

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

du 11 novembre 2009 (Etat le 1<sup>er</sup> janvier 2016)

---

*Le Conseil fédéral suisse,*

vu les art. 30, al. 3, et 63, al. 1, de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV)<sup>1</sup>,

vu l'art. 97 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF)<sup>2</sup>,

vu l'art. 26 de la loi du 23 juin 2006 sur les installations à câbles<sup>3,4</sup>

*arrête:*

## Chapitre 1 Dispositions générales

### Art. 1 Objet

La présente ordonnance règle:

- a. l'indemnisation des coûts non couverts des offres du trafic régional de voyageurs que la Confédération et les cantons commandent ensemble et la procédure de commande;
- a<sup>bis</sup>.<sup>5</sup> les parts à verser par les cantons et la Confédération au titre de l'indemnisation des offres du trafic régional de voyageurs qu'ils commandent ensemble;
- b.<sup>6</sup> la commande, par la Confédération, les cantons ou les communes, d'autres offres, d'améliorations d'offres et de facilités tarifaires;
- c. l'octroi d'aides financières.

### Art. 2<sup>7</sup> Bénéficiaires des indemnités

<sup>1</sup> Les entreprises peuvent obtenir des indemnités et des aides financières selon les art. 28 à 31c 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

RO 2009 6061

<sup>1</sup> RS 745.1

<sup>2</sup> RS 742.101

<sup>3</sup> RS 743.01

<sup>4</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 14 oct. 2015, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2016 (RO 2015 4165).

<sup>5</sup> Introduite par le ch. I de l'O du 14 oct. 2015, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2016 (RO 2015 4165).

<sup>6</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2013 1701).

<sup>7</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 14 oct. 2015, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2016 (RO 2015 4165).

d'une concession conformément à l'art. 6 LTV, d'une autorisation conformément à l'art. 8 LTV ou d'une convention internationale.

<sup>2</sup> 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 l'art. 31 LTV.

### **Art. 3**           Trafic local

Le trafic local qui est exclu des prestations fédérales conformément à l'art. 28, al. 2, LTV comprend des lignes servant à la desserte capillaire des localités. Une ligne sert à cette desserte lorsque les arrêts se trouvent, en règle générale, à moins de 1,5 km du point de liaison le plus proche avec le réseau supérieur des transports publics et que la distance entre les arrêts est courte.

### **Art. 4**           Définitions

Au sens de la présente ordonnance, on entend par:

- a. *trafic régional de voyageurs*: le transport de voyageurs à l'intérieur d'une région, y compris la desserte de base de localités, ainsi que le transport de voyageurs entre une région et des régions voisines, même étrangères;
- b. *ligne*: toutes les courses ininterrompues ayant les mêmes points de départ et d'arrivée, y compris les courses de renfort, du matin et du soir sur des sections de ligne; les points de jonction et les points auxquels la fonction de desserte se modifie sont également considérés comme points de départ et d'arrivée; les lignes qui suivent le même itinéraire mais qui ont des fonctions de desserte différentes sont considérées comme des lignes différentes.

## **Chapitre 2 Indemnisation du trafic régional de voyageurs**

### **Section 1 Principes**

#### **Art. 5**

<sup>1</sup> Les indemnités du trafic régional de voyageurs sont versées pour chaque ligne séparément.

<sup>2</sup> L'ampleur de l'offre commandée est définie en premier lieu en fonction de la demande.

### **Section 2 Conditions d'indemnisation**

#### **Art. 6**

<sup>1</sup> La Confédération et les cantons indemnisent ensemble une offre du trafic régional de voyageurs:

- a. si la ligne a une fonction de desserte conformément à l'art. 5 de l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur le transport de voyageurs (OTV)<sup>8</sup>;
- b. si la ligne relie des localités ou parties de localités non encore desservies (desserte multiple), à moins qu'elle n'assure une liaison supplémentaire importante;
- 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 ligne présente une rentabilité minimale;
- f. si les prescriptions des commanditaires concernant la qualité et la sécurité de l'offre de transport et le statut des employés sont respectées;
- g. si le service direct selon l'art. 16 LTV est assuré; et
- h.<sup>9</sup> si l'offre fait l'objet d'une concession, d'une autorisation ou d'une convention internationale.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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 visés à l'art. 20. Les conditions sont vérifiées périodiquement et adaptées aux circonstances actuelles.

<sup>4</sup> 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 les conditions visées à l'al. 1 ne sont pas toutes remplies.

### Section 3 Offre du trafic régional de voyageurs

#### Art. 7 Etendue de l'offre commandée

<sup>1</sup> La Confédération et les cantons commandent l'offre ensemble en se fondant sur la demande.

<sup>2</sup> La Confédération et les cantons assurent une desserte minimale de quatre paires de courses si la demande moyenne sur la section la moins fréquentée d'une ligne atteint au moins 32 personnes par jour.

<sup>8</sup> RS 745.11

<sup>9</sup> Introduite par le ch. I de l'O du 29 mai 2013 (RO 2013 1701). Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 14 oct. 2015, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2016 (RO 2015 4165).

<sup>3</sup> Une offre de 18 paires de courses à la cadence horaire intégrale doit être fournie si la demande moyenne sur la section la plus fréquentée d'une ligne dépasse 500 personnes par jour.

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

- a. des raisons de capacité 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 possible d'acquérir ainsi d'importants marchés supplémentaires.

<sup>5</sup> 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.

<sup>6</sup> 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.

<sup>7</sup> La Confédération n'indemnise pas l'offre dépassant l'étendue définie aux al. 2 à 6.

<sup>8</sup> La Confédération et les cantons peuvent convenir d'une indemnité forfaitaire avec une entreprise de transport dans les cas suivants:

- a. il s'agit d'aménager une nouvelle ligne;
- b. une convention d'adjudication ou d'objectifs a été conclue; ou
- c. les pouvoirs publics en retirent un avantage pour d'autres raisons.<sup>10</sup>

## **Art. 8** Détermination de la demande

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

<sup>2</sup> La charge en section est définie par le total des voyageurs transportés sur la section dans les deux sens du lundi au vendredi au cours d'une année, divisé par la somme des jours de transport dans la période correspondante.

## **Art. 9** Qualité de l'offre

<sup>1</sup> L'OFT crée un système national pour mesurer la qualité de l'offre et des prestations des entreprises du trafic régional de voyageurs. Il associe les cantons et les entreprises de transport à cette mesure.

<sup>2</sup> 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 de voyageurs et, le cas échéant, qu'elles les améliorent dans le cadre de la convention d'offre.

<sup>10</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2013 1701).

**Art. 10**      Equilibre tarifaire

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Les entreprises de transport peuvent offrir aux indigènes des tarifs réduits jusqu'à concurrence des tarifs pratiqués précédemment et en accord avec la Confédération et les cantons.

**Section 4**      **Procédure de commande****Art. 11**      Déroulement, délais

<sup>1</sup> La procédure de commande est exécutée pour une période d'horaire; celle-ci dure en général deux ans.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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 les cantons

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

<sup>2</sup> Pour chaque ligne, les commanditaires s'entendent sur un canton qui dirige la procédure de commande. Si les cantons ne parviennent pas à se mettre d'accord, la décision revient à l'OFT.

<sup>3</sup> Les cantons dirigent la procédure notamment en ce qui concerne la définition de l'offre de transport, l'examen des offres des entreprises et les négociations avec ces dernières ainsi que la définition et la vérification de la qualité des prestations.

<sup>4</sup> L'OFT offre son soutien aux cantons lors de l'examen des offres, notamment en procédant à des comparaisons des indices. Il veille à l'échange d'informations anonymisées entre les cantons dans la mesure où elles sont importantes pour l'examen des offres.

<sup>5</sup> 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 les offres sur le plan régional, pour veiller à leur intégration dans le trafic d'ordre supérieur et pour traiter les autres questions liées à la procédure de commande. Ils entretiennent, en dehors de la procédure de com-

mande également, des contacts permanents concernant le développement des offres. Les autres intéressés doivent être pris en compte de manière appropriée.

#### **Art. 14** Objectifs financiers

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral fixe les moyens financiers destinés au trafic régional de voyageurs:

- a. dans le projet de budget annuel;
- b.<sup>11</sup> dans le plafond de dépenses conformément à l'art. 30a LTV.

<sup>2</sup> L'OFT octroie les fonds aux cantons en fonction des prestations fédérales antérieures. Il peut aussi 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 qui accroissent la part des transports publics dans le trafic total.

#### **Art. 15** Rémunération du capital propre

<sup>1</sup> La Confédération et les cantons peuvent accorder en commun aux entreprises de transport une rémunération du capital propre afin d'accroître en particulier la part du capital propre au capital global. Ils peuvent lier la rémunération du capital propre à des charges déterminées.

<sup>2</sup> Au plus tard douze mois avant le début d'une période d'horaire, l'OFT communique aux entreprises autorisées à rémunérer leur capital propre le taux d'intérêt applicable à leurs offres. 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 5 Offres**

#### **Art. 16** Invitation à établir des offres

<sup>1</sup> Après avoir consulté l'OFT, les cantons informent les entreprises de transport des fonds disponibles pour le trafic régional de voyageurs, 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 intercantonal, les cantons coordonnent leurs prescriptions.

<sup>2</sup> Dans leur invitation à établir une offre, les commanditaires peuvent mentionner leur intention de conclure ou de poursuivre une convention d'adjudication ou d'objectifs. Les entreprises de transport établissent alors leurs offres sur la base des conventions d'adjudication ou d'objectifs.<sup>12</sup>

<sup>11</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 14 oct. 2015, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2016 (RO 2015 4165).

<sup>12</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2013 1701).

<sup>3</sup> Si une offre de transport doit, selon la volonté des commanditaires, être modifiée de façon que l'entreprise soit obligée de revoir fondamentalement son régime d'exploitation, les commanditaires en informent cette dernière au plus tard trois ans avant l'introduction de la nouvelle offre de transport.

<sup>4</sup> Les entreprises de transport qui sont sollicitées pour une offre et qui ne souhaitent pas en présenter informent les commanditaires dans le délai d'un mois. Les entreprises de transport qui ont conclu des conventions d'adjudication doivent présenter une offre pour les lignes concernées.<sup>13</sup>

<sup>5</sup> 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

<sup>1</sup> 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 la comptabilité analytique de l'année précédente est disponible, mais au plus tard à la fin avril.

<sup>2</sup> Les offres sont subdivisées en lignes. Si les prescriptions des commanditaires le prévoient, il y a lieu de réunir plusieurs lignes en une ligne d'offre.

<sup>3</sup> 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.<sup>14</sup> la justification des écarts par rapport aux planifications précédentes, aux conventions d'adjudication, aux conventions d'objectifs et 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 chaque année 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 tarifaires.

<sup>13</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2013 1701).

<sup>14</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2013 1701).

<sup>3bis</sup> Si une entreprise a conclu une convention d'adjudication, elle n'est pas tenue de présenter les documents visés à l'al. 3, let. d, e, g, j et k, pour les deux premières périodes d'horaire. Les commanditaires peuvent exiger ces documents pour les offres suivantes.<sup>15</sup>

<sup>4</sup> Les commanditaires peuvent exiger des documents supplémentaires, notamment des preuves 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 du 13 décembre 2002 sur l'égalité pour les handicapés<sup>16</sup>.

<sup>5</sup> Les documents peuvent être transmis sous forme électronique. Les offres doivent dans tous les cas porter une signature valable.

#### **Art. 18** Examen des offres

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

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

<sup>3</sup> En vue du contrôle, l'OFT entend les cantons et les entreprises de transport concernées. Lors du contrôle, il tient compte notamment des différences concernant les coûts de financement des investissements. Si les indices divergents ne peuvent être justifiés, il demande à l'entreprise de transport d'adapter l'offre au niveau des indices d'entreprises de transport comparables.

#### **Art. 19**<sup>17</sup> Investissements

<sup>1</sup> Les coûts subséquents des investissements peuvent être intégrés dans les comptes prévisionnels d'une offre si les commanditaires ont donné leur accord avant que l'investissement soit effectué.

<sup>2</sup> Si, lors d'un transfert des moyens d'exploitation selon l'art. 32I, al. 2, LTV, le capital emprunté spécialement pour financer ces moyens d'exploitation n'est pas transféré avec tous les droits et obligations à la nouvelle entreprise de transport, il incombe à celle-ci de rembourser la valeur comptable résiduelle à l'entreprise précédemment mandatée. Il incombe aux commanditaires de rembourser à l'entreprise précédemment mandatée les frais de sortie non assurés par rapport au bailleur de fonds.

<sup>3</sup> Lorsqu'il est prévu d'affecter des moyens d'exploitation à des lignes de chemin de fer dont le degré de couverture des coûts est inférieur à 30 %, les commanditaires

<sup>15</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2013 1701).

<sup>16</sup> RS 151.3

<sup>17</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2013 1701).



vérifient, avant de donner leur accord conformément à l'al. 1, si des offres alternatives seraient réalisables avec un meilleur rapport coût-utilité.

<sup>4</sup> Lors de la vérification, ils tiennent notamment compte, en sus de la rentabilité:

- a. des enjeux visés à l'art. 31a, al. 3, LTV;
- b.<sup>18</sup> des coûts et des recettes de l'infrastructure des tronçons concernés;
- c. du taux d'utilisation de la ligne aux heures de pointe;
- d. des effets sur la qualité de la desserte.

<sup>5</sup> La vérification est réitérée au bout de dix ans au plus tard.

#### **Art. 20**            Système d'indices

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

### **Section 6**        Conventions d'offre

#### **Art. 21**            Conclusion de conventions d'offre

<sup>1</sup> Lorsque 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 en informe les commanditaires dans les quinze jours.

<sup>2</sup> Les entreprises de transport peuvent se prévaloir d'un droit à une commande uniquement si les lignes font l'objet d'une convention d'adjudication.<sup>19</sup>

<sup>3</sup> Dans des cas particuliers, les commanditaires peuvent lier la conclusion d'une convention d'offre à l'existence d'une convention d'objectifs valable.

<sup>4</sup> La convention d'offre est valable pour une période d'horaire.

<sup>5</sup> Les indemnisations fédérales et cantonales convenues pour plus d'une année dépendent de l'approbation du budget. Si les indemnisations sont réduites par la suite, les entreprises de transport sont en droit d'adapter l'offre de transport en conséquence en accord avec les commanditaires.<sup>20</sup>

<sup>18</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 14 oct. 2015, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2016 (RO 2015 4165).

<sup>19</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2013 1701).

<sup>20</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2013 1701).

**Art. 22** Réserves

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

<sup>2</sup> Les éventuels remboursements des entreprises de transport sont pris en compte dans les indemnités de la période suivante.

**Art. 23** Négociations ultérieures

<sup>1</sup> Une nouvelle négociation sur la convention est ouverte si de nouveaux éléments importants apparaissent après la conclusion de la convention, mais avant son entrée en vigueur.

<sup>2</sup> Il n'est possible d'adapter les conventions d'offre entrées en vigueur qu'avec l'accord de tous les commanditaires et, en règle générale, que si les entreprises de transport doivent faire face à des circonstances indépendantes de leur volonté.

**Section 7 Conventions d'objectifs****Art. 24** Principes

<sup>1</sup> La Confédération et les cantons peuvent convenir d'objectifs financiers et qualitatifs à moyen ou à long terme avec les entreprises de transports, dans des conventions d'objectifs pluriannuelles. Les entreprises de transport doivent rendre compte régulièrement aux commanditaires de l'atteinte des objectifs.

<sup>2</sup> La Confédération et les cantons ne peuvent pas conclure avec les entreprises de transport des conventions qui vont à l'encontre des conventions d'objectifs.

<sup>3</sup> Les conventions d'objectifs sont conclues pour deux périodes d'horaire au moins, mais au maximum jusqu'à l'échéance de la concession des lignes mentionnées dans la convention d'objectifs. Plusieurs conventions d'objectifs peuvent être conclues avec des entreprises de transport dont les concessions arrivent à échéance à des dates différentes.

**Art. 25** Contenu de la convention d'objectifs

<sup>1</sup> La convention d'objectifs fixe au moins:

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

<sup>2</sup> Les conventions d'objectifs sont valables pour l'ensemble du réseau de l'entreprise de transport dans la mesure où elles ne contiennent pas de réglementation dérogatoire.

#### **Art. 26**            Système de bonus-malus

<sup>1</sup> La convention d'objectifs peut prévoir un système de bonus-malus.

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

<sup>3</sup> L'entreprise de transport comptabilise les bonus versés en tant que revenu extraordinaire et les malus en tant que charge extraordinaire.

<sup>4</sup> L'entreprise de transport peut décider librement de l'utilisation du bonus.

### **Section 8<sup>21</sup>**

#### **Mise au concours, adjudication et transfert d'offres de transport**

#### **Art. 27**            Planification des mises au concours

<sup>1</sup> Chaque canton dresse une planification des mises au concours des offres à mettre au concours conjointement avec la Confédération. Cette planification contient au moins les indications suivantes:

- a. offres de transport que le canton met au concours conjointement avec la Confédération;
- b. éventuelles autres offres de transport que le canton met au concours sans participation de la Confédération;
- c. date de la mise au concours;
- d. date de la mise en service;
- e. durée de l'adjudication;
- f. pour les offres de transport existantes: titulaires des concessions et date d'expiration de la concession;
- g. type de mode de transport (route ou rail);
- h. motif de la mise au concours;
- i. état de la mise au concours.

<sup>2</sup> S'il est prévu de mettre au concours une offre de transport existante, celle-ci doit être intégrée à la planification des mises au concours au moins douze mois auparavant. S'il s'agit d'octroyer une nouvelle concession pour une offre de transport régional de voyageurs par route, l'offre en question peut être intégrée à la planification des mises au concours à titre informatif.

<sup>21</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2013 1701).

<sup>3</sup> La planification des mises au concours requiert l'approbation de l'OFT et des cantons concernés.

<sup>4</sup> L'OFT veille à ce que les planifications cantonales des mises au concours soient coordonnées entre elles. Il vérifie notamment que les offres de transport à mettre au concours en commun contiennent les mêmes informations. Il publie une vue d'ensemble des planifications des mises au concours.

#### **Art. 27a** Valeurs seuils

<sup>1</sup> La valeur seuil du montant de l'indemnité à partir de laquelle les commanditaires mettent au concours des offres de transport par route conformément à l'art. 32, al. 2, let. b, LTV, est fixée d'après l'art. 6, al. 1, let. b, de la loi fédérale du 16 décembre 1994 sur les marchés publics<sup>22</sup> pour les offres de transport qui font l'objet d'un octroi de concession.

<sup>2</sup> Elle est de 500 000 francs hors TVA pour les offres de transport préexistantes.

<sup>3</sup> Dans les cas visés à l'art. 32c, al. 2, LTV, les commanditaires mettent au concours l'offre de transport même si le montant de l'indemnité n'atteint pas la valeur seuil.

#### **Art. 27b** Nouvelle offre de transport au sein d'un réseau régional préexistant

Une nouvelle offre de transport est considérée comme partie intégrante d'un réseau régional préexistant conformément à l'art. 32, al. 2, let. d, LTV, lorsque, dans une région, seule une entreprise de transport exploite plusieurs lignes de bus interconnectées et que la nouvelle offre de transport est intégrable au réseau préexistant de sorte qu'il en résulte des synergies d'exploitation avec les lignes préexistantes.

#### **Art. 27c** Coordination des procédures de mise au concours et de concession

<sup>1</sup> Si la mise au concours d'une offre de transport fait simultanément l'objet d'un octroi de concession, les entreprises présentent leur demande de concession en même temps que leur soumission. L'art. 12, al. 4, OTV<sup>23</sup> est applicable.

<sup>2</sup> La consultation conformément à l'art. 13 OTV a lieu dans le cadre de la procédure de mise au concours. Elle est lancée après indication de l'intention d'adjudication conformément à l'art. 27i, al. 4.

<sup>3</sup> Après la consultation, l'OFT décide de l'adjudication ainsi que de l'octroi ou du renouvellement de la concession.

#### **Art. 27d** Mise au concours avec la participation de plusieurs cantons

<sup>1</sup> Si plusieurs cantons participent à une mise au concours, ils désignent avant la mise au concours un canton qui sera chargé de diriger la procédure et conviennent de la répartition des frais de la mise au concours.

<sup>22</sup> RS 172.056.1

<sup>23</sup> RS 745.11

<sup>2</sup> Le canton chargé de diriger la procédure s'acquitte des tâches du canton visées aux art. 27e, 27h, 27i et 27m.

**Art. 27e** Procédure de mise au concours

<sup>1</sup> Le canton élabore les dossiers de mise au concours. Ceux-ci comprennent:

- a. les indications déterminantes pour la présentation des soumissions;
- b. les exigences auxquelles doivent satisfaire les soumissions;
- c. les critères d'évaluation de la qualification des entreprises soumissionnaires;
- d. les critères d'évaluation des soumissions;
- e. les délais de présentation des soumissions et des demandes de concession;
- f. la durée pour laquelle les entreprises sont liées à leurs soumissions.

<sup>2</sup> Le délai de présentation des soumissions et des demandes de concession est d'au moins 60 jours après la mise au concours. Les entreprises sont liées à leurs soumissions durant au plus douze mois à partir de l'écoulement du délai de présentation.

<sup>3</sup> Le canton présente les dossiers de mise au concours et les modifications de ces dossiers à l'OFT pour approbation, puis il met l'offre de transport au concours.

<sup>4</sup> Après la mise au concours, le canton publie:

- a. les modifications des dossiers de mise au concours immédiatement après leur approbation;
- b. sous forme anonymisée, les questions des entreprises intéressées et les réponses des commanditaires.

<sup>5</sup> Sur demande des entreprises intéressées, il envoie à celles-ci les dossiers de mise au concours et leur communique les indications visées à l'al. 4.

<sup>6</sup> Si plusieurs cantons participent à une mise au concours, le canton chargé de diriger la procédure présente, pour approbation, les dossiers de mise au concours et les modifications de ces dossiers aux cantons participants.

<sup>7</sup> Les commanditaires déterminent si les entreprises doivent attester dans leurs soumissions les coûts non couverts (soumissions nettes) ou les coûts planifiés (soumissions brutes).

**Art. 27f** Dédommagement

Les entreprises ne peuvent pas faire valoir de droit à être dédommées des coûts des soumissions.

**Art. 27g** Parties et combinaisons de l'offre de transport, variantes d'entreprise

<sup>1</sup> Lors de la mise au concours, il peut être prévu que les entreprises puissent présenter:

- a. des soumissions relatives à des éléments ou à des combinaisons de l'offre de transport;

b. des variantes d'entreprise.

<sup>2</sup> Les conditions-cadre sont fixées dans les dossiers de mise au concours.

**Art. 27h** Décachetage des soumissions

<sup>1</sup> Au moins un représentant du canton et un représentant de l'OFT décachètent ensemble les soumissions.

<sup>2</sup> Ils établissent un procès-verbal du décachetage et y inscrivent au moins les indications suivantes:

- a. les noms des personnes présentes;
- b. les noms des entreprises soumissionnaires;
- c. la date de réception des soumissions;
- d. les coûts non couverts des offres de transport;
- e. les soumissions visées à l'art. 27g.

<sup>3</sup> Le canton adresse le procès-verbal aux entreprises soumissionnaires en garantissant le secret professionnel. Lorsque plusieurs cantons participent à la mise au concours, le canton chargé de diriger la procédure leur fournit le procès-verbal.

**Art. 27i** Rectification et évaluation des soumissions

<sup>1</sup> Le canton rectifie les soumissions sur les plans technique et comptable de sorte qu'elles soient objectivement comparables. S'il contacte une entreprise à ce sujet, il consigne le déroulement et le résultat de la prise de contact.

<sup>2</sup> Les commanditaires peuvent s'informer sur une entreprise soumissionnaire, notamment:

- a. s'ils soupçonnent un motif d'exclusion conformément à l'art. 32f LTV, ou
- b. si les coûts non couverts de l'offre de transport sont particulièrement bas.

<sup>3</sup> L'OFT et le canton évaluent les soumissions à l'aide d'une analyse de la valeur utile ou d'un système équivalent et déterminent conjointement la soumission la plus économique.

<sup>4</sup> L'OFT informe les cantons concernés et les entreprises soumissionnaires de l'intention d'adjudication.

**Art. 27j** Compétence de décision de l'OFT

Si aucune décision d'adjudication n'est entrée en force neuf mois avant la mise en service, l'OFT statue sur l'exploitation de l'offre de transport.

**Art. 27k** Interruption de la procédure de mise au concours

Les commanditaires interrompent la procédure de mise au concours pour des motifs importants, notamment:

- a. si les conditions de la mise au concours se modifient de manière fondamentale;
- b. si aucune soumission ne satisfait aux exigences et aux critères fixés dans le dossier de la mise au concours.

**Art. 27/** Publication

<sup>1</sup> Les décisions sont publiées sur la plate-forme internet des marchés publics<sup>24</sup>.

<sup>2</sup> Ne sont pas publiées les décisions dans les cas visés à l'art. 32, al. 2, let. a, f et g, LTV.

**Art. 27m** Convention d'adjudication

<sup>1</sup> Le canton et l'OFT établissent conjointement la convention d'adjudication.

<sup>2</sup> L'OFT, les cantons participant à la mise au concours et l'entreprise de transport concluent la convention pour la durée fixée dans la décision d'adjudication.

<sup>3</sup> La convention d'adjudication fixe les montants des indemnités pour les deux premières périodes d'horaire et règle les adaptations en vue des années suivantes.

<sup>4</sup> En cas de modification fondamentale des conditions, les parties contractantes peuvent adapter la convention d'adjudication d'un commun accord.

**Art. 28** Changement d'entreprise adjudicataire

<sup>1</sup> L'entreprise précédemment mandatée peut exiger le transfert des moyens d'exploitation à la nouvelle entreprise de transport. L'accord des commanditaires est requis si l'acquisition de ces moyens d'exploitation n'a pas été approuvée par les commanditaires conformément à l'art. 19, al. 1, et si elle a eu lieu après le 1<sup>er</sup> janvier 1996.

<sup>2</sup> Si la nouvelle entreprise engage des employés de l'entreprise précédemment mandatée en vertu de l'art. 32/, al. 3, LTV, il ne s'agit pas d'un transfert des rapports de travail tel que visé à l'art. 333 du code des obligations<sup>25</sup>.

**Section 9** Comptabilité**Art. 29**

<sup>1</sup> Les entreprises qui fournissent des prestations de transport indemnisées doivent tenir, outre leurs comptes financiers, une comptabilité analytique sous forme de comptes par secteur au moins pour leur compte effectif.

<sup>2</sup> Les coûts et les recettes du trafic de voyageurs indemnisé doivent être justifiés par ligne de manière vérifiable. Outre le secteur trafic régional de voyageurs, l'entre-

<sup>24</sup> [www.simap.ch](http://www.simap.ch)

<sup>25</sup> RS 220

prise doit présenter, par secteurs propres, les autres offres de transport commandées par la Confédération, les cantons ou les communes ainsi que ses autres activités.

<sup>3</sup> L'OFT peut libérer les 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 de voyageurs sont attestés de manière irréfutable.

<sup>4</sup> La comptabilité analytique peut être utilisée à titre de comptes prévisionnels pour justifier dans l'offre les coûts non couverts par ligne.

<sup>5</sup> Afin d'indemniser la vente et la distribution en tant qu'offres autonomes, les commanditaires peuvent exiger des entreprises de transport qu'elles comptabilisent la vente et la distribution séparément dans les comptes prévisionnels et la comptabilité analytique.

<sup>6</sup> Pour les installations de transport à câbles, le trafic régional de voyageurs, l'infrastructure et le trafic marchandises forment un secteur commun. L'OFT décide des exceptions.

<sup>7</sup> Les recettes sont à ventiler par ligne entre les principaux types de titres de transport.

<sup>8</sup> Les prestations de faible envergure fournies pour le compte de tiers à l'aide des ressources du trafic régional de voyageurs sont considérées comme recettes annexes du secteur dudit trafic. Elles doivent couvrir au moins les coûts marginaux.

<sup>9</sup> L'OFT décide au cas par cas de l'attribution des offres, des recettes et des recettes annexes aux secteurs indemnisés.

<sup>10</sup> Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication règle les détails quant à la tenue de la comptabilité analytique et des comptes prévisionnels. Il règle notamment la ventilation des coûts et des recettes communs entre les différents secteurs et la répartition des recettes entre les principaux types de titres de transport.

## Section 10<sup>26</sup> Parts cantonales et fédérales dans les indemnités

### Art. 29a Calcul de la clé de répartition intercantonale

<sup>1</sup> Lorsqu'une ligne dessert le territoire de plusieurs cantons, ceux-ci fixent une clé de répartition intercantonale des indemnisations.

<sup>2</sup> Si les cantons ne peuvent pas se mettre d'accord sur une clé de répartition intercantonale, l'OFT la fixe en tenant compte de la longueur de la ligne sur le territoire du canton et de la desserte des stations.

<sup>3</sup> La desserte des stations équivaut au nombre des départs prévus à l'horaire dans le cadre de l'offre financée en commun par la Confédération et les cantons. Les gares et les points d'arrêt sont assimilés à des stations. Celles-ci sont attribuées en tout ou

<sup>26</sup> Introduite par le ch. I de l'O du 14 oct. 2015, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2016 (RO 2015 4165).



en partie à un autre canton lorsqu'elles se situent à moins d'un kilomètre de la frontière de ce canton et qu'elles servent à ses habitants. La répartition est arrondie au prochain quart vers le haut ou vers le bas.

<sup>4</sup> La longueur de la ligne se mesure à partir de la frontière cantonale. Les sections de lignes dépourvues de station desservant le canton en question ne sont pas comptées.

<sup>5</sup> Lorsque les indemnisations ne sont connues que pour un ensemble de plusieurs lignes, la répartition se fait proportionnellement aux kilomètres parcourus.

**Art. 29b**          Calcul des participations cantonales

<sup>1</sup> Les participations cantonales sont calculées à l'aide de la formule indiquée à l'annexe 1 compte tenu des conditions structurelles conformément à l'art. 30, al. 2, LTV.

<sup>2</sup> Elles sont calculées au moins tous les quatre ans. Elles figurent dans l'annexe 2.

**Art. 29c**          Variation annuelle maximale de la part de la Confédération

La variation annuelle de la part de la Confédération conformément à l'art. 30, al. 1, LTV peut atteindre 5 points de pourcentage au maximum.

### **Chapitre 3**

## **Commande et indemnisation d'autres offres, d'améliorations de l'offre et d'allègements 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**          Facilités tarifaires

Des facilités tarifaires peuvent être commandées et indemnisées lorsqu'elles sont propres à augmenter la part des transports publics dans le trafic global. Les commanditaires de facilités tarifaires compensent les pertes de recettes des entreprises de transport.

**Art. 32**          Communautés tarifaires

Dans les communautés tarifaires, la Confédération et les cantons peuvent commander ensemble des offres sur des lignes du trafic régional de voyageurs et les indemniser sans dédommagement séparé pour les pertes de recettes, pour autant que:

- a. 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;

- b. les mesures tarifaires simplifient l'utilisation de l'offre globale des transports publics;
- c. des investissements spéciaux des communautés tarifaires touchant plusieurs secteurs soient 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 sont à l'origine de ces extensions.

## **Chapitre 4 Aides financières**

### **Section 1 Garanties de la Confédération**

**Art. 34** Principe

La Confédération peut accorder une garantie pour le financement des investissements du trafic régional de voyageurs, dans le cadre des crédits alloués.

**Art. 35** Conditions et charges

<sup>1</sup> Les garanties de la Confédération sont accordées pour le financement d'investissements qui servent à fournir des prestations indemnisées et dont les coûts subséquents peuvent être imputés aux comptes prévisionnels d'une offre conformément à l'art. 19, al. 1. L'OFT décide des exceptions en accord avec l'Administration fédérale des finances.

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

**Art. 36** Compétence

<sup>1</sup> Les garanties de la Confédération sont octroyées par l'OFT.

<sup>2</sup> Les demandes de garantie doivent être déposées au moins trois mois avant le début de la durée de validité souhaitée.

### **Section 2 Conversion des prêts et suspension de remboursements**

**Art. 37** Principe

<sup>1</sup> 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 de voyageurs.

<sup>2</sup> 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. 38** 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 dont les coûts subséquents peuvent être imputés aux comptes prévisionnels d'une offre conformément à l'art. 19, al. 1. L'OFT décide des exceptions.

**Art. 39** Présentation de la demande

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

**Art. 40** Convention de conversion ou de suspension

<sup>1</sup> L'OFT, les cantons concernés et l'entreprise de transport concluent une convention de conversion ou de suspension. Ils y définissent les charges qui en découlent.

<sup>2</sup> En cas de conversion ou de suspension de prêts remboursables supérieurs à 10 millions de francs, l'OFT demande l'accord de l'Administration fédérale des finances.

### **Section 3 Contributions et prêts sans intérêts**

**Art. 41** Octroi de contributions et de prêts

Dans le but de promouvoir de nouvelles solutions et dans d'autres 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. 42** Investissements des installations de transport à câbles

Dans le cadre des crédits alloués, la Confédération peut octroyer des prêts sans intérêts et des contributions selon les art. 49 à 58, LCdF pour des investissements dans des installations de transport à câbles si ces investissements ne peuvent être financés par les fonds d'amortissement.

**Art. 43** Conditions et charges

<sup>1</sup> Les contributions ne sont accordées que pour les investissements qui servent à fournir des prestations indemnisées et dont les coûts subséquents peuvent être imputés aux comptes prévisionnels d'une offre conformément à l'art. 19, al. 1. L'OFT décide des exceptions.

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

**Art. 44**      Forme des contributions d'investissement

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> La Confédération peut aussi participer au capital social d'une entreprise de transport.

<sup>3</sup> L'entreprise de transport tient compte des amortissements dans ses comptes prévisionnels. Les amortissements sont comptabilisés avec les montants des indemnités.

<sup>4</sup> La constitution de droits de gage est réservée.

**Art. 45**      Convention d'investissement dans les transports

<sup>1</sup> L'OFT, les cantons concernés et l'entreprise de transport concluent une convention d'investissement. Ils y définissent le type et le montant des contributions et les charges qui en découlent.

<sup>2</sup> Un intérêt moratoire de 5 % par année est dû lorsque les parts des contributions d'investissement ne sont pas payées dans les 60 jours après échéance en cas de délais de paiement conclus contractuellement.

**Art. 46**      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 du 5 octobre 1990 sur les subventions<sup>27</sup>.

**Chapitre 5 Dispositions finales****Art. 46a**<sup>28</sup>      Abrogation d'un autre acte normatif

L'ordonnance du 18 décembre 1995 sur les parts cantonales dans les indemnités et les aides financières pour le trafic régional<sup>29</sup> est abrogée.

**Art. 47**      Dispositions transitoires

<sup>1</sup> La procédure de commande pour les offres présentées avant l'entrée en vigueur de la présente ordonnance est régie par les dispositions en vigueur à la date à laquelle l'offre a été présentée.

<sup>2</sup> La procédure de commande pour l'année d'horaire 2011 est régie par l'ancien droit.

<sup>27</sup> RS 616.1

<sup>28</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 14 oct. 2015, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2016 (RO 2015 4165).

<sup>29</sup> [RO 1996 169, 2007 5823 ch. I 11, 2009 5959 ch. I 3, 2011 5261, 2013 1641]

<sup>3</sup> Les petits téléphériques avec fonction de desserte sont assimilés aux entreprises de transport visées à l'art. 2, al. 1, jusqu'à l'échéance de l'autorisation cantonale obtenue pour le transport de personnes.

**Art. 47a**<sup>30</sup> Disposition transitoire de la modification du 29 mai 2013

Si des soumissions ont déjà été présentées en vue d'offres de transport pour la période d'horaire 2014/2015 avant l'entrée en vigueur de la présente modification, il n'est plus nécessaire de mettre ces offres de transport au concours.

**Art. 48** Entrée en vigueur

La présente ordonnance entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2010.

<sup>30</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO **2013** 1701).

*Annexe I*<sup>31</sup>  
(art. 29b, al. 1)

## **Participations cantonales: conditions structurelles et formule**

1. La densité démographique est applicable en tant que condition structurelle conformément à l'art. 30, al. 2, LTV. Elle est indiquée par le quotient du chiffre de la population recensée et de la surface productive. L'indice de densité démographique (IDD) est exprimé comme la valeur inverse de la densité démographique d'un canton par rapport à la moyenne suisse.

2. Pour le calcul de la participation cantonale, l'indice de densité démographique est converti pour donner le coefficient d'indice structurel (CIS) suivant:

$$\text{CIS(IDD)} = \{600 \% - \text{IDD}\} / 600 \%$$

3. Les participations cantonales sont calculées à l'aide de la formule suivante, le résultat étant arrondi à l'unité:

$$\text{Participation cantonale} = \text{CIS(IDD)}^3 \times 0.5455 + 0.2$$

<sup>31</sup> Introduite par le ch. II de l'O du 14 oct. 2015, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2016 (RO 2015 4165).

*Annexe 232*  
(art. 29b, al. 2)

## Participations cantonales en pour cent

Canton	Participation cantonale (en %)
	Années de l'horaire 2016 à 2019
ZH	67
BE	47
LU	53
UR	24
SZ	47
OW	28
NW	46
GL	28
ZG	63
FR	45
SO	56
BS	73
BL	62
SH	52
AR	48
AI	29
SG	53
GR	20
AG	60
TG	54
TI	44
VD	53
VS	37
NE	50
GE	71
JU	26

<sup>32</sup> Introduite par le ch. II de l'O du 14 oct. 2015, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2016 (RO 2015 4165).

