



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

Office fédéral des transports OFT
Division Financement

Rapport sur les résultats de l'audition

Ordonnances relatives à la révision des actes normatifs relatifs aux transports publics



Référence du dossier: 151/2009-09-30/185

1 Déroulement de l'audition

Dans le cadre de la révision des actes normatifs relatifs aux transports publics (FF 2007 2517) le 20 mars 2009, les Chambres fédérales ont adopté l'acte normatif suivant:

- loi fédérale portant modification des actes normatifs sur la base de la réforme des chemins de fer 2 (révision des actes normatifs relatifs aux transports publics).
- loi fédérale sur le transport de voyageurs (Loi sur le transport de voyageurs, LTV, FF 2009 1785)
- loi fédérale sur les entreprises de transport par route, LETR (FF 2009 1805)

Il en est résulté une série de points à traiter dans la mise à jour de la réforme des chemins de fer 1, à savoir l'égalité de traitement des entreprises de transport, une meilleure vue d'ensemble des actes législatifs et l'implémentation de nouveaux instruments en vue d'un gain d'efficacité et de l'amélioration de la qualité dans le trafic des voyageurs commandé.

Ces lois nouvelles ou révisées ont pour conséquence que les ordonnances concernées devront être adaptées ou créées.

L'Office fédéral des transports a procédé dans ce cadre à une audition qui s'est déroulée du 24 avril au 26 juin 2009. Les cantons, les associations économiques et organisations actives au niveau national, les associations faîtières des communes, villes et régions de montagne ont été invités à l'audition ; d'autres organisations ont été sélectionnées.

L'OFT a reçu au total 69 réponses, dont 5 ont renoncé à prendre position sur le contenu. 26 cantons et la conférence des gouvernements cantonaux, les 3 associations faîtières des communes, villes et régions de montagne, 5 associations économiques et 33 organisations des milieux invités à la consultation ont répondu. De plus, 18 prises de position d'entités non consultées lui sont parvenues (autres/ prises de position spontanées).

	Destinataires : total	Réponses
1 Cantons	26 + 1	26 + 1
2 Associations faîtières	3	3
3 Associations économiques	7	5
4 Organisations	30	16
5 Autres/prises de position spontanées		18
Total	67	69



Référence du dossier: 151/2009-09-30/185

2 Liste des prises de position dans la procédure d'audition

Abkürzung / Abréviation	Absender / Expéditeur
1	Cantons
SA	Canton d'Argovie
AI	Canton d'Appenzell Rhodes intérieures
AR	Canton d'Appenzell Rhodes extérieures
BL	Canton de Bâle-campagne
BS	Canton de Bâle-Ville
BE	Canton de Berne
FR	Canton de Fribourg
GE	Canton de Genève
GL	Canton de Glaris
GR	Canton des Grisons
JU	Canton du Jura
LU	Canton de Lucerne
NE	Canton de Neuchâtel
NW	Canton de Nidwald
OW	Canton d'Obwald
SH	Canton de Schaffhouse
SZ	Canton de Schwyz
SO	Canton de Soleure
SG	Canton de St-Gall
TG	Canton de Thurgovie
TI	Canton du Tessin
UR	Canton d'Uri
VD	Canton du Valais
VS	Canton de Vaud
ZG	Canton de Zoug
ZH	Canton de Zurich
CTP Nord ouest	Conférence des directeurs cantonaux des transports publics de la Suisse du nord-ouest
2	Associations faîtières d'envergure nationale des communes, des villes et des régions de montagne
	Association des communes suisses
SAB	Groupe suisse pour les régions de montagne
	Union des villes suisses
3	Associations faîtières d'envergure nationale de l'économie
USS	Union syndicale suisse
sgv@usam	Union suisse des arts et métiers, organisation faîtière des PME suisses
	<i>sec suisse</i>
	<i>Union Patronale Suisse</i>
	economiesuisse
4	Organisations
AB	Appenzeller Bahnen
VAP	Association suisse des propriétaires d'embranchements particuliers et de wagons privés
ASTAG	Association suisse des transports routiers



Référence du dossier: 151/2009-09-30/185

ATE	Association Transports et Environnement
	Car postal Suisse
centre patronal	centre patronal
BLS	Chemin de fer Berne-Loetschberg-Simplon
CFF	Chemins de fer fédéraux
DB	Deutsche Bahn
FST	Fédération suisse du tourisme
	Greenpeace
JB	Jungfraubahnen
KF	Konsumentinnenforum der deutschen Schweiz
Privatim	Les préposés suisses à la protection des données
	Login formation professionnelle
PCS	<i>Parti chrétien-social suisse</i>
PS	<i>Parti socialiste suisse</i>
	Pro Velo
RMS	Remontées mécaniques suisses
Routesuisse FRS	routesuisse, Fédération routière suisse
SOB	Schweizerische Südostbahn SA
LITRA	Service d'information pour les transports publics
	Sillon Suisse SA
SKS	<i>Stiftung für Konsumentenschutz</i>
transfair	Syndicat chrétien du personnel des services publics et du tertiaire de la Suisse
SEV	Syndicat du personnel des transports
SSP	Syndicat suisse des services publics
TCS	Touring Club Suisse
tpf	Transports publics fribourgeois
tpg	Transports publics genevois
UTP	Union des transports publics
UPSA	Union professionnelle suisse de l'automobile
VBZ	Verkehrsbetriebe Zürich
WWF	World Wildlife Fund Suisse

3 Principaux points des prises de position sur les ordonnances

Au cours de l'audition, les projets d'adaptations d'ordonnances relatives à la révision des actes normatifs relatifs aux transports publics (RévTP) ont été adressés aux destinataires.

En matière de sécurité, on a élaboré une ordonnance sur les activités déterminantes pour la sécurité dans le domaine ferroviaire (OASF) et une ordonnance sur la vidéosurveillance dans les transports publics (OVid-TP).

Les adaptations d'ordonnances dans le cadre de la révision des actes normatifs relatifs aux transports publics ont pour conséquence que l'ordonnance sur les indemnités, les prêts et les aides financières



Référence du dossier: 151/2009-09-30/185

selon la loi sur les chemins de fer (OIPAF) est à présent subdivisée en deux ordonnances, l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional des voyageurs (OITRV) et l'ordonnance sur les concessions et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCFIF).

L'ordonnance sur les concessions pour le transport des voyageurs (OCTV) a été entièrement révisée, l'ordonnance sur le transport public (OTP) y a été intégrée et s'appelle à présent ordonnance sur le transport de voyageurs (OTV).

Les autres propositions de modification des adaptations d'ordonnances dans le cadre de la RévTP sont des révisions partielles d'ordonnances préexistantes qui sont touchées par la RévTP.

3.1 Généralités

La majeure partie des réponses porte sur les nouvelles ordonnances. La plupart des révisions partielles qui ont été réunies dans l'ordonnance générale RévTP n'ont pas été commentées. Les adaptations et réorganisations proposées ont été approuvées en principe, notamment aussi la subdivision de l'OIPAF et la restructuration de l'OTV.

Outre les remarques d'ordre technique ou terminologique sur certaines dispositions, les questions ci-après ont souvent été mentionnées:

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

Certains milieux souhaitent que l'on reprenne encore une fois les dispositions afin de vérifier si l'on ne pourrait pas obtenir une meilleure vue d'ensemble avec moins de détails. Au contraire, d'autres réponses demandent davantage d'exhaustivité et de précision pour certaines dispositions. Il s'agit en particulier de la délimitation d'activités déterminantes pour la sécurité, de l'uniformisation des examens et de la formation des experts. Quelques avis ont exprimé une certaine insécurité en matière de contrôle de l'aptitude au service, qui, dans les dispositions, ne devrait pas être effectué par des fonctionnaires. De plus, il y a lieu de préciser les autorisations d'accès sur la banque de données. On a également souhaité que les dispositions d'exécution entrent en vigueur en même temps au niveau du Département.



3.3 Ordonnance sur la vidéosurveillance dans les transports publics (OVid-TP)

De nombreux avis posent la question de savoir dans quel cadre la Confédération est investie de la compétence de promulguer un droit formel de la protection des données pour le traitement des données par le droit cantonal et communal. De plus, certains milieux considèrent qu'il est disproportionné de devoir indiquer le but de la vidéosurveillance et sa base juridique à l'endroit surveillé (art. 3 al. 2). Une grande partie des milieux consultés souhaite que le délai d'évaluation des enregistrements soit étendu à 3 jours ouvrables. Certains ajoutent qu'il ne suffit pas de fixer une obligation de les détruire au bout de 100 jours, mais qu'il faut aussi inscrire une durée minimale de conservation. De plus, le comptage des passagers à des fins de sécurité de l'exploitation devrait être possible.

3.4 Ordonnance sur le transport de voyageurs (OTV)

En principe, les réactions à la refonte de l'OTV étaient positives. La nouvelle structure et la libéralisation accrue ont été appréciées.

3.4.1 Transport des voyageurs avec obligation d'obtenir l'autorisation

Quelques cantons sont d'avis qu'il faut renoncer entièrement à l'établissement d'autorisations cantonales selon l'art. 7. Ailleurs, on approuve les autorisations cantonales.

3.4.2 Exception à la régle du transport des voyageurs

De nombreuses réactions approuvent que désormais, les courses avec des véhicules d'une capacité ≤ 9 personnes y c. le conducteur soient exemptées de la régle du transport des voyageurs, du fait de la simplification et de la libéralisation que cela représente.

3.4.3 Concessions et autorisations territoriales

L'instrument de la concession territoriale a fait ses preuves. Toutefois, quelques prises de position trouvent que la limitation aux courses collectives et aux courses à la demande est définie trop strictement.



Référence du dossier: 151/2009-09-30/185

3.4.4 Transferts d'aéroport

Quelques réactions demandent la suppression ou la reformulation de l'al. 2 de l'art. 11 qui régit les transferts d'aéroport.

3.4.5 Demande de concession

La disposition sur les exemplaires de la demande à présenter est obsolète. Il devrait suffire à l'autorité compétente de recevoir au plus trois originaux et la version électronique.

3.4.6 Durée

Certains cantons et entreprises de transport apprécient la possibilité d'octroyer la concession ou de la renouveler pour une plus courte durée. Quelques-uns proposent également que ceci devrait être possible également lorsqu'une mise au concours est « seulement » prévue ou que l'on souhaite harmoniser préventivement des durées de concession différentes.

3.4.7 Suppression de l'autorisation cantonale

Certains milieux ont trouvé que le droit de transporter des voyageurs est sur-réglementé. Ils sont d'avis que l'on devrait examiner l'éventualité de renoncer entièrement à l'autorisation cantonale selon l'art. 7 OTV.

3.4.8 Arrêts et tracé

La disposition selon laquelle le canton fixe des arrêts appropriés et assure leur raccordement aux transports publics, complétée par une mention précisant qu'il y a lieu d'assurer une infrastructure et un marquage appropriés des arrêts, a rencontré l'incompréhension de nombreux participants à l'audition. Il appartient à l'entreprise de transport au bénéfice d'une autorisation fédérale de veiller à une infrastructure et à un marquage appropriés des arrêts.

3.4.9 Service direct

De nombreux cantons demandent que le droit de regard des commanditaires sur la fixation des tarifs et des clés de répartition soit inscrit dans la base légale.



Référence du dossier: 151/2009-09-30/185

3.4.10 Transport de bicyclettes

Il est également souhaité que l'on ajoute un article sur le transport de bicyclettes, selon lequel les entreprises de transport proposent un chargement des vélos par les voyageurs, dans la mesure où ceci est possible pour l'exploitation et économiquement admissible.

3.4.11 Traitement des données par l'OFT

On apprécie d'une part que l'OFT recense auprès des entreprises de transport des données servant à la planification du trafic, qui peuvent aussi être remises aux offices des cantons pour leurs études. D'autre part, il est rappelé que la proportionnalité est de rigueur. Des exceptions devraient être possibles, notamment pour les petites ET.

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

Les prises de position reçues permettent de conclure que cette ordonnance est perçue de manière très différenciée dans l'ensemble. Grosso modo, on peut dire que certains articles donnent lieu à des positionnements clairs des cantons (commanditaires) vis-à-vis des entreprises de transport et d'autre part que le point de vue des représentants du trafic individuel est défendu contre celui du rail.

3.5.1 Conditions d'indemnités et offres de transport régional des voyageurs (art. 6-10)

Les conditions d'indemnités et l'offre de trafic régional des voyageurs ont fait l'objet de nombreuses réactions. La nouvelle prise en compte d'un degré minimal de rentabilité a été appréciée et soutenue par certains milieux. Mais dans l'optique de l'ampleur de l'offre commandée, une grande partie craint une détérioration de la desserte des transports publics dans les régions rurales. De même, la prise en compte de la qualité des offres a été majoritairement approuvée, mais les entreprises de transport ont fait remarquer que l'acquisition et le traitement des données nécessaires à la mesure de la qualité représentent pour elles une charge considérable et qu'elles doivent donc être consultées.

3.5.2 Procédure de commande

La nouvelle procédure de commande de deux ans fixée dans la LTV à l'art. 31 a été vivement discutée dans le cours de l'audition. Les entreprises de transport qui ont pris position sur la question apprécient ce nouvel horizon de planification plus large. La plupart des cantons demandent toutefois de pouvoir adapter l'offre et corriger l'horaire la deuxième année.



Référence du dossier: 151/2009-09-30/185

3.5.3 Offres

Le domaine des offres a également suscité de nombreuses suggestions quant aux délais, au dimensionnement, aux soumissions. Le système d'indices établi a fait ses preuves, il est apprécié et estimé. Les entreprises de transport ont encore demandé qu'en cas de perfectionnement et d'adaptation des indices, les entreprises de transport soient consultées.

3.5.4 Tarifs

Pour de nombreux milieux consultés, la question des tarifs s'est avérée importante. En principe, il s'agit de savoir si et dans quelle mesure la Confédération devrait ou doit s'engager dans ce domaine, et comment mettre en œuvre une compensation tarifaire.

3.5.5 Rémunération du capital propre et investissements

La rémunération du capital propre est approuvée en principe. Certains ont demandé que l'utilisation du gain obtenu par le financement de ce capital ne soit pas limitée comme le propose la version de l'audition, et que l'on se base sur le capital nécessaire à l'exploitation pour calculer les coûts financiers imputables dans les offres.

3.5.6 Garantie d'Etat

L'option de garantie d'Etat afin d'offrir des conditions d'intérêts moins chères pour les prêts externes est appréciée des milieux consultés. Il reste des questions à éclaircir à propos de la mise en œuvre.

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

3.6.1 Processus de controlling

Certains cantons demandent que l'accord avec les cantons soit nécessaire dans les négociations des offres et dans la convention des valeurs-cibles. Il est également souhaité que le processus de controlling contienne aussi l'examen d'objets isolés de plus grande importance.



Référence du dossier: 151/2009-09-30/185

3.6.2 Financement par programme

Certains cantons souhaitent au moins une période transitoire suffisante pour l'introduction d'un financement par programme. Mais ils préféreraient d'une manière générale avoir le choix entre financement par objet et par programme.

3.6.3 Remboursement de prêt et formes de financement

Les partisans du trafic individuel rejettent catégoriquement cet article.

3.6.4 Offres

La prise en compte des derniers comptes annuels suscite des réactions positives à cet article. Il est souhaité que les documents puissent être remis sous forme électronique après accord avec les commanditaires. De plus, les entreprises de transport mentionnent que si l'offre porte sur plusieurs années, aucun changement de prix du sillon ne devrait se produire.

3.7 Ordonnance sur les horaires (OH)

3.7.1 Généralités

Certains cantons souhaitent que les ET soient tenues à une évaluation systématique des réactions des clients, qu'elles transmettraient aux commanditaires. Ceux-ci souhaitent aussi que l'on renonce à mettre en ligne le projet d'horaire.

3.7.2 Modification d'horaire

Certaines entreprises de transport apprécient qu'en cas d'interruption de l'exploitation du fait d'événements imprévus, il soit à présent obligatoire d'informer l'entreprise concernée. Mais elles demandent ou favorisent une interprétation encore plus stricte, selon laquelle les dérogations par rapport à l'horaire planifié soient mises gratuitement à disposition de l'ET concernée.



Référence du dossier: 151/2009-09-30/185

3.8 Ordonnance sur la contribution et les tâches des entreprises de transport au bénéfice d'une concession fédérale lors de situations extraordinaires

Quelques demandes de précision de certains articles isolés ont été formulées.

3.9 Ordonnance générale RévTP :

3.9.1 Ordonnance sur la construction et l'exploitation des chemins de fer (OCF)

Les entreprises de transport font observer que la fourniture des données liées au tronçon (selon l'annexe 3, art. 12b al. 1) à des fins de planification du trafic peut représenter un lourd surcroît de travail pour les entreprises de transport. Par conséquent, ils demandent une harmonisation entre les données souhaitées de la douane et de l'OFT ou de l'OFS.

3.9.2 Ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF)

La prolongation de la durée de validité du certificat de sécurité est appréciée. Le droit de contrôle des gestionnaires de l'infrastructure (art. 24) doit encore être adapté et les entreprises de transport souhaitent que les résultats du groupe de travail entre OFT, CFF et BLS soient intégrés dans les travaux de législation.

3.9.3 Ordonnance sur le travail dans les entreprises de transports publics (OLDT)

L'introduction et la mise en œuvre du temps de travail à l'année sont en principe approuvées par les intervenants. Mais certains demandent que la période comprenne 12 mois. De plus, l'article 25 al. 1 sur la réglementation du travail de nuit dans la protection spécifique des jeunes ne devrait pas être abrogé.

3.9.4 Ordonnance sur la licence d'entreprise de transport de voyageurs et de marchandises par route (OTVM)

Il n'y a pas eu de remarques sur les adaptations de l'OTVM.



Référence du dossier: 151/2009-09-30/185

3.9.5 Ordonnance sur les parts cantonales dans les indemnités et les aides financières pour le trafic régional (OPCTR)

Outre des remarques d'ordre technique ou terminologique sur certaines dispositions, il n'y a pas eu de remarques sur les adaptations de l'OPCTR.

3.9.6 Ordonnances sur le contrôle de la circulation routière et ordonnance sur les règles de la circulation routière

Quelques-uns se demandent pourquoi, dans le trafic des voyageurs concessionnaire ou transfrontalier, les valeurs d'alcoolémie entraînant l'état d'incapacité à la conduite chez les conducteurs de véhicules à moteur sont différentes de la valeur qui régit l'incapacité au service pour les activités déterminantes pour la sécurité.

3.9.7 Ordonnance sur la construction des bateaux

L'UTP et le BLS demandent une extension de la disposition sur les personnes à désigner pour le contrôle de l'aptitude au service (art. 44 al. 5). Pour la faisabilité des contrôles dans la pratique, il suffit d'une position dirigeante mais avec la qualification spécialisée ad hoc.

3.9.8 Ordonnance concernant l'organisation et la tenue du registre des gages sur les entreprises de chemins de fer et de navigation

Aucune remarque sur les adaptations de cette ordonnance n'a été formulée.