprise tierce) et étant donné que les coûts sont (partiellement) imputés aux différentes lignes sous forme de commissions.

Il en résulte, à titre d'effet secondaire, une plus grande transparence des coûts de vente.

Il restera à régler la question de savoir quels coûts répercuter sur les différents secteurs ainsi que d'autres détails. Il est prévu d'élaborer les dispositions nécessaires en collaboration avec l'UTP et les entreprises de transport.

Alinéa 5:

Correspond partiellement à l'article 2 alinéa 1 lettre c OIPAF. Pour les installations de transport à câbles, la séparation du trafic, de l'infrastructure et du trafic marchandises serait disproportionnée ; on renonce par conséquent à la séparation en secteurs pour ce mode de transport. Des exceptions sont prévues pour les installations de transport à câbles pour lesquelles le trafic marchandises n'est pas reconnu comme ayant droit à des indemnités. Ces installations doivent continuer de tenir un compte pour le secteur de ce trafic. Il ne s'agit que de cas isolés.

Alinéa 6:

Les commanditaires peuvent exiger que les types de recettes, notamment leur ventilation par secteurs, lignes et sections soient définis et attestés selon des méthodes qu'ils ont fixées.

Alinéa 7:

Nouvelle disposition, correspond à la pratique de l'OFT. Par analogie à la disposition de l'article 10 alinéa 2 OCFIF, les recettes annexes doivent au moins couvrir les coûts marginaux. Si tel est le cas, on obtient une contribution de couverture positive. Si en revanche, les recettes sont inférieures aux coûts marginaux, il serait préférable de renoncer à l'activité en question.

Alinéa 8:

Si l'article 14 ORCO établit des prescriptions détaillées quant à l'articulation des types de coûts, les prescriptions en matière de ventilation des recettes restent modestes. L'expérience a montré qu'un examen sérieux des offres implique des indications détaillées concernant les différents types de recettes, notamment les types de titres de transport. La présente disposition est formulée de manière potestative, car il s'agit de renoncer à une formulation détaillée si celle-ci ne semble pas nécessaire. Ce point sera réexaminé selon les résultats de la consultation.

Alinéa 9:

Le Département règle des éléments essentiels de la COAN et de la comptabilité simple des postes de frais et des unités d'imputation sur la base d'un formulaire de décompte d'exploitation. La COAN sert à planifier les presta-

tions économiques et le contrôle et à déterminer l'indemnisation des prestations, ce qui se fait en général par ligne. Le compte des coûts est le seul instrument permettant d'obtenir des données quantitatives par produit ou par ligne (compte par secteur) afin de compléter les données statistiques (indices). Par ailleurs, la COAN différencie les secteurs indemnisés et les secteurs non indemnisés. Elle constitue un auxiliaire pour le perfectionnement permanent. Les résultats de la COAN (taux de frais, temps consacré, heures productives indirectement, participation aux frais généraux, etc.) permettent d'élaborer et de mettre en œuvre des mesures de correction. Pour autant que le compte d'exploitation (compte des coûts) se délimite de la comptabilité financière, l'entreprise est tenue de montrer et de commenter ces différences.

Option:

La COAN est un instrument servant à la gestion économique d'une entreprise. Etant donné que le financement par les pouvoirs publics ne se rapporte pas à des secteurs isolés, on applique à juste titre la COAN pour montrer de manière compréhensible les coûts non couverts de chaque secteur et, le cas échéant, de chaque ligne dans un secteur. Le Département règlera les détails dans une ordonnance. Il devra aussi réglementer la manière dont il faudra traiter les différences entre les comptes des coûts et la comptabilité financière.

Chapitre 3: commande et indemnisation d'autres offres, d'améliorations de l'offre et d'allègements tarifaires

Art. 30 Coordination

Conformément au message complémentaire à la réforme des chemins de fer 2, les commandes des cantons doivent être harmonisées autant que possible et dans la mesure où cela est judicieux avec les commandes communes de la Confédération et des cantons.

Art. 31 Allègements tarifaires

La présente disposition fixe les conditions auxquelles il est possible de commander des allègements tarifaires et auxquelles les commanditaires dédommagent les pertes de recettes qui en résultent.

Art. 32 Pertes de recettes des communautés tarifaires

Cet article régleme les conditions auxquelles la Confédération peut prendre en charge les pertes de recettes des communautés tarifaires.

Art. 33 Extensions provisoires de l'offre

Aux termes de l'article 12 alinéa 1 lettre b LTV, les entreprises sont tenues d'effectuer les transports lorsque le personnel et les moyens de transport permettant d'assurer le trafic normal suffisent. Si la demande dépasse le trafic normal, les prestations supplémentaires qui en résultent doivent être commandées et indemnisées, dans la mesure du possible, par ceux qui en sont à l'origine.

Chapitre 4: aides financières

Section 1: garantie d'Etat

Art. 34 – 37

Ces quatre articles définissent la procédure permettant de solliciter une garantie d'Etat pour acquérir de nouveaux moyens d'exploitation. Ils se basent essentiellement sur la procédure appliquée selon l'OIPAF concernant l'octroi d'un prêt des pouvoirs publics conformément à l'article 56 LCdF.

Art. 34 Principe

Se réfère à l'article 34 LTV.

Art. 35 Conditions et charges

Le présent article définit les conditions et les charges qu'une entreprise de transport doit remplir en vue d'obtenir une garantie d'Etat.

Alinéa 1:

La garantie est limitée aux investissements destinés aux prestations indemnisées et que les commanditaires ont approuvés selon l'article 19. L'OFT peut décider d'exceptions.

Alinéa 2:

Compétence de l'OFT de lier une garantie d'Etat à des mesures d'accompagnement dans le domaine des transports.

Art. 36 Montant et durée

Le montant d'une garantie d'Etat n'est pas fixe, mais toujours lié à la part du capital étranger. Les amortissements versés par l'entreprise de transport réduisent donc constamment le montant de la garantie (alinéa 1). De même, la durée d'une garantie est fixée en fonction de la durée résiduelle des capitaux étrangers requis pour l'investissement. La garantie d'Etat expire lorsque les dernières tranches de capital étranger ont été remboursées (alinéa 2).

Art. 37 Compétence

Indique que l'OFT est l'autorité compétente et prescrit un délai de trois mois pour présenter une demande de garantie.

Section 2: conversion et suspension des prêts remboursables

Art. 38 – 41

La section 2 donne à la Confédération la possibilité de convertir des prêts remboursables existants en prêts conditionnellement remboursables ou d'en suspendre le remboursement ; elle régleme aussi la procédure ad hoc. Les réflexions suivantes ont mené à l'introduction de cet instrument d'aide financière:

Le financement des transports publics n'a pas pour objectif de permettre aux entreprises de transport de réaliser des bénéfices importants. Le modèle de l'indemnisation des coûts non couvert planifiés vise des résultats zéro. De légers écarts restent possibles (la plupart du temps dus à des facteurs exogènes), mais ils sont compensés après quelques années. La constitution de réserves (de liquidités) en vue d'investissements importants n'est donc guère possible à une grande échelle. Jusqu'ici, les entreprises finançaient leurs

investissements principalement grâce à des prêts octroyés selon l'article 56 LCdF. Dans une moindre mesure, il était aussi possible d'utiliser les fonds d'amortissement du secteur Infrastructure pour effectuer des investissements dans le secteur du trafic. Vu la décision de la Confédération de ne pas octroyer de prêts selon l'article 56 LCdF pour des investissements dans le trafic et vu la séparation de plus en plus stricte du trafic et de l'infrastructure, les entreprises de transport dépendent de fonds étrangers levés sur le marché des capitaux. Dans l'intervalle, cet état de fait s'est avéré problématique pour les entreprises, notamment en ce qui concerne les programmes d'assainissement et de modernisation du matériel roulant et d'investissements dans des moyens d'exploitation (p. ex. un nouveau système d'information des voyageurs) qui, du point de vue des créanciers, ne représentent pas de sécurité suffisante en raison des difficultés de revente. Vu la particularité des investissements dans un environnement presque exempt de concurrence, il est quasiment impossible d'emprunter des fonds. La situation est également critique lorsqu'il s'agit d'acquérir du nouveau matériel roulant pour lequel l'entreprise obtiendrait des prêts sur le marché des capitaux, mais la plupart du temps à des conditions désavantageuses. A cela s'ajoute le fait que la part de fonds propres dont disposent la plupart des entreprises de transport est nettement trop faible en regard des ratios en vigueur dans le privé.

De par la séparation des fonds d'amortissement destinés à l'infrastructure de ceux destinés au trafic, les entreprises disposeront désormais de moins de fonds d'amortissement utilisables pour le domaine du trafic. De plus, une part considérable de ces fonds est affectée au remboursement des prêts non rémunérés mais remboursables octroyés selon l'article 56 LCdF, utilisés pour des investissements dans des moyens d'exploitation du secteur Trafic. Depuis 2001, la Confédération n'accorde plus de prêts pour de tels investissements (véhicules, distributeurs de billets, système d'information des passagers, ateliers etc.).

Etant donné la croissance constante des transports publics, l'évolution des standards en matière de confort et de sécurité et les perfectionnements techniques, le besoin de liquidités pour acquérir de nouveaux moyens d'exploitation ou pour les programmes d'assainissement et de modernisation augmente en permanence. A cela s'ajoute le fait qu'il existe déjà actuellement un besoin en investissements de renouvellement qui risquent de ne pas être réalisés, ou alors uniquement de manière limitée. A terme, cela pourrait non seulement entraîner une baisse du confort et des standards de sécurité visés, mais aussi menacer l'existence des entreprises concernées.

Suspension des remboursements de prêts

Avec la suspension temporaire des remboursements de prêts, les entreprises disposent d'un instrument qui les aide à surmonter les insuffisances de liquidités lors de l'assainissement et de la modernisation du matériel roulant ou encore lors de nouvelles acquisitions. Vu la précarité des finances fédérales, les entreprises concernées n'obtiennent pas de fonds supplémentaires par la procédure de commande annuelle (p. ex. par une augmentation des taux d'amortissement), mais le remboursement des prêts existants est reporté.

Il est évident que la suspension des remboursements ne résout pas définitivement les insuffisances de liquidités des entreprises de transport, puisque le remboursement est en suspens et qu'il doit être rattrapé ultérieurement. Si la situation d'une entreprise ne s'améliore pas de manière satisfaisante dans un délai utile, il reste la possibilité de convertir les prêts remboursables en prêts remboursables sous conditions.

La suspension temporaire des remboursements constitue la solution la plus simple et la plus rapide à mettre en œuvre pour surmonter les insuffisances de liquidités. Du point de vue de la Confédération, cette solution présente l'avantage que les remboursements peuvent être repris à tout moment selon la situation des liquidités, p. ex. si la situation n'est plus critique grâce à l'introduction d'une garantie d'Etat. Cette option présente un autre avantage, à savoir qu'elle n'a pas d'incidence sur les dépenses. Elle contribue, malgré les limites restreintes qu'impose le système de financement des TP, à maintenir la responsabilité économique propre des entreprises à un niveau élevé. Il ne faut cependant pas perdre de vue qu'il ne s'agit pas d'un instrument durable mais plutôt d'une mesure d'urgence efficace à court terme.

Conversion de prêts remboursables en prêts conditionnellement remboursables

La conversion formelle de prêts remboursables en prêts remboursables sous conditions ne signifie pas que l'on renonce au remboursement. Il s'agit d'étendre le rôle de propriétaire de la Confédération, étant donné que les prêts conditionnellement remboursables peuvent être considérés comme du capital propre. Les liquidités que les entreprises devraient affecter au remboursement peuvent ainsi être utilisées pour effectuer des investissements dans le domaine du trafic.

Cette solution est plus durable que l'option de suspension, car elle ne vise pas à améliorer uniquement à court terme la situation des entreprises en matière de liquidités. Elle est par contre plus onéreuse et moins sûre quant à sa mise en œuvre et ne permet que difficilement la reprise des remboursements lorsque les liquidités évoluent de manière positive. Elle est également en contradiction avec la pratique actuelle selon laquelle la Confédération ne s'engage plus dans le financement des investissements dans le secteur du trafic.

Art. 38 Principe

Principe et participation requise des cantons (sauf pour les investissements dans le trafic longues distances).

Art. 39 Conditions et charges

Similaire à l'article 35.

Art. 40 Compétence

Établit que l'OFT est l'autorité compétente et prescrit un délai de trois mois pour présenter une demande de conversion.

Art. 41 Convention de conversion ou de suspension

Repris de l'article 33 OIPAF et adapté à la conversion et à la suspension de prêts. En outre, les prêts de plus de 10 millions de francs ne peuvent être

convertis ou suspendus qu'avec l'accord de l'Administration fédérale des finances.

Section 3: contributions et prêts sans intérêts

Art. 42 – 47

La section 2 donne à la Confédération la possibilité d'octroyer des prêts sans intérêts pour promouvoir de nouvelles solutions ou dans d'autres cas particuliers si les fonds d'amortissement ne sont pas suffisants. Repris essentiellement des articles 30-34 OIPAF.

Art. 42 Principe

Limitation à la promotion de nouvelles solutions et autres cas spéciaux.

Art. 43 Investissements des installations de transport à câbles

Pour les installations de transport à câbles, on renonce, conformément à l'article 29 alinéa 5, à répartir le trafic et l'infrastructure en secteurs séparés. Les coûts de l'infrastructure sont compensés au travers de l'indemnisation du trafic régional des voyageurs. Par conséquent, les investissements ad hoc ne sont pas réglementés dans l'OCFIF mais présentement dans l'OITRV.

Art. 44 Conditions et charges

Repris de l'article 31 OIPAF et par analogie à l'article 35 OITRV, complété de l'obligation de justifier d'une nouvelle solution ou d'un autre cas particulier.

Art. 45 Forme

Repris de l'article 32 OIPAF. Il ne prescrit plus que les amortissements doivent être imputés sur les montants des indemnités.

Art. 46 Convention d'investissement dans les transports

Repris tel quel de l'article 33 OIPAF.

Art. 47 Obligation de restitution

Cette obligation est limitée aux cas prévus à l'article 29 de la loi sur les subventions.

Ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional des voyageurs

(OITRV)

du

Le Conseil fédéral suisse,

vu les art. 30, al. 1 et 62 de la loi fédérale du ... sur le transport de voyageurs (LTV)¹⁹,

vu l'art. 97 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF)²⁰ et

vu l'art. 26 de la loi fédérale du 23 juin 2006 sur les installations à câbles transportant des personnes (LICa)²¹,

arrête:

Chapitre 1 Disposition générales

Art. 1 Objet

La présente ordonnance règle:

- a. l'indemnisation des coûts non couverts des offres du transport régional de voyageurs que la Confédération et les cantons commandent ensemble et la procédure de commande;
- b. la commande, par la Confédération, les cantons, les communes ou des tiers, d'autres offres, d'améliorations d'offre et d'allègements tarifaires;
- c. l'octroi d'aides financières.

Art. 2 Bénéficiaires des indemnisations

¹ Les entreprises peuvent obtenir des indemnisations et des aides financières selon la section 6 de la LTV si elles transportent des personnes dans le service de ligne, dans le service conditionnel ou lors de courses assimilées au service de ligne sur la base d'une concession conformément à l'art. 6, LTV ou d'une convention internationale.

² Les entreprises qui assument, sur la base d'un contrat, des tâches indispensables aux activités citées à l'al. 1 peuvent également bénéficier d'aides financières selon la section 6 de la LTV.

Art. 3 Trafic local

Le trafic local qui est exclu des prestations fédérales conformément à l'art. 28, al. 2, LTV comprend des offres servant à la desserte capillaire des localités. Une ligne du trafic voyageurs sert à une telle desserte lorsqu'une courte distance sépare les arrêts et que ceux-ci 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.

Chapitre 2 Indemnisation du trafic régional des voyageurs

Art. 4 Principe

Dans le trafic régional de voyageurs, les indemnités sont versées pour les lignes qui satisfont aux conditions de l'art. 6. L'offre commandée pour une ligne est définie en premier lieu en fonction de la demande.

¹⁹ RS ...
²⁰ RS 742.101
²¹ RS 743.01

Art. 5 Définitions

¹ Le trafic régional de voyageurs a lieu à l'intérieur d'une région et inclut la desserte de base des localités ainsi que le trafic avec les régions limitrophes, même étrangères.

² Sont considérées comme lignes toutes les courses directes ayant le même point de départ et d'arrivée, y compris les courses de renfort, du matin et du soir sur certaines sections. Sont aussi considérés comme point de départ et d'arrivée les nœuds et les points où la fonction de desserte se modifie. Les offres ayant diverses fonctions de desserte sur le même tronçon sont chacune considérées comme une ligne à part entière.

Section 1 Conditions d'indemnisation

Art. 6 Conditions d'indemnisation

¹ La Confédération et les cantons indemnisent une offre du trafic régional des voyageurs:

- a. si la ligne a une fonction de desserte conformément à l'art. 5 de l'ordonnance du ... sur le transport de voyageurs (OTV)²²;
- b. si la ligne relie des localités non encore desservies (desserte multiple), ou si elle assure une liaison supplémentaire importante;
- c. si l'offre d'une section de ligne située à l'étranger sert surtout au trafic suisse;
- d. si la ligne est exploitée toute l'année;
- e. si la demande sur la section de ligne la plus chargée en moyenne conformément à l'art. 8 est d'au moins 32 personnes par jour;
- f. si la ligne présente une rentabilité minimale;
- g. si les prescriptions des commanditaires concernant la qualité et la sécurité de l'offre de transport ainsi que le statut des employés sont respectées ou si, en l'absence de telles prescriptions, les standards minimaux conformément à l'art. 18, LTV sont respectés;
- h. si le service direct selon l'art. 16, LTV est assuré.

² Pour assurer la fonction de desserte sur leur territoire, les cantons peuvent fixer le nombre minimal d'habitants permanents d'une localité à un niveau plus élevé que celui prévu à l'art. 5, al. 2, OTV.

³ L'Office fédéral des transports (OFT) fixe les conditions de la rentabilité minimale des lignes dans des directives; pour ce faire, il tient compte des besoins liés au développement économique des régions défavorisées du pays et des indices conformément à l'art. 20. Les conditions sont vérifiées périodiquement et adaptées aux circonstances actuelles.

⁴ Après avoir entendu les cantons, l'OFT décide si les conditions de l'indemnisation commune d'une ligne sont remplies. Dans des cas exceptionnels motivés, l'OFT peut approuver l'indemnisation commune d'une ligne même si toutes les conditions ne sont pas remplies conformément à l'al. 1.

Section 2 Offre du trafic régional des voyageurs

Art. 7 Offre

¹ La Confédération et les cantons commandent l'offre du trafic régional des voyageurs en se fondant sur la demande.

² La Confédération et les cantons garantissent une desserte minimale (quatre paires de courses) lorsqu'une section de la ligne fait état d'un trafic moyen d'au moins 32 personnes par jour.

³ Lorsque plus de 500 personnes en moyenne sont transportées chaque jour sur une section de ligne, on offre une cadence horaire intégrale avec 18 paires de courses.

⁴ L'offre peut être étoffée au-delà de la cadence horaire lorsque:

- a. des raisons de capacités l'exigent et que le taux d'utilisation est suffisant;

- b. les objectifs de l'aménagement du territoire ou de la protection de l'environnement l'exigent, notamment lorsqu'il est ainsi possible de mettre en valeur d'importants marchés supplémentaires.

⁵ Il est possible de déroger à l'ampleur de l'offre prévue par les al. 2 à 4 lorsque les conditions générales de l'exploitation et les coûts de la ligne le justifient.

⁶ Pour les installations de transport à câbles, les courses sur appel, les services conditionnels, les courses collectives ou les installations à service automatique, la Confédération et les cantons commandent l'offre sur la base des heures d'exploitation, compte tenu des conditions de production et des coûts.

⁷ La Confédération n'indemnise pas l'offre dépassant l'étendue définie aux al. 2 à 4 et 6.

⁸ La Confédération et les cantons peuvent convenir d'une indemnité forfaitaire avec l'entreprise de transport lorsque:

- a. il s'agit d'aménager une nouvelle ligne;
- b. les pouvoirs publics en retirent un avantage pour d'autres raisons.

Art. 8 Détermination de la demande

¹ La demande est calculée sur la base de la charge maximale en section durant la période de transport du lundi au vendredi. L'OFT peut admettre des exceptions dans des cas particuliers.

² La charge maximale en section est définie par le total des voyageurs transportés dans les deux sens sur la section du lundi au vendredi au cours d'une année, divisé par le nombre de jours de transport dans la période en question.

Art. 9 Qualité de l'offre

¹ La Confédération et les cantons peuvent créer en commun un système national pour mesurer la qualité de l'offre et des prestations des entreprises du trafic régional des voyageurs.

² Les commanditaires peuvent exiger des entreprises de transport qu'elles mesurent, évaluent et documentent la qualité de l'offre et des prestations du trafic régional et, le cas échéant, qu'elles les améliorent dans le cadre de la convention d'offre.

Art. 10 Equilibre tarifaire

La Confédération et les cantons veillent à ce que les services de transport de même valeur soient offerts dans tout le pays à des prix comparables. Les coûts de production plus élevés dans les régions défavorisées du point de vue géographique ou pour d'autres raisons ne doivent pas entraîner une hausse sensible des tarifs.

Section 3 Procédure de commande

Art. 11 Déroulement, délais

¹ La procédure de commande est exécutée pour une période d'horaire. Celle-ci dure en général deux ans.

² L'OFT informe les cantons et les entreprises de transport des délais pour les différentes étapes de la procédure de commande. Il prend dûment en considération le temps nécessaire pour les procédures de décision cantonales.

³ L'OFT et les cantons veillent à coordonner les procédures relatives aux horaires et aux commandes, les cantons consultent les intéressés lors de la procédure de commande et tiennent dûment compte de leurs propositions.

Art. 12 Coordination entre l'OFT et le canton lors de la procédure de commande

¹ L'OFT et les cantons exécutent la procédure de commande en commun. Ils coordonnent leurs activités.

² Les cantons dirigent la procédure, notamment en ce qui concerne la définition de l'offre de transport, la vérification des offres des entreprises et les négociations avec ces dernières ainsi que la définition et la vérification de la qualité des prestations.

³ L'OFT offre son soutien aux cantons lors de la vérification des offres, notamment en procédant à des comparaisons des indices. Il veille à l'échange d'informations anonymes entre les cantons dans la mesure où elles sont importantes pour la vérification des offres.

⁴ Lors de la commande, il veille à la coordination générale des transports publics.

Art. 13 Collaboration régionale

La Confédération, les cantons et les entreprises de transport créent des organisations adéquates pour coordonner à temps sur le plan régional les offres, leur intégration dans le trafic d'ordre supérieur et les autres questions liées à la procédure de commande. Ils entretiennent aussi – en dehors de la procédure de commande – des contacts permanents sur le développement des offres. Les autres intéressés doivent être pris en compte de manière appropriée.

Art. 14 Objectifs financiers

¹ Le Conseil fédéral fixe les moyens financiers destinés au trafic régional des voyageurs:

- a. dans le projet de budget annuel;
- b. dans la planification financière pluriannuelle.

² L'OFT octroie les fonds aux cantons en fonction des prestations fédérales antérieures. Il peut tenir compte des besoins effectifs. Dans la mesure où des fonds restent disponibles après les allocations aux cantons, l'OFT les engage pour des offres susceptibles d'augmenter la part des transports publics dans le trafic total.

Art. 15 Taux d'intérêt du capital propre

Au plus tard douze mois avant le début d'une période d'horaire, l'OFT communique aux entreprises le taux d'intérêt applicable à leurs offres lorsqu'elles sont autorisées à rémunérer leur capital propre dans le cadre de l'approbation d'investissements conformément à l'article 19. Le taux d'intérêt applicable pour établir les offres est le taux d'intérêt au comptant pour dix ans des obligations de la Confédération suisse au moment de la communication.

Section 4 Offres

Art. 16 Etablissement des offres

¹ Après avoir consulté l'OFT, les cantons informent les entreprises de transport des fonds disponibles pour le trafic régional, cela au moins douze mois avant le début d'une période d'horaire, et ils les invitent à établir leurs offres. Ils leur indiquent simultanément comment l'offre de transport doit se modifier. Lorsque les entreprises exercent leur activité au niveau régional, les cantons coordonnent leurs objectifs.

² Le cas échéant, l'invitation à établir une offre mentionne l'obligation de conclure ou de poursuivre une convention d'objectifs selon la section 6. Dans ce cas, les entreprises de transport établissent leurs offres sur la base des conventions d'objectifs.

³ Si une offre de transport doit, selon la volonté du commanditaire, être modifiée de façon que l'entreprise soit obligée de revoir fondamentalement son régime d'exploitation, il faut, au plus tard trois années avant l'entrée en vigueur de la modification, l'inviter à présenter une offre.

⁴ L'entreprise de transport sollicitée pour une offre qui ne souhaite pas en présenter informe les commanditaires dans le délai d'un mois.

⁵ Les commanditaires peuvent demander aux entreprises de transport de présenter des offres indicatives avant les offres proprement dites. Les offres indicatives servent à planifier l'offre de transport et ne sont pas contraignantes.

Art. 17 Présentation des offres

¹ Les offres pour la période d'horaire suivante doivent être présentées aux commanditaires au cours de la dernière année de la période d'horaire en cours, lorsque les comptes effectifs d'exploitation et de prestations de l'année précédente sont disponibles, mais au plus tard à la fin avril.

² Les offres sont subdivisées en lignes. Selon les prescriptions des commanditaires, il y a lieu de réunir plusieurs lignes en une ligne d'offre.

³ Les offres doivent comprendre:

- a. une description qualitative et quantitative du projet d'offre de transport;
- b. des comptes prévisionnels contraignants pour chaque année de la période d'horaire;

- c. la justification des divergences par rapport aux planifications précédentes et par rapport aux derniers comptes annuels;
- d. des comptes prévisionnels à moyen terme;
- e. une planification des investissements;
- f. pour les lignes de chemin de fer: le calcul des prix des sillons par ligne;
- g. une vue d'ensemble des véhicules utilisés;
- h. les indicateurs servant au calcul des indices pour les différentes années de la période d'horaire;
- i. les horaires de la période d'horaire;
- j. des indications concernant la vente, les points de vente et leurs modalités de service et l'offre de transport de bagages;
- k. des indications concernant le système et le niveau tarifaire.

⁴ Les commanditaires peuvent exiger des documents supplémentaires, notamment des certificats quant à la qualité des prestations, aux conditions d'engagement du personnel et à l'état d'avancement de la mise en œuvre de la loi sur l'égalité pour les handicapés²³.

⁵ Les documents peuvent être remis sous forme électronique. Les offres doivent en tous les cas porter une signature valable.

Art. 18 Examen des offres

¹ Si une offre n'est pas satisfaisante, les commanditaires peuvent demander à l'entreprise de transport de présenter d'autres offres.

² Lorsque les indices divergent considérablement de ceux d'autres entreprises se trouvant dans des conditions comparables et que l'entreprise ne peut pas justifier les différences de manière satisfaisante, les cantons peuvent exiger que l'OFT procède à un contrôle.

³ L'OFT entend les cantons concernés et les entreprises de transport intéressées. Lors du contrôle, il tient compte notamment des différents coûts de financement des investissements. Si les indices divergents ne peuvent être justifiés, il demande à l'entreprise de transport de les adapter au niveau des indices d'entreprises de transport comparables.

Art. 19 Investissements

¹ Les commanditaires décident si les coûts subséquents des investissements liés à l'établissement des offres et à une éventuelle convention d'offre sont imputables.

² Les commanditaires peuvent exiger qu'au lieu d'être distribués, les moyens financiers issus des intérêts du capital propre soient ajoutés à celui-ci pour augmenter la part de fonds propres dans le capital total.

³ Si lors d'un transfert des moyens d'exploitation selon l'art. 28, le capital emprunté spécialement pour financer ces moyens d'exploitation n'est pas transféré avec tous les droits et obligations, il y a lieu de rembourser à l'entreprise chargée jusqu'ici du transport au moins la valeur du bilan et les frais de sortie non assurés par rapport au bailleur de fonds.

Art 20 Système d'indices

L'OFT établit des indices relatifs aux différentes lignes en se fondant sur les offres et sur les comptes effectifs des coûts et des prestations. Les indices et les indicateurs sont mis à disposition des cantons et des entreprises de transport sous une forme appropriée.

Section 5 Conventions d'offre

Art. 21 Conclusion de conventions d'offre

¹ Lorsque tous les commanditaires acceptent une offre, ils concluent une convention d'offre avec l'entreprise de transport. Une convention d'offre est conclue lorsque tous les commanditaires ont accepté l'offre. L'entreprise de transport confirme la commande dans les quinze jours.

² Les entreprises de transport ne peuvent se prévaloir d'aucun droit à une commande.

³ Les commanditaires peuvent lier la conclusion d'une convention d'offre à l'existence d'une convention d'objectifs valable selon la section 6.

⁴ La convention d'offre est valable pour une période d'horaire.

⁵ Les indemnisations fédérales convenues pour la deuxième année et, le cas échéant, pour les années suivantes d'une période d'horaire dépendent de l'approbation du budget par les Chambres fédérales.

Art. 22 Réserves

¹ Dans des cas motivés, les conventions d'offre peuvent contenir une réserve quant au calcul de l'étendue effective des prestations. L'intégration de réserves est soumise à l'approbation de l'OFT.

² Les éventuels remboursements des entreprises de transport sont calculés avec les indemnisations de la période suivante.

³ Un versement a posteriori par la Confédération est exclu.

Art. 23 Négociations ultérieures

¹ Une nouvelle négociation sur la convention est ouverte si, après la conclusion de la convention, mais avant son entrée en vigueur, de nouveaux faits importants se produisent, notamment une modification de l'horaire du trafic international.

² Il n'est possible d'adapter les conventions d'offre pour la deuxième année d'horaire et, le cas échéant, pour les années suivantes d'une période d'horaire que si les entreprises de transport doivent faire face à des circonstances indépendantes de leur volonté et moyennant l'accord de tous les commanditaires.

Section 6 Conventions d'objectifs

Art. 24 Contenu de la convention d'objectifs

¹ Les conventions d'objectifs fixent au moins:

- a. les objectifs en matière d'indemnisation, d'offre, de coûts, de revenus et de qualité;
- b. les cas dans lesquels une convention d'objectifs peut être adaptée;
- c. les règles concernant le contrôle financier et l'établissement des rapports;
- d. les mesures pour le cas où les objectifs ne sont pas atteints.

Des parties séparées des conventions peuvent contenir des objectifs concernant les lignes du trafic non indemnisé.

² Les conventions d'objectifs sont conclues pour au moins deux périodes d'horaire, mais au plus jusqu'à expiration des concessions relatives aux lignes sur lesquelles elles portent. Il est possible de conclure plusieurs conventions d'objectifs lorsque les concessions d'une entreprise expirent à des dates différentes.

³ Les conventions d'objectifs sont conclues lorsque l'entreprise de transport, la Confédération et les cantons concernés ont donné leur accord. Les cantons ne concluent pas, avec les entreprises de transport, d'autres conventions qui contrediraient ces conventions d'objectifs.

⁴ Les entreprises de transport établissent leurs offres en se fondant sur la convention d'objectifs conclue.

Art. 25 Système de bonus-malus

¹ La convention d'objectif peut prévoir un système de bonus-malus.

² Les systèmes de bonus-malus ne doivent pas menacer l'existence des entreprises de transport.

³ L'entreprise de transport doit comptabiliser les bonus versés en tant que produit extraordinaire. Celui-ci est porté au crédit des réserves libres. L'affectation des fonds issus des bonus requiert l'accord des commanditaires si elle entraîne une augmentation des coûts indemnisés.

⁴ L'entreprise de transport doit comptabiliser le versement des malus en tant que dépense extraordinaire. Celle-ci est portée au débit des réserves libres.

Art. 26 Direction opérationnelle

Avant de conclure une convention d'objectifs, les commanditaires s'accordent sur le canton qui sera chargé de la direction opérationnelle. L'OFT tranche en cas de désaccord.

Section 7 Appels d'offres

Art. 27 Appel d'offres

¹ Certaines prestations de transport peuvent faire l'objet d'un appel d'offres parmi les entreprises de transport appropriées lorsque:

- a. il est prévu de réaliser d'importantes modifications qui concernent plusieurs lignes;
- b. les offres d'une entreprise donnée ne sont pas satisfaisantes.

² Elles peuvent, en général, faire l'objet d'un appel d'offre à certains intervalles si le canton le prévoit.

Art. 28 Transfert de la tâche à une autre entreprise

¹ Les commanditaires ne peuvent transférer une tâche d'une entreprise à une autre contre la volonté de celle qui en était chargée antérieurement que s'ils en retirent des avantages à long terme.

² La nouvelle entreprise chargée du transport est tenue de reprendre à la valeur du bilan les moyens d'exploitation que l'ancienne entreprise a acquis spécialement pour l'offre en question, lorsque celle-ci le demande et que l'acquisition a été approuvée à l'époque par la Confédération et les cantons ou qu'elle a eu lieu avant le 1^{er} janvier 1996. L'organisme ayant octroyé des aides financières pour l'acquisition peut aussi exiger le transfert des moyens d'exploitation. Les éventuels emprunts doivent être amortis ou repris.

³ Dans la mesure où les conditions de l'exploitation le permettent, la nouvelle entreprise chargée du transport doit offrir aux employés de l'ancienne entreprise, aux conditions usuelles, les emplois supplémentaires nécessaires à la nouvelle offre.

⁴ Si l'ancienne entreprise déclare maintenir l'offre sans percevoir d'indemnité, il ne peut être conclu de nouvelle convention sur l'offre de la ligne concernée.

Section 8 Comptabilité

Art. 29 Comptabilité analytique

¹ Les entreprises de transport qui fournissent des prestations de transport indemnisées doivent tenir, outre leurs comptes financiers, une comptabilité analytique sous forme de comptes par secteur.

² L'OFT peut libérer des entreprises de transport suisses qui n'exploitent qu'une seule ligne et les entreprises de transport étrangères de cette obligation de tenir une comptabilité analytique si les coûts non couverts du trafic régional des voyageurs sont attestés de manière irréfutable.

³ Le compte par secteur sert à justifier de manière compréhensible et par ligne les coûts et les recettes du trafic voyageurs indemnisé. Dans ce but, les autres activités de l'entreprise doivent figurer dans des secteurs propres en sus du secteur du trafic régional des voyageurs.

⁴ Les commanditaires peuvent exiger des entreprises de transport qu'elles comptabilisent la vente et la distribution comme un secteur propre indemnisé.

⁵ Pour les installations de transport à câbles, le trafic régional des voyageurs, l'infrastructure et le trafic marchandises forment un secteur commun. L'OFT décide des exceptions.

⁶ L'OFT décide de l'attribution des offres, des recettes et des recettes annexes aux secteurs indemnisés.

⁷ Les prestations de faible envergure fournies pour le compte de tiers à l'aide des ressources du trafic régional des voyageurs peuvent être inscrites comme recettes annexe dans le secteur dudit trafic. Elles doivent couvrir au moins les coûts marginaux.

⁸ Les commanditaires peuvent exiger des entreprises de transport qu'elles ventilent leurs recettes par ligne selon les principaux types de titres de transport.

⁹ Le Département règle les détails quant à la tenue de la comptabilité analytique et établit notamment des prescriptions sur la ventilation des coûts et des recettes communs entre les différents secteurs.

Chapitre 3 Commande et indemnisation d'autres offres, d'améliorations de l'offre et d'allègement tarifaires

Art. 30 Coordination

Lorsqu'ils commandent des offres sans la participation de la Confédération, les commanditaires assurent la coordination avec l'offre commandée en commun par la Confédération et les cantons.

Art. 31 Allègements tarifaires

Les allègements tarifaires peuvent être commandés et indemnisés lorsqu'ils sont propres à augmenter la part des transports publics dans le trafic global. Les commanditaires d'allègements tarifaires compensent les pertes de recettes des entreprises de transport.

Art. 32 Pertes de recettes des communautés tarifaires

¹ La Confédération peut participer à la compensation de pertes de recettes que les communautés tarifaires subissent dans le cadre de la commande commune d'offres du trafic régional des voyageurs:

- a. si lors de l'introduction d'une communauté tarifaire, les pertes de recettes du secteur Trafic régional des voyageurs sont calculées séparément afin d'empêcher des subventions croisées entre les secteurs;
- b. si les entreprises de transport conviennent de la répartition des recettes en fonction de la demande et sur la base des voyageurs-kilomètres et du nombre de passagers;
- c. si les mesures tarifaires représentent, pour les clients, une simplification au sens de la coordination de l'offre globale des transports publics;
- d. si des investissements spéciaux, touchant plusieurs secteurs, des communautés tarifaires sont financés séparément.

Art. 33 Extensions provisoires de l'offre

Les extensions provisoires de l'offre visant à maîtriser le trafic qui dépasse le trafic normal selon l'art. 12, LTV sont en principe commandées et financées par ceux qui en sont à l'origine.

Chapitre 4 Aides financières

Section 1 Garanties d'Etat

Art. 34 Principe

La Confédération peut accorder une garantie d'Etat pour financer des investissements du trafic régional des voyageurs dans le cadre des crédits alloués.

Art. 35 Conditions et charges

¹ Les garanties d'Etat sont accordées pour des investissements qui servent à fournir des prestations indemnisées et pour lesquels les commanditaires ont approuvé l'imputabilité des coûts subséquents conformément à l'article 19. L'OFT décide des exceptions.

² La Confédération peut lier l'octroi d'une garantie d'Etat à des mesures d'accompagnement dans le domaine des transports.

Art. 36 Montant et durée

¹ Les garanties d'Etat sont accordées à hauteur de la part du financement par des fonds étrangers. Elles sont réduites en fonction du remboursement de la part de capital étranger. En cas de doute, l'OFT décide du montant de la garantie effective résiduelle.

² La durée de la garantie est calculée selon la durée résiduelle des parts de capital étranger utilisées pour l'investissement.

Art. 37 Compétence

¹ Les garanties d'Etat sont octroyées par l'OFT.

² Les demandes de garantie doivent être déposées au moins trois mois avant la date de validité souhaitée.

Section 2 Conversion et suspension des prêts remboursables

Art. 38 Principe

¹ La Confédération peut convertir des prêts remboursables en prêts conditionnellement remboursables ou suspendre leur remboursement afin de financer des investissements de remplacement ou de renouvellement dans le trafic régional des voyageurs.

² La conversion, par la Confédération, de prêts selon l'art. 34, al. 3, LTV ou la suspension de leur remboursement présuppose la conversion ou la suspension correspondante par les cantons.

Art. 39 Conditions et charges

Les conversions de prêts ou les suspensions de leur remboursement sont accordées pour les investissements qui servent à fournir des prestations indemnisées et pour lesquels les commanditaires ont approuvé l'imputabilité des coûts subséquents conformément à l'article 19. L'OFT décide des exceptions.

Art. 40 Présentation de la demande

La conversion doit être demandée à l'OFT au moins trois mois à l'avance.

Art. 41 Convention de conversion ou de suspension

¹ L'OFT, les cantons concernés et l'entreprise de transport concluent une convention de conversion ou de suspension. Ils y définissent les charges ad hoc.

² Lorsque le prêt dépasse 10 millions de francs, l'OFT demande l'accord de l'Administration fédérale des finances.

Section 3 Contributions et prêts sans intérêts

Art. 42 Octroi de contributions et de prêts

Dans le but de promouvoir de nouvelles solutions et dans d'autre cas spéciaux, la Confédération peut octroyer des contributions et des prêts sans intérêts dans le cadre des crédits alloués si les fonds d'amortissement ne suffisent pas au financement.

Art. 43 Investissements des installations de transport à câbles

La Confédération peut octroyer des prêts sans intérêts et des contributions selon le chap. 6, LCdF pour des investissements dans des installations de transport à câbles si ces investissements ne sont pas finançables par les fonds d'amortissement.

Art. 44 Conditions et charges

¹ Les contributions ne sont accordées que pour les investissements qui servent aux prestations donnant droit à l'indemnité et pour lesquels les commanditaires ont approuvé l'imputabilité des coûts subséquents conformément à l'art. 19. L'OFT décide des exceptions.

² La Confédération peut lier ses prestations à des mesures d'accompagnement dans le domaine des transports.

Art. 45 Forme des contributions d'investissement

¹ Les contributions sont accordées sous forme de prêts remboursables sans intérêts pour les investissements et de contributions à fonds perdu pour les coûts de construction qui ne peuvent pas être portés à l'actif.

² La Confédération peut participer au capital social d'une entreprise de transport.

³ L'entreprise de transport tient compte des amortissements dans ses comptes prévisionnels.

⁴ La constitution de droits de gage est réservée.

Art. 46 Convention d'investissement dans les transports

¹ L'OFT, les cantons concernés et l'entreprise de transport concluent une convention d'investissement. Ils y fixent l'ampleur des contributions et les charges y relatives.

² Si la Confédération ou les cantons ne versent pas les parts des contributions d'investissement 60 jours après échéance, ils versent à l'entreprise de transport un intérêt moratoire au pro rata de 5 % par année.

Art. 47 Obligation de restitution

En sus du remboursement convenu, l'OFT exige la restitution des prêts dans les cas définis à l'art. 29 de la loi sur les subventions²⁴.

Chapitre 5 Dispositions finales

Art. 48 Entrée en vigueur

La présente ordonnance entre en vigueur le 1^{er} janvier 2010.

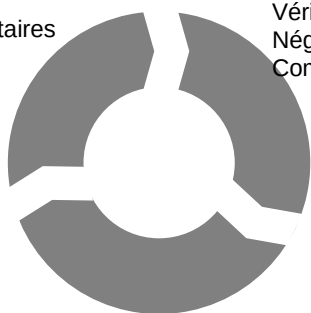
Ordonnance sur les concessions et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCFIF) – commentaires

Remarques générales

- La RévTP se traduit par une séparation entre les règles de financement applicables au transport public de voyageurs et celles applicables à l'infrastructure ferroviaire. Si les premières se trouvent à présent dans la LTV, les secondes restent dans la LCdF mais ont été en partie reformulées et recentrées sur l'infrastructure. Il convient donc de répartir le contenu de l'OIPAF au niveau de l'ordonnance. Cette fonction est assurée par l'OFOCIF, à laquelle sont en outre intégrées, sous une forme condensée, les questions relatives aux concessions d'infrastructure qui étaient auparavant réglées par l'OCIF et l'OINALCF.
- Les nouveautés concernant le secteur de l'infrastructure portent principalement sur le financement de l'infrastructure et sur les processus y afférents (sections 4 à 6). S'agissant des concessions (section 3) et des dommages causés par les forces naturelles (section 7), les modifications prévues sont, pour l'essentiel, accessoires.
- On a renoncé à édicter une ordonnance relative à la loi sur les CFF. En lieu et place, une égalité de traitement plus étendue est de rigueur. Les CFF sont ainsi tenus de mettre davantage de documents à la disposition de l'Office fédéral des transports, tandis qu'une orientation sur les objectifs similaire à celle pratiquée via la CP CFF doit s'appliquer aux chemins de fer privés.
- Il y a lieu désormais d'harmoniser la durée d'octroi des indemnités et des prêts, ce qui signifie que tous les cantons devront à l'avenir adopter le financement par programme (art. 16).
- La loi ne prévoit plus de crédit d'engagement pour les prêts octroyés selon l'art. 56 LCdF. Il faudra donc décider si un nouveau crédit-cadre ou un plafond de dépenses devra être demandé pour succéder au 9^e crédit-cadre. Il serait alors bon d'inclure, comme pour les CFF, les indemnités pour l'infrastructure.
- Le terme «controlling» tel qu'il est utilisé ici est à comprendre dans une acception large recouvrant la planification, le contrôle et le pilotage. Pour que le controlling soit efficace, il faut que les informations nécessaires soient disponibles. La présente ordonnance instaure les bases légales qui permettent un renforcement de la transparence.

Pilotage

Prescriptions des commanditaires
Sanctions si nécessaire
Mesures de correction



Planification = procédure de commande

Offres des ET
Vérification des offres
Négociations, fixation de valeurs-cibles
Commande

Contrôle

Examen des prestations fournies
et de l'atteinte des objectifs

Section 1: Objet

Art. 1: L'ordonnance se réfère à la loi sur les chemins de fer (RS 742.101) telle que révisée dans le cadre de la RévTP.

Section 2: Assujettissement à la loi sur les chemins de fer

Art. 2: Assujettissement à la loi sur les chemins de fer selon l'art. 1 al. 1 let. a. Une précision a été apportée concernant les entreprises ferroviaires étrangères (al. 3), qui peuvent exploiter des lignes sur la seule base d'une convention internationale ad hoc. On souligne ainsi que DB Netz AG est considérée comme une «entreprise concessionnaire» au sens de l'ordonnance et qu'elle a, à ce titre, droit à des subventions suisses.

Section 3: Concession

Cette section reprend, dans un ordre légèrement différent et en y apportant les adaptations formelles qui s'imposent, les articles 3 à 10 de l'ancienne ordonnance sur l'octroi de concessions pour les infrastructures ferroviaires (OCIF; RS 742.121).

Art. 3: A la lettre c, l'article se réfère désormais à la nouvelle LTV et non plus à l'ordonnance sur les indemnités.

Art. 5: A l'alinéa 1, le terme « entreprises de transport public» a été abandonné au profit du terme «entreprises de transport». La définition correspondante, qui figurait à l'alinéa 4, a été supprimée.

Art. 6: Le type de chemin de fer (principal ou secondaire) n'est plus pertinent pour la demande de concession. La lettre h a en revanche été complétée.

Section 4: Séparation comptable du trafic et de l'infrastructure

Art. 9: Les articles 62 à 66 de la nouvelle LCdF exigent la séparation des secteurs trafic et infrastructure. Cet article définit plus précisément la séparation comptable. Il s'agit notamment d'identifier la destination des contributions d'investissement provenant des fonds publics.

Art. 10: Le compte de tronçon (al. 1) contient des informations importantes, entre autres pour le calcul des indemnités selon l'art. 49 LCdF. Font partie des installations autres que celles de l'accès au réseau (al. 2) les installations d'information de la clientèle, les salles d'attente et les terrains, y compris les abribus. Dans la mesure où les produits dégagés couvrent les coûts, il est par exemple possible de cofinancer des investissements en la matière. A condition toutefois que les produits correspondants du secteur infrastructure soient imputés ou déduits des indemnités.

Section 5: Conventions sur la collaboration entre les entreprises de transport

Art. 11: Voir également l'art. 10. Il s'agit en l'espèce de tenir compte de l'intérêt des pouvoirs publics, qui octroient les subventions.

Section 6: Financement de l'infrastructure

Art. 12: Le controlling au sens large (qui ne se réduit pas au contrôle mais correspond plutôt à la notion de pilotage) se voit accorder davantage de poids. Cet article décrit le processus de controlling. Ces processus s'appliquaient déjà aux commandes de TRV et d'infrastructure, mais la nouvelle LTV et la révision de la LCdF redéfinissent la répartition des compétences et des tâches entre la Confédération et les cantons. Il est d'ailleurs prévu d'affiner encore ces dispositions dans le cadre de la réforme des chemins de fer 2.3. L'OFT supervise le processus de controlling du secteur infrastructure en impliquant les cantons, qui sont quant à eux compétents pour la planification de l'offre (TRV).

Cet article, qui repose sur l'art. 51 LCdF, introduit par ailleurs des objectifs pour les chemins de fer privés et aligne le financement des chemins de fer privés sur la CP CFF. Les objectifs convenus donnent ainsi une nouvelle base aux commanditaires pour mesurer la réalisation du contrat. Si les objectifs ne sont pas atteints de manière satisfaisante, des sanctions peuvent éventuellement être prises.

Art. 13: L'alinéa 1 se réfère à la définition du secteur infrastructure telle qu'elle figure dans la loi. Outre les installations fixes, les véhicules de manœuvre ou de contrôle des caténaires peuvent par exemple faire l'objet de subventions, de même que, le cas échéant les véhicules de service pour la route.

Le financement ordinaire de l'infrastructure se compose des éléments suivants:

- indemnisation des coûts planifiés non couverts générés par l'exploitation de l'infrastructure;
- indemnisation des frais d'amortissement du secteur (les liquidités provenant de cette indemnisation permettent de financer de nouveaux investissements)
- financement des investissements restants au moyen de prêts sans intérêts remboursables conditionnellement. Ces prêts aux conditions avantageuses constituent une aide financière du point de vue du droit financier.

L'alinéa 2 stipule que des aides financières, c'est-à-dire des contributions d'investissement, peuvent être allouées pour les éléments de l'infrastructure qui ne relèvent pas de l'accès au réseau. Des indemnisations selon l'art. 62 al. 2 LCdF sont en revanche exclues. Ainsi, il est en principe possible d'aménager dans une gare une installation de nettoyage pour le matériel roulant de plusieurs ETF en finançant ces travaux par des prêts sans intérêts de l'infrastructure, à condition que les émoluments pour l'utilisation soit fixés de sorte qu'il ne reste pas de frais non couverts à la charge de l'infrastructure.

Art. 14: Comme le prévoyait déjà l'ordonnance sur les indemnités, les commanditaires sont tenus d'informer les entreprises concessionnaires des moyens financiers dont ils disposent. En la matière, c'est la Confédération qui publie d'abord son plan financier, suivie par les cantons. Les entreprises concessionnaires établissent leurs offres sur cette base.

Art. 15: Les conventions de financement doivent décrire les prestations commandées (cf. art. 19). Dans la pratique, les dispositions générales de l'OFT et les objectifs assignés à chaque entreprise ferroviaire seront notamment intégrés à la convention. La durée de validité de la convention (al. 2) n'est pas définie plus précisément car l'ordonnance doit être applicable à tous les chemins de fer.

Art. 16: Une hiérarchie du compte des investissements est établie ici. On commence par utiliser les contributions à fonds perdu, à savoir les fonds d'amortissement au sens de l'art. 49 LCdF. Puis, si nécessaire, on peut recourir à des contributions convenues selon l'art. 56 LCdF (il s'agit en général de prêts sans intérêts et remboursables conditionnellement).

Art. 17: Si une entreprise ferroviaire (gestionnaire de l'infrastructure) n'est pas en mesure de prouver dans sa planification à moyen terme que les contributions à fonds perdu inhérentes au financement des investissements sont intégralement nécessaires à des fins de (ré)investissements, les pouvoirs publics reviennent sur des prêts octroyés précédemment (alinéa 1). En outre, la restitution des prêts conditionnellement remboursables est exigée conformément à l'art. 29 de la loi sur les subventions, c'est-à-dire en cas de changement d'affectation et d'aliénation (alinéa 2). Si un assainissement du bilan s'impose, en raison notamment de découverts techniques des caisses de pensions, les créanciers (Confédération et cantons) peuvent éviter le déclenchement d'une procédure de faillite en renonçant aux remboursements des prêts et en les convertissant en contributions à fonds perdu (alinéa 3). Cet alinéa s'applique également en cas de restructuration et de fusion. La consultation de l'Administration fédérale des finances (AFF) est

déjà prévue à l'art. 33 al. 2 de l'actuelle ordonnance sur les indemnités, qui stipule que les contributions fédérales supérieures à 10 millions de francs sont soumises à l'approbation de l'AFF.

Art. 18: L'offre et les documents obligatoires (alinéa 1: la liste a été quelque peu condensée) revêtent toujours une importance centrale dans la procédure de commande. Les offres doivent être munies d'une signature valable, ce qui signifie qu'elles doivent être remises sur papier. Les autres documents peuvent en revanche être fournis sous forme électronique afin d'en faciliter le traitement. L'offre de prestation doit être adaptée aux besoins de transports (let. a). Une planification à moyen terme (compte d'exploitation et compte des investissements) est exigée pour au moins quatre ans (let. b). Les entreprises concessionnaires disposent ainsi d'une certaine marge de manœuvre, d'autant plus qu'il est souvent judicieux de planifier au-delà de ces quatre ans, notamment dans le cas de projets de grande envergure.

Art. 19: Les conventions de financement des chemins de fer privés contiennent désormais aussi des objectifs (cf. art. 15). La durée de la convention (let. d, e) n'est pas définie dans l'ordonnance car cette dernière doit s'appliquer à toutes les entreprises ferroviaires.

Art. 20: Si les conventions confèrent une certaine souplesse aux entreprises concessionnaires, les écarts importants requièrent l'accord écrit des partenaires contractuels. Cette règle s'applique notamment aux investissements selon l'art. 56 LCdF.

Art. 21: Cet article est essentiel du point de vue des efforts visant à garantir l'efficacité du controlling et sert à compenser l'asymétrie en termes de rapports de force et d'information. Les dispositions qu'il contient reposent sur les expériences faites avec les CFF et leur convention sur les prestations. L'alinéa 2 s'inspire des exigences en matière de traitement des chemins de fer privés et tient compte du fait que CFF Infrastructure doit mettre à disposition son reporting mensuel interne. Si les prestations fournies ne donnent pas satisfaction, des sanctions peuvent être prises dans certaines circonstances contre l'entreprise concessionnaire.

Section 7: Dommages causés par les forces naturelles

Cette section reprend la teneur des art. 35 à 37 de l'ordonnance sur les indemnités (RS 742.101.1). La seule adaptation apportée réside dans la suppression de la mention explicite de l'accord avec l'Administration fédérale des finances dans l'art. 26 al. 2.

Ordonnance sur les concessions et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCFIF)

du ...

Le Conseil fédéral suisse,

vu les art. 1 al. 3, 6, 8, 57 al. 2 et 97 de la loi du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF)²⁵,

arrête:

Section 1 Objet

Art. 1

La présente ordonnance régit:

- a. l'assujettissement des installations, des véhicules et du personnel à la loi sur les chemins de fer;
- b. l'octroi, la modification, le renouvellement, le transfert et la révocation des concessions d'infrastructure au sens de l'art. 5, LCdF;
- c. le financement de l'infrastructure selon les art. 49 et 56, LCdF;
- d. l'octroi d'aides financières pour graves dommages causés par les forces naturelles selon l'art. 59, LCdF.

Section 2 Assujettissement à la loi sur les chemins de fer

Art. 2

¹ Sont assujetties à la LCdF toutes les infrastructures ferroviaires sur lesquelles a lieu du transport de voyageurs soumis au régime des concessions ou qui sont ouvertes dans le cadre de l'accès au réseau.

² Sont également assujettis à la LCdF tous les véhicules qui circulent sur ces infrastructures ainsi que le personnel qui exerce des fonctions déterminantes pour la sécurité.

³ Les entreprises ferroviaires étrangères qui exploitent des lignes en Suisse sur la base d'une convention internationale sont assimilées à des entreprises ferroviaires suisses. Elles n'ont toutefois pas besoin d'une concession.

Section 3 Concession

Art. 3 Compétences

Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) est compétent pour:

- a. modifier les concessions, extensions mises à part;
- b. renouveler et transférer les concessions;
- c. octroyer, modifier, renouveler, transférer et retirer les concessions relatives aux infrastructures ferroviaires servant au transport des voyageurs sans fonction de desserte selon l'art. 3 de la loi sur le transport de voyageurs (LTV)²⁶.

Art. 4 Demande

¹ Les demandes de concession sont soumises à l'Office fédéral des transports (OFT).

² Les demandes d'octroi ou d'extension de la concession doivent comprendre:

²⁵ RS 742.101

²⁶ RS ...; FF 2009 ...

- a. un rapport de synthèse incluant les indications suivantes:
 1. nom, siège et adresse du requérant,
 2. description du projet,
 3. motivation de la demande (objectif, importance du chemin de fer, offre existante, demande escomptée, choix de lignes, type de chemin de fer, emplacement des gares etc.),
 4. raccordement au réseau ferroviaire existant et financement y relatif,
 5. calendrier pour la réalisation du projet,
 6. organisation de l'exploitation et de l'entretien,
 7. coordination avec d'autres procédures (p. ex. utilisation de la route),
 8. concept de sécurité,
 9. prise en compte des besoins des personnes à mobilité réduite;
- b. les documents techniques suivants:
 1. une carte topographique à l'échelle 1:25 000 avec indication du tracé et emplacement des gares,
 2. un profil en long à l'échelle 1:25 000 avec indication des gares et du kilométrage,
 3. des données sur l'écartement des voies et leur nombre, les déclivités, le rayon minimal et le genre de traction et, en cas de traction électrique, la mention du système de courant;
- c. des indications sur les liens du projet avec les plans sectoriels et les conceptions de la Confédération, les plans directeurs cantonaux ainsi que les plans d'affectation et les plans directeurs communaux et, le cas échéant, avec les projets de développement régional;
- d. un rapport sur les répercussions de l'installation sur l'environnement au sens des art. 7 à 11 de l'ordonnance du 19 octobre 1988 relative à l'étude de l'impact sur l'environnement²⁷ (1^{er} niveau);
- e. un calcul de rentabilité assorti:
 1. d'un plan d'investissement,
 2. d'un plan de financement et d'une preuve ad hoc,
 3. d'un compte de résultats prévisionnel.

³ Pour les demandes de renouvellement, de modification, extension mise à part, ou de transfert de la concession, l'OFT détermine au cas par cas quels documents sont à présenter à l'appui de la demande.

⁴ L'OFT indique au requérant combien de copies de la demande, documents compris, il doit remettre.

⁵ Lorsque les documents joints à la demande sont incomplets ou imprécis, l'OFT fixe un délai pour les compléter. Si ce délai n'est pas utilisé, il n'entre pas en matière sur la demande.

Art. 5 Audition

¹ L'OFT procède à l'audition des cantons, entreprises de transport au bénéfice d'une concession pour transport de voyageurs et gestionnaires de l'infrastructure concernés.

² Les cantons publient de manière appropriée les demandes d'octroi ou de modification des concessions. Ils informent l'OFT des réponses reçues.

³ Lorsqu'il s'agit de nouvelles lignes, le délai d'audition est de trois mois. Dans les autres cas, il est d'un mois.

Art. 6 Contenu de la concession

Sont mentionnés dans la concession:

- a. le nom, le siège et l'adresse de l'entreprise concessionnaire;
- b. le point initial et final de l'infrastructure, ainsi que les principaux nœuds;
- c. l'écartement de la voie, éventuellement le système de la crémaillère;
- d. le genre de traction et, en cas de traction électrique, le système de courant;
- e. la durée de la concession;
- f. les charges et conditions;

- g. pour les nouvelles lignes, les délais concernant la présentation des plans ainsi que le début et la fin des travaux;
- h. l'étendue de l'obligation d'assurer l'offre et les restrictions éventuelles en matière de transports autorisés et d'horaires d'exploitation.

Art. 7 Registre des concessions

¹ L'OFT tient un registre électronique des concessions. Celui-ci est public.

² Le registre indique les noms, les sièges et les adresses des entreprises concessionnaires ainsi que le contenu des concessions.

Art. 8 Statistique

¹ Les entreprises concessionnaires sont tenues de communiquer chaque année à l'OFT des statistiques relatives à leur activité dans le secteur concessionnaire. L'OFT définit dans une directive le contenu des statistiques.

² Les données concernant la production et les prestations ainsi que les valeurs financières peuvent être publiées par tronçon ou par concession, dans le cadre de la statistique sur les transports publics.

³ Les entreprises concessionnaires veillent à mettre à la disposition de l'OFT, à temps et dans une qualité satisfaisante, les données des entreprises de transport ferroviaire relatives aux prestations de transport fournies (personnes-kilomètres, tonnes-kilomètres) sur le tronçon concerné.

Section 4 Séparation du trafic et de l'infrastructure

Art. 9 Portée de la séparation

¹ Les installations d'infrastructure et le financement y relatif sont présentés séparément des autres secteurs dans le bilan des entreprises concessionnaires.

² L'OFT peut obliger les entreprises concessionnaires à séparer les fonds d'investissements destinés à l'infrastructure des autres liquidités.

Art. 10 Comptes par secteurs

¹ L'OFT peut obliger les entreprises concessionnaires à subdiviser leur secteur d'infrastructure en lignes.

² Les compensations accordées au titre des prestations autres que l'accès au réseau qui sont fournies avec le personnel et les installations de l'infrastructure sont considérées comme des produits annexes. Elles doivent au moins couvrir les coûts marginaux. Sont également considérées comme des produits annexes de l'infrastructure les compensations accordées au titre de l'utilisation d'ouvrages, d'installations, en particulier de biens-fonds, et d'aménagements au sens des art. 34 et 35, LCdF.

³ Si les exigences requises aux al. 1 et 2 ne peuvent être satisfaites autrement, l'entreprise concessionnaire doit tenir un compte des frais d'exploitation et de prestations. Le DETEC règle les détails.

⁴ L'OFT peut exempter des entreprises ferroviaires étrangères de l'obligation de tenir des comptes par secteurs si les coûts non couverts des lignes concernées sont justifiés par un autre moyen.

Section 5 Conventions sur la collaboration entre les entreprises de transport

Art. 11

Dans les conventions sur les rémunérations versées au titre de l'utilisation d'ouvrages, d'installations, en particulier de biens-fonds, et d'équipements (art. 34 al. 2 et 35, LCdF), les entreprises de transport prennent en considération les intérêts des commanditaires des offres de transport conformément à l'art. 28 LTV; elles conviennent à cet effet des compensations les plus basses possible.

Section 6 Financement de l'infrastructure

Art. 12 Processus de controlling

¹ L'OFT supervise le processus de controlling pour le financement de l'infrastructure. Pour les lignes faisant l'objet d'une commande commune, il implique les cantons concernés.

² Le processus de controlling implique notamment:

- a. de coordonner l'harmonisation de la planification de l'offre, notamment pour le transport régional de voyageurs, avec les exigences inhérentes à l'infrastructure;
- b. de négocier avec les entreprises ferroviaires les prestations d'infrastructure à fournir durant la période de commande et les investissements à réaliser;
- c. de vérifier les offres (art. 18);
- d. de convenir d'objectifs et d'indicateurs visant à mesurer les prestations;
- e. de vérifier les prestations fournies et l'atteinte des objectifs;
- f. le cas échéant, d'adapter les objectifs convenus ou de modifier la convention de financement;
- g. le cas échéant, de prendre des mesures financières ou organisationnelles adaptées.

³ L'OFT fixe au cas par cas les délais à respecter pour les diverses phases du processus de controlling et les communique aux cantons et aux entreprises concessionnaires. Lorsqu'il fixe les délais, il tient compte de manière appropriée du temps nécessaire pour les procédures décisionnelles cantonales.

Art. 13 Formes de financement

¹ Des indemnités et des aides financières peuvent être octroyées pour:

- a. la construction, l'exploitation et l'entretien de l'infrastructure (art. 62, al. 1, LCdF);
- b. les véhicules nécessaires pour la construction, l'exploitation et l'entretien de l'infrastructure (art. 63, LCdF).

² Des aides financières peuvent également être octroyées pour la construction de l'infrastructure selon l'art. 62 al. 2, LCdF à condition que les utilisateurs garantissent la couverture des frais d'exploitation et d'entretien de l'infrastructure en question.

³ Des indemnités pour frais de capitaux étrangers ne peuvent être octroyées que pour des investissements dans:

- a. des immeubles à utilisation mixte (art. 62, al. 1 et 2, LCdF);
- b. l'acquisition de véhicules nécessaires pour la construction, l'exploitation et l'entretien de l'infrastructure (art. 63, LCdF);
- c. d'autres ouvrages, installations et équipements pour lesquels le financement par des fonds étrangers a été convenu d'avance.

⁴ Les aides financières se limitent à la renonciation complète ou partielle aux intérêts débiteurs.

Art. 14 Base de planification

¹ Les entreprises concessionnaires établissent les offres, en particulier les plans d'investissement, sur la base des fonds alloués à l'infrastructure ferroviaire dans la planification financière de la Confédération et dans les plans financiers des cantons.

² L'OFT informe les entreprises concessionnaires et les cantons des fonds alloués dans la planification financière de la Confédération.

³ Les cantons informent l'OFT et les entreprises concessionnaires concernées des fonds alloués dans leurs plans financiers.

Art. 15 Commande et indemnisation des prestations

¹ Dans la convention de financement (art. 19), la Confédération, les cantons concernés (commanditaires) et l'entreprise concessionnaire décrivent plus précisément les prestations commandées et les indemnités prévues en contrepartie.

² Les indemnités servent à compenser les frais d'exploitation non couverts, y compris les frais d'amortissement, prévus pour la durée de la convention tels qu'ils apparaissent dans la planification à moyen terme de l'entreprise concessionnaire.

Art. 16 Financement des investissements

¹ Les fonds d'investissement sont utilisés en premier lieu pour maintenir l'infrastructure en bon état et l'adapter aux exigences du trafic et à l'état de la technique. Les investissements de plus grande ampleur peuvent être financés via des financements spéciaux de la Confédération et des cantons ou être réglés expressément dans la convention de financement. Les projets déjà entamés ont la priorité sur les nouveaux projets.

² Les investissements sont en principe financés avec les liquidités de l'entreprise concessionnaire et les indemnités versées par les commanditaires afin de compenser les frais d'amortissement prévisionnels.

³ Si des moyens supplémentaires s'avèrent nécessaires à des fins d'investissement, des prêts sans intérêts et conditionnellement remboursables sont octroyés.

Art. 17 Remboursement des prêts

¹ Si une partie des indemnités octroyées par les commanditaires en compensation des frais d'amortissement n'est pas nécessaire pour financer des investissements sur la période de la planification à moyen terme, elle doit être affectée au remboursement de prêts accordés précédemment.

² L'OFT exige le remboursement des prêts hormis dans les cas prévus à l'art. 29 de la loi sur les subventions²⁸.

³ L'entreprise concessionnaire peut être dispensée de rembourser tout ou partie de certains prêts si cela s'avère nécessaire afin d'améliorer son bilan en cas de restructuration, de fusion ou d'assainissement. Pour les montants supérieurs à 10 millions de francs, l'OFT consulte l'Administration fédérale des finances.

Art. 18 Offre

¹ Les entreprises concessionnaires soumettent aux commanditaires une offre contraignante et dûment signée à laquelle elles joignent les documents suivants:

- a. une description qualitative et quantitative de l'offre de prestation et de son adéquation à l'évolution du marché;
- b. une planification à moyen terme et un plan d'investissement portant au moins sur quatre ans;
- c. les indicateurs de mesure des prestations calculés d'après la planification à moyen terme;
- d. le cas échéant, des justifications pour les écarts par rapport aux planifications antérieures et aux derniers comptes annuels.

² Ces documents peuvent être remis sous forme électronique.

Art. 19 Convention de financement

La convention de financement contient:

- a. la présentation des principales hypothèses de planification;
- b. les objectifs qualitatifs et quantitatifs;
- c. la description des prestations à fournir;
- d. l'allocation des parts annuelles des contributions d'exploitation et d'investissement des commanditaires;
- e. la durée de la convention.

Art. 20 Modification de la convention de financement

¹ La convention de financement est en principe valable pour la période prévue.

² Si des écarts importants sont constatés par rapport aux hypothèses de planification, il est possible d'adapter la convention de financement. Toute modification de la convention de financement requiert l'accord écrit des commanditaires.

Art. 21 Etablissement de rapports et vérification de l'atteinte des objectifs

¹ L'OFT a, afin d'accomplir les tâches qui lui incombent, le droit de consulter les documents et les données concernant le secteur d'infrastructure des entreprises concessionnaires.

² Chaque semestre au moins, les entreprises concessionnaires remettent aux commanditaires un rapport écrit concernant l'atteinte des objectifs et l'avancement des projets d'investissement convenus.

³ L'OFT est habilité à publier les rapports des entreprises concessionnaires ainsi qu'un rapport de synthèse quant à l'atteinte des objectifs.

⁴ Si les prestations commandées ne sont pas fournies comme convenu, si les objectifs ne sont pas atteints ou si les délais fixés ne sont pas respectés, l'OFT peut prendre des mesures financières ou organisationnelles adaptées.

Section 7 Dommages causés par les forces naturelles

Art. 22 Conditions

Les aides financières visées à l'art. 59, LCdF sont accordées lorsque les coûts dépassent les moyens financiers des entreprises concessionnaires et des cantons concernés.

Art. 23 Imputation d'autres prestations

Les contributions allouées par la Confédération en vertu d'autres actes législatifs et les prestations versées par des assurances publiques et privées doivent être prises en compte lors de la fixation de l'aide financière.

Art. 24 Procédure

¹ Les entreprises concessionnaires soumettent à l'OFT dans un délai d'un an à compter du sinistre une demande assortie des pièces justificatives requises.

² L'OFT définit le montant de l'aide et la date de son versement en fonction des crédits disponibles.

³ Il veille à ce que la contribution fédérale soit utilisée conformément aux prescriptions, examine et approuve les décomptes. En cas d'urgence, il peut accorder des avances.

Section 8 Dispositions finales

Art. 25 Abrogation du droit en vigueur

Les ordonnances suivantes sont abrogées:

- a. ordonnance sur les indemnités²⁹;
- b. ordonnance du 25 novembre 1998 sur les infrastructures ferroviaires non-assujetties à la loi sur les chemins de fer³⁰;
- c. ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'octroi de concessions pour les infrastructures ferroviaires³¹.

Art. 26 Dispositions transitoires

¹ Si une concession octroyée avant 1999 (art. 91, al. 3, LCdF) doit être modifiée ou transférée, elle sera remplacée par une concession d'infrastructure selon la LCdF et une concession pour transport de voyageurs selon la LTV de même durée de validité et de même contenu.

² Les restrictions en matière de transports admis ou d'horaires d'exploitation prescrites dans le cadre d'autres procédures (art. 6, let. h) doivent être annoncées à l'OFT dans un délai de cinq ans après l'entrée en vigueur de la présente ordonnance. En l'absence d'une telle annonce, il sera présumé à l'expiration du délai que tous les transports sont admis.

³ La procédure à suivre pour les demandes de concession qui sont encore en suspens à l'entrée en vigueur de la présente ordonnance est celle prévue par le nouveau droit.

Art. 27 Entrée en vigueur

La présente ordonnance entre en vigueur le 1^{er} janvier 2010.

²⁹ RO 1995 443, 1999 1070 2747

³⁰ RO 1999 688

³¹ RO 1999 689

Commentaires – Ordonnance sur les horaires (OH)

Par suite des modifications apportées dans le cadre de la révision des actes normatifs relatifs aux transports publics, l'ordonnance sur les horaires ne repose plus sur la loi fédérale sur les transports publics mais sur la loi sur le transport de voyageurs.

Dans l'ensemble du texte allemand, on a procédé à une adaptation terminologique (remplacement d'«Eisenbahnunternehmung» par «Eisenbahnunternehmen» et d'«Unternehmung» par «Unternehmen»).

Section 1: Dispositions générales

Art. 1

Cet article a été quelque peu adapté afin de tenir compte des révisions de lois susmentionnées. Un nouvel alinéa 3 stipule que l'OFT peut accorder des dérogations aux règles prévues par l'OH si des offres ne sont pas accessibles à tous. Sur cette base, les entreprises qui ne fournissent pas des transports publics au sens strict du terme (notamment les télésièges uniquement accessibles aux skieurs) peuvent être dispensées de la publication officielle de leurs horaires.

Art. 2

Une période d'horaire dure en général deux ans. Pour plus de clarté, cette précision est ajoutée dans l'ordonnance.

Section 2: Etablissement de l'horaire

Art. 7

Il y a quelques années encore, dans le cadre de la procédure d'établissement de l'horaire, les projets d'horaire sur papier étaient mis à la disposition du public dans les cantons. Ils sont à présent publiés sur Internet. L'article entérine cette évolution.

Art. 8

Les entreprises ont tout intérêt à coordonner leurs horaires entre elles. En outre, la coordination des horaires du trafic régional avec ceux du trafic longues distances est garantie dans le cadre de la procédure de commande.

Section 3: Publication de l'horaire

Art. 9

Les horaires imprimés et ceux publiés sur Internet (indicateur officiel et www.fahrplanfelder.ch) sont valables pour une année d'horaire.

Section 4: Modifications de l'horaire, interruptions de l'exploitation

Art. 11 et 12

Il est de plus en plus fréquent que des entreprises adaptent leur horaire pendant la durée de validité de la publication officielle. La clientèle ne peut dès lors plus se fier à l'indicateur officiel. Les modifications prévues aux articles 11 et 12 ont pour but d'inciter les entreprises à n'entreprendre des changements intermédiaires qu'avec la plus grande retenue et, si ces changements s'avèrent indispensables, à les publier dans les règles.

Ordonnance sur les horaires (OH)

du....

Le Conseil fédéral suisse,
vu l'art. 13, al. 3, de la loi du ... 2009 sur le transport de voyageurs (LTV)³²,
arrête:

Section 1: Dispositions générales

Art. 1 Objet et champ d'application

¹ La présente ordonnance régit la procédure d'établissement et de publication de l'horaire des courses régulières servant au transport des voyageurs assurées par:

- a. les entreprises de transport au bénéfice d'une concession pour le transport de voyageurs au sens de l'article 6 LTV;
- b. les entreprises de transport qui se soumettent volontairement à la présente ordonnance.

² L'Office fédéral des transports (OFT) peut, pour les offres qui ne sont pas accessibles à tous, accorder aux entreprises des dérogations à l'obligation de publier les horaires.

Art. 2 Contenu et durée de validité de l'horaire

¹ L'horaire fixe l'offre définitive des transports publics, harmonisée pour toute la Suisse et valable pour une période déterminée (période d'horaire); celle-ci est en général de deux ans.

² L'OFT détermine le début et la fin de la période d'horaire; ce faisant, il tient compte des réglementations des pays voisins.

Section 2: Etablissement de l'horaire

Art. 3 Déroulement de la procédure

¹ La procédure d'établissement de l'horaire comprend les phases suivantes:

- a. l'établissement d'un projet de trafic longues distances;
- b. l'attribution provisoire des sillons selon l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF)³³;
- c. l'établissement d'un projet d'horaire;
- d. l'attribution définitive des sillons selon l'OARF;
- e. l'établissement de l'horaire définitif.

² L'OFT règle les détails et fixe les délais.

Art. 4 Projet de trafic longues distances

¹ Les entreprises concernées établissent un projet concerté de trafic longues distances, lequel servira de base pour la planification de l'offre au bénéfice d'une indemnisation et pour l'élaboration du projet d'horaire. Elles le présentent à l'OFT, à la Direction générale des douanes et aux cantons.

² Le projet de trafic longues distances concerne le transport suisse longues distances et le trafic international.

³ La Direction générale des douanes se prononce sur le trafic international.

³² RS ...; FF 2009 ...

³³ RS 742.122

⁴ L'OFT et les cantons peuvent soumettre aux entreprises des demandes motivées de modification du projet de trafic longues distances.

⁵ Les entreprises se prononcent sur les demandes de modification. Si celles-ci ne peuvent être prises en considération, il faut justifier le refus.

Art. 5 Projet d'horaire

Lorsque les cantons ont commandé provisoirement l'offre de transport régional sur la base de l'ordonnance du ... (OITRV)³⁴ et que les gestionnaires de l'infrastructure ont attribué provisoirement les sillons selon l'OARF³⁵, les entreprises établissent un projet d'horaire pour les lignes du transport régional et du trafic longues distance.

Art. 6 Horaire définitif

Lorsque les conventions sur le transport régional selon l'OITRV³⁶ ont été conclues et que les sillons sont attribués définitivement sur la base de l'OARF³⁷, les entreprises établissent le projet définitif. Celui-ci est contraignant sous réserve de l'art. 11.

Art. 7 Consultation des milieux intéressés

Durant la procédure de l'horaire, les cantons consultent de manière appropriée les milieux intéressés. A cette fin, l'OFT met à disposition une plate-forme Internet accessible au public.

Art. 8 Coordination

¹ Les entreprises coordonnent en permanence leurs horaires les unes avec les autres et veillent à garantir les correspondances.

² Avant d'établir le projet d'horaire, elles ajustent leurs horaires sur la base des instructions des commanditaires et des requêtes de l'OFT, des cantons et de la Direction générale des douanes.

Section 3: Publication de l'horaire

Art. 9 Principes

¹ Les horaires sont publiés officiellement pour un an (année d'horaire).

² La publication officielle n'est pas obligatoire pour les lignes servant au trafic local ni pour les offres sans fonction de desserte. Mais il faut publier au moins la désignation des lignes et leurs heures d'exploitation. Les horaires doivent par ailleurs être transmis au service désigné par l'OFT afin d'être intégrés aux systèmes d'information électroniques.

³ Les heures de départ de toutes les courses de toutes les lignes doivent être indiquées à chaque point d'arrêt desservi par les courses.

Art. 10 Publication des horaires

¹ L'OFT pourvoit à la publication officielle des horaires. Il peut confier cette mission à une entreprise appropriée.

² Les entreprises de transport peuvent éditer leurs propres publications concernant les horaires. Elles sont tenues de mettre les données concernant leurs horaires à la disposition de tous.

³ Si ces données sont utilisées à des fins commerciales, il faut au moins facturer le prix coûtant occasionné par leur traitement et leur transmission.

Section 4: Modifications de l'horaire, interruptions de l'exploitation

Art. 11 Modification de l'horaire pendant la durée de validité

¹ L'horaire peut être modifié lorsqu'il se produit des circonstances qui étaient imprévisibles au moment de son élaboration.

³⁴ RS 7....
³⁵ RS 742.122
³⁶ RS 7....
³⁷ RS 742.122

² Une entreprise qui a l'intention de modifier son horaire doit présenter le projet de modification à l'OFT au moins huit semaines avant son entrée en vigueur, informer les cantons concernés et, si la modification concerne le trafic international, le porter à la connaissance de la Direction générale des douanes. Elle doit justifier la modification.

³ Les modifications qui concernent des prestations commandées sur la base de l'OITRV³⁸ ou qui leur portent atteinte ne peuvent être effectuées qu'avec l'accord des commanditaires.

⁴ Les entreprises doivent publier les modifications au moins deux semaines avant leur mise en application, de manière à informer un nombre de clients aussi grand que possible. Elles corrigent à temps les horaires affichés près des arrêts.

Art. 12 Interruptions de l'exploitation

¹ Les entreprises sont tenues d'annoncer au moins quatre semaines à l'avance toute interruption de l'exploitation ne figurant pas dans l'horaire, cela tant à l'OFT qu'aux cantons concernés et aux entreprises assurant les correspondances. Elles doivent en indiquer la cause et la durée prévisible, ainsi que les mesures prises éventuellement pour établir des liaisons provisoires.

² Les interruptions prévisibles de l'exploitation doivent faire l'objet d'une publication officielle sauf lorsque les correspondances et la desserte de tous les arrêts restent garanties.

³ Les interruptions d'exploitation imprévues, notamment en cas de catastrophe naturelle ou d'accident, doivent être annoncées immédiatement aux entreprises assurant des correspondances. Il y a par ailleurs lieu d'informer le public et d'annoncer les mesures de substitution qui ont été prises.

⁴ La reprise de l'exploitation sera annoncée à l'OFT, aux cantons concernés, aux entreprises assurant des correspondances ainsi qu'au public.

Art. 13 Surveillance

L'OFT veille à la mise en place, à la publication et au respect de l'horaire.

Section 5: Dispositions finales

Art. 14 Abrogation du droit en vigueur

L'ordonnance du 25 novembre 1998 sur les horaires³⁹ est abrogée.

Art. 15 Entrée en vigueur

La présente ordonnance entre en vigueur le 1^{er} janvier 2010.

³⁸ RS 742.101.1

³⁹ RO 1999 698

Commentaires – Ordonnance sur les interventions et les tâches des entreprises de transport au bénéfice d'une concession dans des situations particulières ou extraordinaires

D'une manière générale, la terminologie de l'ordonnance est remise à jour. Conformément au RAPOLSEC 2000, qui consacre le remplacement de la défense générale par une coopération en matière de sécurité à l'échelon national, le terme «transports relevant de la défense générale» est ainsi remplacé par «transports relevant de la coopération nationale en matière de sécurité».

La LTM et la LTV imposent désormais aux entreprises de transport public (ETP) et aux entreprises de trafic marchandises par le rail et par les voies navigables de traiter en priorité les transports pour le compte de la Confédération et des cantons non seulement dans les situations extraordinaires⁴⁰, comme c'était le cas jusqu'ici, mais aussi dans les situations particulières⁴¹.

Le titre reprend la terminologie de l'art. 1 (Objet), notamment le terme «situations particulières». Son libellé est le suivant: ordonnance sur les interventions et les tâches des entreprises de transport au bénéfice d'une concession dans des situations particulières ou extraordinaires.

L'objet (art. 1) fait désormais également référence aux situations particulières, conformément à la LTM et à la LTV.

S'agissant du champ d'application (art. 2), des compléments s'imposent afin que les dispositions s'appliquent aussi bien aux ETP qu'aux entreprises de trafic marchandises par le rail et par les voies navigables.

Les transports administratifs (art. 4, al. 2, let. b) englobent désormais les évacuations. Cette adaptation est nécessaire dans la mesure où les dispositions s'appliquent à présent aussi aux situations particulières, comme la radioactivité en temps de paix ou les tremblements de terre. En vertu de l'art. 5, al. 2, LTM, le Conseil fédéral peut prévoir, en cas de difficultés d'exploitation particulières, d'exempter provisoirement des entreprises de l'obligation d'effectuer en priorité les transports relevant de la coopération nationale en matière de sécurité. Comme le précise le message (FF 2007 4147), cette prescription de la LTM vise à habiliter le Conseil fédéral à édicter des dispositions d'exécution sur le sujet: «il a notamment la possibilité de libérer les entreprises de ces obligations, cela dans des cas isolés, lorsqu'elles font face à des difficultés d'exploitation. Il est par ailleurs habilité à déléguer cette compétence». En conséquence, un alinéa 6 est ajouté à l'art. 4 de l'ordonnance: «Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication est habilité à exempter, pour une durée limitée, des entreprises de l'obligation d'effectuer en priorité des transports relevant de la coopération nationale en matière de sécurité si lesdites entreprises rencontrent des difficultés d'exploitation particulières.»

La décision sur les priorités en matière de transport (art. 6) relève de la compétence du président de l'organe succédant à la Commission des transports, à savoir l'organe directeur de la Coordination des transports en cas d'événement (ODCTE). Conformément à l'ordonnance sur la coordination des transports en cas d'événement (OCT, RS 520.16), l'Office fédéral des transports (OFT) met à disposition la présidente ou le président de l'ODCTE.

⁴⁰ Situation extraordinaire: situation dans laquelle les processus administratifs normaux en usage dans de nombreux domaines et secteurs ne suffisent pas à résoudre les problèmes et à relever les défis, tels que les catastrophes naturelles affectant sérieusement l'ensemble du pays, ou les faits de guerre. (Source: RAPOLSEC 2000).

⁴¹ Situation particulière: situation dans laquelle les processus administratifs normaux ne suffisent plus à gérer certaines tâches de l'Etat. A la différence de la «situation extraordinaire», l'activité gouvernementale touchée n'est cependant que sectorielle. Ici, ce sont les besoins visant une concentration rapide des moyens et une simplification de la procédure qui s'imposent. (Source: RAPOLSEC 2000).

Ordonnance sur les interventions et les tâches des entreprises de transport au bénéfice d'une concession dans des situations particulières ou extraordinaires

du

Le Conseil fédéral suisse,
vu l'art. 5 de la loi fédérale du *jj mmmm aaaa* sur le transport de marchandises par des entreprises de chemin de fer et de navigation⁴²,
l'article 41 de la loi fédérale du *jj mmmm aaaa* sur le transport des voyageurs,
l'article 97 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer⁴³
et l'article 22 de la loi fédérale sur l'approvisionnement économique du pays⁴⁴,
arrête:

Art. 1 Objet

La présente ordonnance régit les interventions et les tâches des entreprises de transport au bénéfice d'une concession lors de situations particulières et extraordinaires dans le cadre de la coopération nationale en matière de sécurité ainsi que les mesures préparatoires qu'elles impliquent.

Art. 2 Champ d'application

Sont soumises à la présente ordonnance les entreprises qui sont au bénéfice:

- a. d'une concession fédérale pour le transport régulier et professionnel de voyageurs ou de marchandises par chemins de fer, trolleybus, téléphériques, services routiers ou par voie navigable; ou
- b. d'une autorisation au sens de l'art. 9, LCdF.

Art. 3 Mesures préparatoires lors de situations particulières et extraordinaires

¹ Les entreprises de transport visées à l'art. 2 sont tenues de prendre des mesures préparatoires leur permettant d'exécuter en priorité, lors de situations particulières et extraordinaires, les transports relevant de la coopération nationale en matière de sécurité avec les moyens disponibles tout en maintenant les autres prestations de transport dans la mesure du possible.

² Ces mesures préparatoires doivent permettre de garantir sans interruption le transport des voyageurs et des marchandises.

³ Elles seront prises notamment pour:

- a. garantir la disponibilité du personnel nécessaire à l'exploitation;
- b. procurer les moyens indispensables à cette dernière.

⁴ Les entreprises de transport communiquent à l'Office fédéral des transports les mesures préparatoires qu'elles ont prises et celles qu'elles ont planifiées.

Art. 4 Transports relevant de la coopération nationale en matière de sécurité

¹ Doivent être effectués en priorité dans le cadre de la coopération nationale en matière de sécurité les transports ordonnés par les autorités compétentes (transports administratifs), les transports assurant l'approvisionnement du pays, les transports de la protection civile et les transports militaires.

² Les transports administratifs concernent:

- a. les réfugiés;
- b. les personnes faisant l'objet d'un déplacement de population ou d'une évacuation;
- c. les personnes et le matériel nécessaires pour maîtriser une situation particulière ou extraordinaire;

⁴² RS 742.40

⁴³ RS 742.101

⁴⁴ RS 531

d. les personnes et les marchandises déplacées sur ordre des organes de la coopération nationale en matière de sécurité.

³ Les transports assurant l'approvisionnement du pays concernent:

- a. les organes chargés de l'approvisionnement du pays;
- b. les personnes assurant cet approvisionnement;
- c. les animaux et les marchandises déplacés sur ordre des organes précités.

⁴ Les transports de la protection civile concernent:

- a. les membres de la protection civile;
- b. les biens de la protection civile de la Confédération, des cantons et des communes;
- c. les personnes et les marchandises déplacées sur ordre des organes de la protection civile.

⁵ Les transports militaires concernent:

- a. les membres de l'armée et les formations complètes;
- b. les prisonniers de guerre et les internés;
- c. les biens de l'armée et de l'administration militaire;
- d. les animaux de l'armée.

⁶ Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication est habilité à exempter, pour une durée limitée, des entreprises de l'obligation d'effectuer en priorité des transports relevant de la coopération nationale en matière de sécurité si lesdites entreprises rencontrent des difficultés d'exploitation particulières.

Art. 5 Coordination

Les Chemins de fer fédéraux (CFF) coordonnent l'exécution des transports relevant de la coopération nationale en matière de sécurité avec les autres entreprises de transport, notamment en ce qui concerne le déroulement de l'exploitation et les horaires.

Art. 6 Décision sur les priorités en matière de transport

Si les transports relevant de la coopération nationale en matière de sécurité ne peuvent plus être assurés, le président de l'organe directeur de la Coordination des transports en cas d'évènement (art. 4, al. 1 de l'ordonnance du 1^{er} septembre 2004 sur la coordination des transports en cas d'évènement⁴⁵) fixe les priorités, après avoir pris l'avis des partenaires de la coopération nationale en matière de sécurité.

Art. 7 Surveillance des mesures préparatoires

La surveillance des mesures préparatoires incombe à l'Office fédéral des transports. Celui-ci peut notamment exiger des adaptations et des modifications.

Art. 8 Abrogation du droit en vigueur

L'ordonnance du 29 novembre 1995⁴⁶ relative à la coordination et à l'exploitation des entreprises de la Confédération et des entreprises au bénéfice d'une concession fédérale lors de situations extraordinaires est abrogée.

Art. 9 Entrée en vigueur

La présente ordonnance entre en vigueur le *jj mm aaaa*.

⁴⁵ RS 520.16

⁴⁶ RO 1995 5362, 1997 2779

Ordonnance générale sur la sécurité

Commentaires – ordonnance sur les chemins de fer (OCF)

Art. 12 al. 5

Cette disposition ne fait qu'entériner l'usage. Cet alinéa complète, au niveau de l'OCF, la réglementation concernant la vérification des prescriptions d'exploitation par l'OFT.

Art. 78 à 78 b et 83a al. 2

Ces dispositions doivent être abrogées car elles ont été intégrées à la nouvelle ordonnance sur l'admission et le contrôle des personnes pour l'exploitation des chemins de fer (OAPEF).

Art. 12b Traitement des données par l'OFT

Cette disposition aligne les bases juridiques régissant le traitement des données sur les exigences actuelles telles qu'énoncées par les dispositions relatives à la protection des données.

Commentaires – ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF)

Généralités

Les expériences faites avec les autorisations d'accès au réseau (AAR) et les certificats de sécurité (Cersec) octroyés depuis 2000 sont très positives. Avec peu de modifications, il est possible d'apporter des améliorations dans les domaines suivants:

1. Preuves de l'exploitation sûre des véhicules
2. Durée de validité des Cersec
3. Liste du personnel affecté à des fonctions déterminantes pour la sécurité

Commentaires

Articles 7 et 8 et annexe 2

1. Preuves de l'exploitation sûre des véhicules

L'art. 7 OARF se réfère au contenu des AAR selon l'art. 3 OARF. La première étape à accomplir afin d'accéder au réseau est de demander l'AAR. La demande doit être faite au minimum 90 jours avant la mise en exploitation. En ce qui concerne les Cersec, la demande doit être faite au minimum 30 jours avant la mise en exploitation. Un Cersec ne peut être octroyé que si l'entreprise est déjà en possession d'une AAR.

Les données précises concernant les véhicules figurent dans le Cersec. Bien souvent, l'ETF ne peut encore fournir d'informations détaillées quant aux véhicules au moment où elle demande l'AAR. Si l'AAR et le Cersec ne sont pas demandés en même temps – et c'est la seule grande exception à ce jour – la preuve de la sécurité des véhicules n'est pas encore possible avec l'AAR.

Les données spécifiques aux véhicules et aux lignes ne relèvent donc pas de l'AAR mais du Cersec et sont régies par l'art. 8 OARF ainsi que par l'annexe 2 de l'ordonnance. La teneur des anciennes lettres b et c est donc reprise dans l'annexe 2. Pour l'AAR, une déclaration stipulant que les véhicules utilisés satisfont aux exigences d'une exploitation sûre suffit. Une telle déclaration est à fournir avec le dossier de demande.

Etant donné que les dispositions de l'UIC sont référencées dans les DE-OCF et que leur importance décroît du fait de leur remplacement par les Spécifications techniques pour l'interopérabilité (STI), on peut renoncer à les citer ici.

2. Durée de validité du Cersec

Tel qu'il est formulé («... puis au début de chaque année de l'horaire»), l'art. 8 OARF engendre une lourde charge administrative pour les services s'occupant du renouvellement des Cersec. Le fait que l'année d'assurance ne coïncide pas avec l'année d'horaire ne fait que compliquer la procédure. En prolongeant la durée de validité du Cersec, on répartit le besoin de renouvellement sur plusieurs années et on le dissocie de la date du changement d'horaire. Les Cersec ayant une durée de validité de plusieurs années sont courants dans l'accès au réseau de l'UE. D'où la proposition de porter la durée de validité maximale du Cersec à 3 ans, en fonction des conditions d'exploitation. Les conditions d'exploitation peuvent être différenciées grâce aux données figurant dans le Cersec concernant les infrastructures et les véhicules utilisés. La présentation des attestations d'assurance peut être réglée par des charges. Pour utiliser de nouveaux véhicules ou de nouvelles lignes, il faut comme auparavant demander une extension du Cersec. On garantit ainsi que le Cersec reste à jour.

3. Liste du personnel affecté à des fonctions déterminantes pour la sécurité

La liste requise à l'annexe 2 let. c pose problème compte tenu des importants effectifs des grandes ETF. Les ETF-CFF tiennent ces listes uniquement sous forme électronique et les mettent à la disposition de l'OFT en cas de besoin. La vérification des indications portées sur la liste n'est guère possible que pour les petites ETF.

Pour l'autorité de surveillance, le document décisif est la déclaration formelle selon laquelle le personnel dispose de la formation et des qualifications requises. Celle-ci dépend de la catégorie de personnel. Par conséquent, une liste des catégories de personnel affectées à des fonctions déterminantes pour la sécurité, avec les formations et qualifications correspondantes, s'avère suffisante. Cette solution est également utilisée pour l'accès au réseau de l'UE.

Pour que l'OFT puisse continuer de contrôler de manière simple les mutations survenues au niveau des permis des conducteurs de véhicules moteurs, les effectifs de chaque catégorie de personnel devront être indiqués.

Article 24

L'OFT ne pouvant pas se trouver en permanence sur place afin d'observer les processus sur le réseau ferroviaire, il est nécessaire de rappeler quelque peu les gestionnaires de l'infrastructure à leurs devoirs afin qu'ils communiquent à l'OFT les irrégularités constatées lors de leurs contrôles.

Commentaires – ordonnance sur le travail dans les entreprises de transports publics (OLDT)

Art. 1 al. 2

La reformulation de l'alinéa tient compte du fait que les courses effectuées dans le cadre d'un service de ligne ne sont pas seules à nécessiter une concession. Il est précisé que les entreprises qui effectuent du service conditionnel ou des courses assimilées au service de ligne ou qui exploitent des bus sur appel sont également soumises à la loi sur la durée du travail (LDT; RS 822.21). La volonté du législateur est ainsi respectée telle qu'elle est énoncée dans le message sur la réforme des chemins de fer 2 «les courses soumises à la régie du transport des voyageurs entraînent l'assujettissement à la LDT de l'entreprise qui effectue les courses» (FF 2005 2386).

Art. 4 al. 1, 3 et 4

Seules les agences postales emploient encore des aides privés. Le champ d'application de l'article est donc adapté en conséquence.

Art. 7

Cet article contient les dispositions d'exécution concernant la durée moyenne du travail quotidien. Comme cette durée ne sera dorénavant plus complétée sur 28 jours mais sur une année, les alinéas 2 à 6 sont caducs. Ils contenaient les règles d'exception qui autorisaient des dérogations à la période de calcul de 28 jours et prévoyaient en lieu et place le respect de la durée moyenne de travail quotidien sur une année. La modification de l'article 4 alinéa 1 LDT entraîne la généralisation du temps de travail à l'année. En la matière, il convient de noter que la moyenne doit être respectée non pas sur l'année civile en cours, mais sur les 365 jours écoulés. Du fait de ce nouveau mode de calcul, il n'est plus nécessaire d'autoriser que la moyenne puisse être respectée sur une rotation complète de tours de service car le cycle en question est très certainement plus court qu'une année. Cette possibilité offerte par le droit en vigueur peut dès lors être supprimée.

Art. 9 al. 5

Il a été procédé ici à la même adaptation terminologique qu'à l'article 4.

Art. 10 al. 3 Phrase introductive et let. d et e

La modification apportée à la let. d résulte de la même adaptation terminologique que celle effectuée aux articles 4 et 9. La let. e est abrogée et intégrée à la phrase introductive de l'alinéa 3 car l'assentiment des travailleurs intéressés ou de leurs représentants ne constitue pas un cas d'application justifiant une dérogation aux règles en vigueur en matière de tours de service. La même correction avait été apportée par la modification d'ordonnance du 2 novembre 2005 aux articles 10 alinéa 2 et 12 alinéa 2. En revanche, l'article 10 alinéa 3 avait alors échappé à la vigilance du législateur. L'assentiment des travailleurs intéressés ou de leurs représentants, mention dont la suppression est proposée ici, ne constituant pas une circonstance particulière au sens de l'article 21 LDT, il n'y a pas lieu sur le plan légal d'en faire un motif à part entière de dérogation à la loi.

Art. 18 al. 2

L'introduction du temps de travail à l'année rend cet alinéa caduc.

Art. 25 al. 1

Comme l'article 16 LDT stipule que les dispositions spéciales de protection prévues par la loi sur le travail sont applicables aux jeunes gens, il n'est plus possible de faire travailler les jeunes le dimanche ou la nuit. L'alinéa à abroger perd dès lors toute raison d'être.

Commentaires – ordonnance sur la licence d'entreprise de transport de voyageurs et de marchandises par route (OTVM)

Dans le préambule, la référence à la nouvelle base légale que constitue la loi fédérale sur les entreprises de transport par route (articles 5, 6 et 13) est ajoutée.

Art. 3 al. 5 (nouveau)

La preuve de la capacité financière est une condition dont la réalisation doit être vérifiée dans le cadre de la licence d'entreprise.

Conformément à l'annexe 1 de l'Accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route, la Suisse applique des dispositions légales équivalentes aux dispositions pertinentes de l'acquis communautaire. La directive 96/26/CE mentionnée à l'annexe 1 de l'Accord, modifiée en dernier lieu par la directive 98/76/CE, devrait être remplacé par un règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route.

Le nouvel alinéa 5 de l'OTVM vise à adapter cette dernière à la Proposition de la Commission européenne du 6 juillet 2007 [COM (2007) 263, 2007/0098 COD]. Les entreprises auront ainsi la possibilité d'établir la preuve de leur capacité financière au moyen d'un cautionnement ou d'une garantie bancaire délivrée par une ou plusieurs banques ou établissements financiers.

Art. 6d (complément)

L'exception à l'obligation de porter sur soi une copie authentifiée de la licence doit s'appliquer uniquement aux véhicules utilisés pour le service de ligne dans le cadre d'une concession. Le trafic par bus de ligne au bénéfice d'autorisations fédérales ou cantonales reste donc soumis à cette obligation. Il s'agit là simplement d'une précision qui entérine la pratique actuelle.

Commentaires – ordonnance sur les parts cantonales dans les indemnités et les aides financières pour le trafic régional (OPCTR)

L'article 18a de la loi sur les installations de transport à câbles fournit désormais la base légale pour l'indemnisation des installations de transport à câbles.

Les dispositions de l'OPCTR ne s'appliquent plus au trafic marchandises sur voie étroite.

Aucune autre adaptation n'a été apportée.

Commentaires – ordonnance sur le contrôle de la circulation routière et ordonnance sur les règles de la circulation routière

La consommation d'alcool doit également être interdite pour les chauffeurs de véhicules routiers utilisés dans le trafic voyageurs transfrontalier ou soumis à concession. A cet effet, la limite adoptée est la même que celle prévue dans le cadre de Via sicura pour les personnes qui transportent des voyageurs à titre professionnel, des marchandises avec des poids lourds ou des marchandises dangereuses.

Commentaires – Ordonnance sur la construction des bateaux**Article 1 alinéa 2**

Avec la référence aux art. 43 et 45, al. 1 et 2, la révision du 2 mai 2007 de l'ordonnance sur la navigation intérieure (ONI) est complète. Ainsi, ces dispositions de l'ordonnance sur la construction des bateaux s'appliquent également aux entreprises de navigation qui ne sont pas au bénéfice d'une concession, comme cela avait été décidé par le Conseil fédéral avec la révision de l'ONI.

Article 44 alinéas 4 et 5

Les prescriptions de l'ordonnance du xx. xx. 2009 sur les activités déterminantes pour la sécurité dans le domaine ferroviaire s'appliquent par analogie au personnel des entreprises de navigation au bénéfice d'une concession fédérale pour autant que cela soit possible compte tenu des particularités des bateaux, de leur exploitation et des installations.

S'appliquent notamment par analogie les valeurs-limites en matière d'alcool et de drogues, la procédure de contrôle de l'aptitude au service, les mesures, les mesures administratives et l'interdiction de toute activité déterminante pour la sécurité.

Les membres de l'équipage qui ne possèdent pas de permis (matelots, machinistes, aides-machinistes) ne peuvent pas être sanctionnés par un retrait de permis. Or, selon le principe de l'égalité de traitement, ils devraient encourir les mêmes mesures que le reste de l'équipage. En ce qui concerne l'interdiction de toute activité déterminante pour la sécurité ou l'avertissement, il importe que les membres de l'équipage sans permis puissent être jugés aussi fermement que le personnel qui possède un permis de conduire. L'Office fédéral ne disposant pas de données sur ces personnes,

la mise en œuvre de l'interdiction de toute activité déterminante pour la sécurité ou de l'avertissement incombe à l'entreprise, qui peut prendre ces mesures dans le cadre des rapports de travail.

A noter que l'OFT tient depuis longtemps une banque de données sur les permis des conducteurs des entreprises de navigation au bénéfice d'une concession.

Commentaires – ordonnance concernant l'organisation et la tenue du registre des gages sur les entreprises de chemins de fer et de navigation

Adaptations linguistiques dans l'allemand

Dans les articles 1, 7 alinéa 3, 11 et 17, le terme «Schiffahrtsunternehmung» est remplacé par «Schiffahrtsunternehmen».

Art 7 al. 1

L'expression «l'entreprise entière» est remplacée par «l'entretien».

Ordonnance portant adaptation d'ordonnances dans le cadre de la première phase de la réforme des chemins de fer 2

(xxx)

du

*Le Conseil fédéral suisse
arrête:*

I

Les ordonnances ci-après sont modifiées comme suit:

1. Ordonnance du 23 novembre 1983 sur les chemins de fer⁴⁷

Adaptations linguistiques

Dans l'ensemble de l'acte, les expressions suivantes ont été adaptées:

- a. *Remplacement des expressions «Bahnunternehmung» et «Unternehmung» par «Eisenbahnunternehmen» (ne concerne que le texte allemand);*
- b. *Remplacement de «Bahnanlage» par «Eisenbahnanlage» (ne concerne que le texte allemand);*
- c. *Remplacement de «Département» par «DETEC»;*
- d. *Remplacement d'«Office fédéral» par «OFT».*

Art. 5, al. 1

¹ L'Office fédéral des transports (OFT) peut, dans des cas particuliers, ordonner des dérogations aux dispositions de la présente ordonnance, pour protéger des personnes, des choses ou des biens juridiques importants.

Art. 12, al. 5

⁵ Les prescriptions d'exploitation divergeant des prescriptions de circulation doivent être soumises à l'OFT pour approbation trois mois avant la date d'entrée en vigueur prévue.

Art. 12b Traitement des données par l'OFT

¹ Aux fins de planification du trafic, l'OFT peut collecter auprès des entreprises ferroviaires des données liées aux tronçons telles que visées à l'annexe 3.

² Ces données peuvent également être utilisées pour des études et des statistiques et, à ce titre, être transmises à d'autres services de la Confédération ou des cantons.

Art. 15, al. 1

¹ Les entreprises ferroviaires renseignent l'OFT sur l'état de leurs ouvrages, installations et véhicules. Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) indique les rapports périodiques à fournir à l'OFT.

Art 78 à 78b

Abrogés

Art 83a, al. 2

Abrogé

Données liées aux tronçons

Sont considérées comme des données liées aux tronçons:

- d. le nombre de voyageurs;
- e. le tonnage de marchandises (brut, net et net net);
- f. les groupes de marchandises;
- g. le nombre de trains;
- h. les types de trains.

2. Ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'accès au réseau ferroviaire⁴⁸

Adaptations linguistiques

Dans l'ensemble de l'acte, les expressions suivantes ont été adaptées:

- a. Remplacement des expressions «Bahnunternehmung» et «Unternehmung» par «Eisenbahnunternehmen» (ne concerne que le texte allemand);
- b. Remplacement d'«Unternehmung» par «Unternehmen» (ne concerne que le texte allemand);
- c. Remplacement d'«Office fédéral» par «OFT».
- d. Remplacement de «LCF» par «LCdF».

Art. 3, al. 1, phrase introductive

¹ L'Office fédéral des transports (OFT) accorde l'autorisation d'accès au réseau, pour dix ans au maximum, aux entreprises.

Art. 7, al. 1

¹ L'entreprise requérante doit prouver que les véhicules répondent aux exigences d'une exploitation sûre (art. 9, al. 2, let. c, LCdF). Elle doit notamment garantir qu'elle utilise uniquement des véhicules admis selon l'OCF⁴⁹ ou selon des dispositions étrangères au moins équivalentes et dont le contrôle périodique est garanti.

Art. 8 Certificat de sécurité

¹ Le respect des dispositions sur le personnel à employer et les véhicules, par rapport aux lignes à desservir, la garantie de l'assurance responsabilité civile prescrite et l'observation générale des dispositions de sécurité de ces lignes (art. 9, al. 2, let. f, LCdF) doivent être confirmés à l'OFT, preuves à l'appui selon l'annexe 2, 30 jours avant la mise en exploitation, puis à l'expiration de la durée de validité.

² Une fois le contrôle effectué, l'OFT délivre le certificat de sécurité pour les lignes correspondantes.

³ La durée de validité est déterminée par l'OFT en fonction des conditions d'exploitation. Elle est de trois ans au maximum.

Art. 24 Droit de contrôle du gestionnaire de l'infrastructure

¹ Le gestionnaire de l'infrastructure a le droit de vérifier par des sondages l'application des prescriptions par les utilisateurs du réseau. A moins de soupçons fondés, les contrôles qui en résultent ne doivent pas entraver l'exploitation.

^{1bis} Les gestionnaires de l'infrastructure signalent à l'OFT les irrégularités constatées à l'occasion de ces contrôles.

² Si des passagers, des tiers, des installations ou d'autres trains sont manifestement mis en danger, le gestionnaire de l'infrastructure peut interdire à un train de poursuivre sa course. Il en informe l'OFT dans un délai de trois jours ouvrables.

Annexe
2
(Art. 8 al. 1)

⁴⁸ RS 742.122

RS

⁴⁹ RS 742.141.1

Preuves à fournir pour l'obtention du certificat de sécurité

Afin que le certificat de sécurité puisse être délivré dans les délais, les documents suivants doivent être joints à la demande:

- a. description du système de gestion de la sécurité, par tronçon et en fonction des règles de garantie de la qualité;
- b. analyse des risques et mesures de sécurité ordonnées sur cette base;
- c. liste des catégories de personnel chargée d'activités déterminantes pour la sécurité, avec les effectifs et une déclaration formelle selon laquelle le personnel en question dispose des qualifications requises;
- d. liste des véhicules à utiliser, avec leur admission ou homologation de série;
- e. tableau comparatif des conditions requises par chaque tronçon en termes de véhicules et des propriétés effectives des véhicules conformément à l'admission;
- f. attestation d'assurance responsabilité civile ou preuve de sûretés pour un montant équivalent;
- g. déclaration formelle (attestation) par laquelle l'utilisateur du réseau s'engage, après un contrôle interne, à respecter les dispositions de sécurité concernant les lignes à utiliser;
- h. déclaration formelle indiquant que les équipements de véhicules sont conformes à l'équipement des lignes tel qu'il a été constaté par l'OFT ou que la tolérabilité des écarts a été vérifiée lors de l'analyse des risques visée à la lettre b;
- i. déclaration formelle stipulant que les prescriptions d'exploitation du gestionnaire de l'infrastructure seront respectées et que les écarts éventuels seront déclarés.

3. Ordonnance du 26 janvier 1972 sur le travail dans les entreprises de transports publics (OLDT)⁵⁰

Adaptations linguistiques

Dans l'ensemble de l'acte, les expressions suivantes ont été adaptées:

- a. Remplacement de «loi» par «LDT»
- b. Remplacement d'«entreprises d'automobiles assurant un service public de ligne» par «entreprises d'automobiles concessionnaires».

Art. 1, al. 2

² Sont considérées comme des entreprises d'automobiles concessionnaires celles qui, en vertu d'une concession pour transport de voyageurs, exécutent des courses avec des véhicules routiers.

Art. 4, al. 1, 3 et 4

¹ Sous réserve des exceptions visées aux articles 5 ss de la présente ordonnance, la LDT est applicable aux aides privés qui sont occupés par des agences postales.

³ Les prescriptions de l'art. 7, al. 2 et 3, de la LDT ne s'appliquent pas aux aides privés qui sont occupés par des agences postales.

⁴ La LDT ne s'applique pas aux membres de la famille, ni aux remplaçants des titulaires d'agences postales. Elle ne s'applique pas davantage aux personnes apparentées vivant dans le même ménage que les titulaires d'agences postales.

Art. 7 Durée moyenne du travail quotidien

¹ On obtient la durée moyenne du travail quotidien selon l'art. 4, al. 1 et 2, LDT en additionnant les temps de travail accomplis sur une période de 365 jours et en divisant cette somme par le nombre de jours de travail.

² S'il est nécessaire, pour atteindre la moyenne prescrite, d'insérer des jours de compensation, ceux-ci ne sont pas comptés comme jours de repos, mais comme jours de travail.

Art. 9, al. 5

⁵ Les aides privés occupés par les titulaires d'agences postales ne peuvent être indemnisés en espèces que pour trois cents heures de travail supplémentaire au maximum dans l'année civile.

Art. 10, al. 3, phrase introductive et let. d et e

³ Dans les cas suivants, la durée du tour de service peut être augmentée, avec l'accord des travailleurs concernés ou de leurs représentants, pour autant qu'elle ne dépasse pas une moyenne de treize heures sur vingt-huit jours et qu'elle n'excède pas quatorze heures par jour:

d. pour les travailleurs qui sont occupés dans les agences postales, pour assurer l'arrivée des envois postaux le matin et leur expédition le soir par le même personnel, dans la mesure où la structure de l'horaire l'exige.

e. *Abrogée*

Art. 18 al. 2

Abrogé

Art. 25 al. 1

Abrogé

4. Ordonnance du 1^{er} novembre 2000 sur la licence d'entreprise de transport de voyageurs et de marchandises par route (OTVM)⁵¹

Adaptations linguistiques dans l'allemand

Dans le titre ainsi que dans les articles 1 alinéa 1, 6b alinéa 1 et 6c alinéa 1, le terme «Strassentransportunternehmung» est remplacé par «Strassentransportunternehmen», avec les adaptations grammaticales que cela suppose.

Préambule

Le Conseil fédéral suisse,

vu les art. 6, al. 2, 7 al. 2 et 13 de la loi fédérale du 20 mars 2009 sur les entreprises de transport par route⁵² et en application de l'art. 5 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 (accord sur les transports terrestres)⁵³,

Art. 3 al. 5

⁵ En dérogation aux prescriptions des alinéas 1 à 4, la preuve de la capacité financière d'une entreprise peut être établie sur la base d'un cautionnement ou d'une garantie bancaire délivrée par une ou plusieurs banques ou par d'autres établissements financiers pour le montant défini à l'alinéa 4. La garantie bancaire ou le cautionnement peut être bloqué par l'Office fédéral des transports (OFT) et ne pourra être libéré sans son accord.

Art. 5 al. 4

⁴ Les associations chargées de l'examen peuvent percevoir un émolument d'examen qui doit être approuvé par l'OFT.

Art. 6d al. 2

² L'alinéa 1 ne s'applique pas si le véhicule est utilisé dans le service de ligne soumis à concession au sens de l'art. 6, let. a de l'ordonnance du... sur le transport des voyageurs.

⁵¹ RS 744.103

⁵² RS.....

⁵³ FF 1999 5440

5. Ordonnance du 18 décembre 1995 sur les parts cantonales dans les indemnités et les aides financières pour le trafic régional⁵⁴

Preamble

Le Conseil fédéral suisse,

vu les art. 57 et 97 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF)⁵⁵,

vu les art. 33 et 63 de la loi fédérale sur le transport de voyageurs du 20 mars 2009 (LTV)

vu l'art. 18a de la loi fédérale du 23 juin 2006 sur les installations de transport à câbles (LICa)⁵⁶,

arrête:

Art. 1 *Objet*

La présente ordonnance fixe les parts à verser par les cantons au titre de l'indemnisation de l'offre du trafic régional des voyageurs commandée en commun par la Confédération et les cantons et au titre du financement de l'infrastructure du trafic régional pour les chemins de fer et les transports à câbles.

Art. 3 *Calcul du taux de participation du canton*

¹ La participation cantonale à l'indemnisation de l'offre du trafic régional des voyageurs commandée en commun par la Confédération et les cantons (id) et au financement de l'infrastructure du trafic régional (ci) est calculée selon la formule suivante, en tenant compte des conditions structurelles, le résultat étant arrondi à l'unité:

a. taux de participation du canton (id) = $CIS(id)^3 \times 0,5375 + 0,2$;

b. taux de participation du canton (ci) = $CIS(ci)^4 \times 0,733 + 0,15$.

CIS = coefficient d'indice structurel selon l'article 6 alinéa 2.

² Les participations cantonales sont calculées au moins tous les quatre ans. Elles figurent dans l'annexe à la présente ordonnance.

Art. 4 *Variation annuelle maximale de la part de la Confédération*

¹ La part annuelle de la Confédération à l'indemnisation de l'offre du trafic régional des voyageurs commandée en commun par la Confédération et les cantons peut varier au maximum de 5 % par rapport à la part de la Confédération visée à l'art. 33, al. 1, LTV.

² La part annuelle de la Confédération au financement de l'infrastructure du trafic régional peut varier au maximum de 5 % par rapport à la part de la Confédération visée à l'art. 57, al. 1, LCdF.

Art. 5 *Conditions structurelles*

Les conditions structurelles sont déterminées par la densité démographique et la longueur des chemins de fer privés. Elles sont exprimées par un indice structurel pour l'indemnisation de l'offre du trafic régional des voyageurs commandée en commun par la Confédération et les cantons IS (id) et par un indice structurel pour le financement de l'infrastructure du trafic régional IS (ci).

Renvoi à l'article dans l'annexe:

Annexe

(Art. 3, al. 2)

⁵⁴ RS 742.101.2

⁵⁵ RS 742.101

⁵⁶ RS 743.01

6. Ordonnance du 28 mars 2007 sur le contrôle de la circulation routière⁵⁷

Art. 11, al. 5, let. c

⁵ L'incapacité de conduire est réputée établie si la personne concernée a conduit:

- c. un véhicule automobile en trafic voyageurs transfrontalier ou soumis à concession, que le résultat inférieur des deux mesures correspond à un taux d'alcool dans le sang de 0,10 pour mille ou plus, mais de moins de 0,80 pour mille, et qu'elle reconnaît cette valeur par sa signature.

Art. 12 al. 1 let. a chif. 2^{bis}

¹ Il y a lieu d'ordonner une analyse de sang lorsque:

- a. le résultat inférieur des deux mesures au moyen de l'éthylomètre correspond:
 3. à un taux d'alcool dans le sang de 0,10 pour mille ou plus, mais de moins de 0,80 pour mille, pour les conducteurs de véhicules automobiles en trafic voyageurs transfrontalier ou soumis à concession, et que la personne concernée ne reconnaît pas les résultats obtenus.

7. Ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière⁵⁸

Préambule

...

vu l'art. 55, al. 6^{bis} et 7, let. a, l'art. 57 et l'art. 106, al. 1 de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR)²

vu l'art. 12, al. 1, let. c et 2 de la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE)³,

Art. 2, al. 5

⁵ L'incapacité de conduire due à l'effet de l'alcool (état d'ébriété) est réputée établie pour les conducteurs en trafic voyageurs transfrontalier ou soumis à concession lorsqu'ils présentent un taux d'alcool dans le sang de 0,10 pour mille ou une quantité d'alcool dans le corps qui entraîne un taux d'alcoolémie équivalent. A partir de 0,80 pour mille, on parle de taux d'alcoolémie qualifié.

8. Ordonnance du 14 mars 1994 sur la construction des bateaux⁵⁹

Art. 1, al. 2

Les art. 5 à 12, 17 à 19, 21 à 40, 43, 44, al. 1 à 3, 45, al. 1 et 2, 46 à 49 et 57 sont applicables à la construction, à l'équipement et à l'exploitation des bateaux à passagers des entreprises de navigation qui ne sont pas au bénéfice d'une concession fédérale.

Art. 5, al. 1

¹ La planification, le calcul, la construction et la maintenance des bateaux et des installations doivent se faire selon les règles reconnues de la technique et être effectués sous la direction de spécialistes.

⁵⁷ RS 741.013
⁵⁸ RS 741.11
⁵⁹ RS 747.201.7

Art. 44, al. 4 et 5

⁴ Les articles 14 et 15, les chapitres 4 et 5, 7, et l'art. 41, al. 1, let. a de l'ordonnance du xx. xx. 2009 sur les activités déterminantes pour la sécurité dans le domaine ferroviaire⁶⁰ régissent par analogie l'équipage des entreprises de navigation au bénéfice d'une concession fédérale.

⁵ Les personnes désignées par les entreprises de navigation pour le contrôle de l'aptitude au service doivent être des membres de la direction.

Art. 45, al. 3

³ Les entreprises de navigation au bénéfice d'une concession fédérale rendent compte sans délai à l'OFT des mutations survenues parmi les conducteurs.

9. Règlement du 11 janvier 1918 concernant l'organisation et la tenue du registre des gages sur les entreprises de chemins de fer et de navigation⁶¹

Titre

Règlement sur le registre de gages concernant les entreprises de chemins de fer et de navigation

Adaptations linguistiques dans l'allemand

Dans les art. 1, 7, al. 3, 11 et 17, le terme «Schiffahrtsunternehmung» est remplacé par «Schiffahrtsunternehmen».

Art. 7, al. 1

¹ Sous la rubrique désignation du gage, on doit inscrire, pour les entreprises de chemins de fer, le point où commence et le point où finit la ligne donnée en gage et la longueur kilométrique. Si la ligne ne forme qu'une partie d'un réseau plus grand, il faut noter qu'à l'objet du gage appartient en outre une partie du matériel servant à l'entretien, à déterminer d'après l'art. 27 de la loi.

⁶⁰ RS 742.xxx

⁶¹ RS 742.211.1