



---

## Rapport explicatif en vue de l'audition relative au projet du 20 janvier 2015

### Concernant la modification de :

- L'ordonnance du 1<sup>er</sup> novembre 2000 sur la licence d'entreprise de transport de voyageurs et de marchandises par route (OTVM)
- L'ordonnance du 4 novembre 2009 sur le transport de voyageurs (OTV)

Entrée en vigueur prévue des modifications : 1<sup>er</sup> août 2015

Modifications et commentaires

---





Référence du dossier : OFT / BAV-350.0-00001/00001/00004/00001/00002

## 1. Contexte

Depuis l'entrée en vigueur de l'Accord du 21 juin 1999 entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route<sup>1</sup> (Accord sur les transports terrestres, ATT), la Suisse applique des prescriptions juridiques équivalentes à celles de l'UE dans la perspective de l'accès au marché européen du transport de voyageurs et de marchandises d'une part, et à la profession d'entreprise de transport par route, d'autre part. Or les bases légales de l'UE ont été modifiées, ce qui implique une révision des bases légales suisses.

Les actes normatifs suivants sont concernés :

- Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil<sup>2</sup>
- Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (nouvelle version)<sup>3</sup>
- Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus<sup>4</sup>

Sur la base du message du 4 septembre 2013 relatif à la modification du droit des entreprises de transport routier et du droit pénal des transports (FF **2013** 6441), les Chambres fédérales ont adopté, le 26 septembre 2014, les modifications portant sur les actes normatifs suivants :

- Loi fédérale du 20 mars 2009 sur les entreprises de transport par route (LEnTR ; RS 744.10 ; FF **2014** 7077)
- Loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV ; RS 745.1 ; FF **2014** 7065).

Le délai référendaire a expiré le 15 janvier 2015.

---

<sup>1</sup> RS 0.740.72.

<sup>2</sup> JO L 300 du 14.11.2009, p. 51; modifié par le règlement (UE) n° 613/2012, JO L 178 du 10.7.2012, p. 6.

<sup>3</sup> JO L 300 du 14.11.2009, p. 72; modifié par le règlement (UE) n° 612/2012, JO L 178 du 10.7.2012, p. 5.

<sup>4</sup> JO L 300 du 14.11.2009, p. 88; modifié par le règlement (UE) n° 611/2012, JO L 178 du 10.7.2012, p. 4.



Référence du dossier : OFT / BAV-350.0-00001/00001/00004/00001/00002

Les modifications proposées ont notamment pour but d'adapter les dispositions suisses à celles de l'UE. La révision des présentes ordonnances pérennise et consolide l'intégration de la Suisse au marché européen du transport routier grâce à l'application de prescriptions juridiques équivalentes.

Par la présente procédure d'audition, nous vous proposons de prendre position sur les modifications des ordonnances citées aux ch. 3.1 à 3.3.

## 2. Généralités

Les réglementations portent sur les licences d'entreprise de transport de voyageurs et de marchandises par route.

Au niveau de la loi, l'un des points cruciaux est l'extension du régime de la licence aux transports de marchandises à partir d'un poids total de 3,5 tonnes (la limite était précédemment fixée à 6 t). La mise en œuvre de cette modification ne requiert pas de précisions au niveau de l'ordonnance. Cependant, il faut adapter l'annexe 4 ATT en ce qui concerne la réglementation des tonnages. Les autres exemptions du régime de la licence visées à l'annexe 4 ATT ne changent pas.

La preuve de la capacité financière et professionnelle est une condition de l'obtention d'une licence. Le droit suisse actuel dispose déjà qu'une entreprise doit nommer une personne responsable qui satisfasse aux critères d'honorabilité et de capacité professionnelle. Pour désigner cette fonction, le terme de « gestionnaire de transport » – utilisé dans l'UE – a été introduit. Ce terme est important pour l'uniformité terminologique du registre électronique dont les bases légales ont été créées et étendues aux art. 9 et 9a LEnTR.

Le registre électronique est un autre point crucial des nouvelles réglementations de l'UE. Le registre améliore la transparence sur les points suivants :

- 1) Quelle entreprise de transport par route est titulaire d'une licence ?
- 2) Type de licence : transport de marchandises ou de voyageurs ?
- 3) Qui assure la gestion des transports, et
- 4) De combien de véhicules l'entreprise dispose-t-elle ?

Ces informations de la partie 1 du registre sont accessibles au public. En Suisse, ces informations sont déjà accessibles, seules les informations relatives aux ch. 3 et 4 seront complétées. Cette partie publique du registre ne requiert pas de dispositions d'exécution au niveau de l'ordonnance.



Référence du dossier : OFT / BAV-350.0-00001/00001/00004/00001/00002

Le registre servira aussi à saisir – mais uniquement pour usage interne des autorités – les données relatives à l'évaluation de l'honorabilité du gestionnaire de transport (partie 2 du registre). Ces informations pourront être communiquées aux autorités compétentes pour octroyer les licences dans les autres Etats au sens d'une réponse : « honorabilité oui / non ». Grâce à cette démarche, l'UE entend s'assurer qu'un gestionnaire de transport qui n'obtient pas de licence dans un Etat membre ne l'obtient pas non plus dans un autre.

### **3. Commentaires sur les différentes dispositions**

#### **3.1 Ordonnance du 1<sup>er</sup> novembre 2000 sur la licence d'entreprise de transport de voyageurs et de marchandises par route (OTVM)<sup>5</sup>**

##### **Art. 1, al. 2**      Objet

La disposition actuelle est complétée en ce sens que les entreprises doivent avoir leur siège effectif et durable en Suisse. Il s'agit uniquement d'une précision et non d'une modification matérielle. La formulation est conforme à celle de l'art. 3 du règlement (CE) n° 1071/2009 afin de garantir l'équivalence des dispositions suisses et de celles du droit européen.

##### **Art. 2**              Preuve de l'honorabilité

Afin de prouver son honorabilité, l'entreprise de transport par route requérante présente un extrait du casier judiciaire. Les critères fixés juridiquement servent à évaluer si une personne est considérée comme honorable. Aux termes de l'art. 5 LEnTR, l'honorabilité d'une personne est considérée comme avérée si cette dernière n'a pas commis d'infraction grave et répétée aux dispositions sur : (1) les conditions de rémunération et de travail applicables à la branche, notamment les temps de conduite et de repos des chauffeurs, (2) la sécurité routière, (3) la construction et l'équipement des véhicules routiers, notamment les dimensions et le poids. De plus, la personne en question ne doit pas avoir été condamnée pour crime. Conformément à l'art. 8 LEnTR, la licence est retirée lorsque les dispositions régissant le trafic routier ont été enfreintes gravement ou de manière répétée.

---

<sup>5</sup> RS 744.103.



Référence du dossier : OFT / BAV-350.0-00001/00001/00004/00001/00002

La Commission UE a prévu d'édicter, au profit de la transparence et d'une concurrence loyale, une liste classant par catégorie, type et degré de gravité les infractions graves aux dispositions communautaires qui peuvent mener à la déchéance de l'honorabilité. Les infractions en question peuvent entraîner une procédure administrative nationale qui aboutit, selon l'évaluation de l'autorité compétente, à la perte de l'honorabilité d'un gestionnaire de transport ou d'une entreprise de transport par route. Cette liste est considérée comme aide afin de définir s'il y a eu des infractions graves ou répétées conformément à l'art. 5, al. 1, let. b, LEnTR ; c'est pourquoi l'art. 2, al. 2, OTVM renvoie au règlement (UE) n° .../.. de la Commission du .....<sup>6</sup>.

### **Art. 3** Preuve de la capacité financière

Le capital propre et les réserves d'une entreprise de transport par route sont déterminants pour prouver la capacité financière de cette dernière. Conformément à l'art. 3, al. 1, OTVM, il faut attester d'une somme de 14 400 francs pour le premier véhicule et de 8000 francs pour chaque véhicule supplémentaire. Si le capital propre et les réserves n'atteignent pas le montant requis, la capacité financière peut être assurée moyennant une garantie bancaire. Les entreprises ont ainsi une autre possibilité de parvenir à la capacité financière exigée et de satisfaire à ce critère.

Nouveauté par rapport au droit actuel

L'ordonnance actuelle prévoit la possibilité de prouver la capacité financière par un cautionnement ; la révision de l'acte normatif supprime cette possibilité. En effet, la pratique a montré que le cautionnement solidaire d'une personne physique génère des incertitudes ; par ailleurs, cet instrument n'a été utilisé que très rarement.

### **Art. 4** Preuve de la capacité professionnelle

Cet article fait l'objet d'adaptations rédactionnelles. La let. d de la version actuelle mentionne le diplôme fédéral de responsable de transport routier ; cette désignation est complétée par le nouveau terme de responsable en transport et logistique. Grâce à cette formulation alternative, la disposition englobe aussi bien les personnes titulaires d'un diplôme portant l'ancienne désignation que celles titulaires d'un diplôme portant la nouvelle désignation.

---

<sup>6</sup> Ce règlement n'a pas encore été approuvé définitivement par l'UE.



Référence du dossier : OFT / BAV-350.0-00001/00001/00004/00001/00002

#### **Art. 4a** Preuves particulières pour le gestionnaire de transport

##### Entreprises unipersonnelles de transport par route

Quiconque souhaite obtenir une licence d'entreprise de transport par route doit répondre aux critères d'honorabilité, de capacité financière et de capacité professionnelle (art. 3 ss LEnTR). Une personne physique exerçant seule son activité (« entreprise unipersonnelle ») doit satisfaire elle-même aux conditions et est considérée simultanément comme gestionnaire de transport. Le nom du gestionnaire de transport est saisi dans le registre électronique.

##### Entreprises de transport par route

Lorsqu'une entreprise demande une licence d'entreprise de transport par route, sa capacité financière est vérifiée sur la base de son capital propre et de ses réserves. Par définition, seule une personne physique peut répondre aux critères d'honorabilité et de capacité professionnelle. C'est pourquoi l'entreprise nomme un gestionnaire de transport. Les conditions d'honorabilité et de capacité professionnelle étaient déjà valables jusqu'ici, la personne responsable est désormais appelée « gestionnaire de transport ». Cette désignation a été introduite dans les Etats de l'UE. Conformément au nouvel art. 4, al. 2, LEnTR, le gestionnaire de transport est employé ou mandaté par l'entreprise.

Conformément à l'art. 4, al. 5, LEnTR, un gestionnaire de transport travaillant sur mandat peut diriger quatre entreprises au plus, avec une flotte ne dépassant pas cinquante véhicules. Le chiffre maximal de cinquante véhicules n'est applicable que si un gestionnaire de transport exerce ses activités pour le compte de plusieurs entreprises. Dans ce contexte, peu importe s'il est employé à temps partiel ou mandaté. Seul est déterminant le fait de travailler pour plusieurs entreprises. Ce nombre maximal garantit qu'un gestionnaire de transport assume effectivement ses responsabilités au sein de plusieurs entreprises.

Lorsqu'un gestionnaire de transport est employé ou mandaté par une seule entreprise, le nombre de véhicules n'est pas limité. Le parc de véhicules peut alors dépasser le nombre de cinquante. Il incombe alors à l'entreprise d'organiser les compétences et les responsabilités de manière à garantir la sécurité de l'exploitation.

L'objectif de ces prescriptions est la confirmation écrite selon laquelle le gestionnaire exerce une activité durable et effective au sein de l'entreprise au moment de la demande. Ainsi, l'entreprise de transport par route joint à sa demande une convention écrite qui définit les tâches et les responsabilités du gestionnaire de transport. Cette convention confirme que le gestionnaire de transport exerce durablement et effectivement ses tâches et qu'il assume ses responsabilités dans ce



Référence du dossier : OFT / BAV-350.0-00001/00001/00004/00001/00002

domaine. L'OFT ne vérifie pas les différentes tâches et activités, cela relève de la compétence et de la responsabilité de l'entreprise. Si la convention sur les tâches et responsabilités du gestionnaire de transport fait partie intégrante du contrat de travail, l'entreprise requérante peut présenter une copie dudit contrat. Sinon, elle confirme simplement par écrit l'existence de rapports de travail ou d'un mandat. Le choix de la démarche est libre.

#### **Art. 5** Déroulement de l'examen

La matière examinée correspond actuellement à celle définie dans la directive 96/26/CE. Or cette directive a été abrogée et remplacée par le règlement (CE) n° 1071/2009, dont l'annexe I énumère les matières à examiner. Celles-ci correspondent aux domaines définis jusqu'ici ; il ne s'agit donc que de mettre à jour les renvois.

Selon le droit actuel, les examens en Suisse sont en principe ouverts à toute personne. L'al. 2<sup>bis</sup> complète les dispositions en exigeant que le certificat de capacité ne soit délivré qu'à des personnes domiciliées ou travaillant en Suisse. Cette disposition est adaptée par analogie à la réglementation UE. Cela permet d'éviter que des candidats se présentent aux examens dans un autre pays sous prétexte que les examens pourraient y être plus faciles.



Référence du dossier : OFT / BAV-350.0-00001/00001/00004/00001/00002

### **Nouvelle section 3c : Registre destiné à l'évaluation de l'honorabilité des gestionnaires de transport**

#### **Art. 6e** Données d'identification

L'OFT tient un registre dans lequel sont consignées les informations pertinentes pour évaluer l'honorabilité d'un gestionnaire de transport conformément à l'art. 5 LEnTR. Le nom, le prénom, la date de naissance, le lieu d'origine ou de naissance et l'adresse de la personne sont saisis dans le registre afin d'identifier cette dernière. La disposition cite le lieu de naissance car, dans certains pays, c'est celui-ci et non le lieu d'origine qui est déterminant.

#### **Art. 6f** Accessibilité en ligne

L'art. 9a LEnTR crée la base légale permettant de communiquer aux autorités compétentes des Etats membres de l'UE et des Etat tiers, en fonction des accords applicables, les informations visées aux let. a (données requises pour l'identification de la personne concernée), e (constatation selon laquelle la personne ne répond plus au critère d'honorabilité, c.-à-d. qu'elle n'est plus en droit d'exercer son activité de gestionnaire de transport) et f (retrait de la licence).

Cette disposition définit avec plus de précision les autorités compétentes étrangères en renvoyant directement à l'art. 18 du règlement (CE) n° 1071/2009. Aux termes de cet article, les Etats membres de l'UE nomment, par Etat respectif, un point de contact compétent pour l'échange d'informations entre Etats concernant l'application des dispositions. De cette manière, les informations ne sont accessibles qu'aux autorités compétentes. Pour accéder à une information de la banque de données, l'autorité compétente à l'étranger doit d'abord communiquer le point de contact à l'OFT. Sur la base de cette déclaration, l'OFT autorise l'accès aux données. La disposition concrétise aussi que les Etats de l'EEE qui appliquent le règlement (CE) n° 1071/2009 et qui nomment un point de contact peuvent également obtenir l'accès en ligne aux informations.

Grâce aux informations en question, l'autorité compétente pour octroyer les licences dans un Etat dispose d'une meilleure base pour décider si la personne requérante répond aux critères d'honorabilité en vue de son activité de gestionnaire de transport. Et ainsi, un gestionnaire de transport qui ne remplit plus le critère d'honorabilité dans un pays n'obtiendra pas de licence dans un autre pays.

La possibilité de fournir aux autorités compétentes l'accès en ligne aux données est prévue au niveau de la loi. L'OFT a vérifié la mise en œuvre électronique.



Référence du dossier : OFT / BAV-350.0-00001/00001/00004/00001/00002

**Art. 6g** Droit d'accès et de rectification

Cet article définit le droit d'accès aux données personnelles et de rectification de celles-ci. Le droit de rectification des données peut mener à un droit d'effacement s'il n'existe pas de base juridique justifiant certaines données ou si cette base juridique a été supprimée.

**Art. 6h** Disposition pénale

Matériellement, il ne s'agit pas d'une extension de la punissabilité, puisque le fait de ne pas présenter l'attestation de conducteur est déjà sanctionné sur la base de l'art. 11, let. b, LEnTR comme infraction à l'art. 6d OTVM. La nouvelle disposition pénale supprime uniquement la nécessité d'établir systématiquement une décision qui indique la menace d'amende en cas d'infraction à l'art. 6d OTVM.

**Art. 7** Information des autorités étrangères

Conformément à l'actuel art. 7 OTVM, l'OFT informe l'autorité compétente à l'étranger lorsqu'une infraction commise en Suisse peut entraîner le retrait de la licence. Les autorités suisses envoient les dénonciations sous forme papier à l'OFT qui les transmet telles quelles à l'autorité compétente à l'étranger. Il est prévu de poursuivre ce procédé.

La présente révision vise cependant à créer la possibilité de transmettre les dénonciations aussi par voie électronique. Cette méthode pourrait être d'actualité si la mise en service du registre électronique montrait qu'il serait judicieux d'étendre la transmission des informations aux dénonciations dont il est question ici.

**3.2. Ordonnance du 4 novembre 2009 sur le transport de voyageurs (OTV)<sup>7</sup>**

**Art. 6**

Let. d Précision visant à éviter tout équivoque.

---

<sup>7</sup> RS 745.11.



Référence du dossier : OFT / BAV-350.0-00001/00001/00004/00001/00002

## **Art. 8**

Let. f                    Précision visant à faciliter la compréhension.

## **Art. 44**                Conditions d'octroi

Al. 1, let. b à d

L'art. 44 énumère les conditions d'octroi d'une autorisation. Cette disposition est adaptée à celles du règlement (CE) n° 1073/2009 afin que les conditions restent les mêmes que celles appliquées dans l'UE. C'est pourquoi les let. b et d sont abrogées et la let. c modifiée.

Il est désormais prescrit qu'aucun contrat exécuté dans le cadre de prestations en faveur de l'économie générale – notamment les prestations qui font l'objet d'une commande, par la Confédération ou les cantons, d'offres de transport régional transfrontalier de voyageurs – ne doit être sérieusement compromis. Cette modification entraîne une libéralisation par rapport à la situation actuelle. Dans la pratique, il est très difficile de prouver que des offres de transport par route autorisées sont compromises. La modification des dispositions communautaires répond à un besoin qui s'est également avéré en Suisse et qui est donc considéré comme judicieux.

## **Art. 58a**                Systèmes d'information sur les voyageurs sans titre de transport valable : traitement des données, accès et sécurité des données

En vertu de l'art. 20a LTV, les entreprises concessionnaires (al. 1) et l'association faîtière de la branche (al. 5) sont autorisées à mettre en place un système d'information sur les voyageurs sans titre de transport valable. Le présent article édicte les dispositions d'exécution suivantes relatives à ce système d'information :

Alinéa 1

Pour les étrangers, on saisit le lieu de naissance et non le lieu d'origine.

Alinéa 2



Référence du dossier : OFT / BAV-350.0-00001/00001/00004/00001/00002

Selon le principe de proportionnalité, les données sont accessibles au sein de l'entreprise uniquement au nombre de personnes nécessaire.

#### Alinéa 3

En vertu de l'art. 20a LTV, l'exploitant du système d'information est tenu de communiquer les mutations. L'al. 4 du même article dispose que l'entreprise qui consulte les données doit les rectifier ; cette obligation découle de l'art. 5 de la loi sur la protection des données (LPD ; RS 235.1). Naturellement, la rectification n'est obligatoire que si l'entreprise conserve les données.

#### Alinéa 4

L'exploitant du système d'information et les entreprises qui consultent les données doivent prendre les mesures adéquates pour s'assurer que seuls les ayants droit accèdent aux données.

**Art. 58b**            Systèmes d'information sur les voyageurs sans titre de transport valable :  
accès et rectification

#### Alinéa 1

Conformément à l'art. 5, al. 2, LPD, toute personne concernée peut requérir la rectification de données inexactes. Il résulte de ce droit de rectification un droit d'effacement des données s'il n'existe pas ou plus de base légale permettant la saisie de certaines données.

L'art. 20a, al. 4, LTV détermine si les données doivent être effacées immédiatement, après deux ans ou après dix ans. Le moment déterminant est celui du contrôle.

#### Alinéa 2

Il est suffisant de contrôler mensuellement si des données doivent être effacées parce qu'elles datent de plus de deux ou dix ans. La disposition ne concerne pas les données qui doivent être effacées immédiatement.



Référence du dossier : OFT / BAV-350.0-00001/00001/00004/00001/00002

### **3.3. Ordonnance du 10 novembre 2004 réglant la communication des décisions pénales prises par les autorités cantonales<sup>8</sup>**

Du fait de l'abrogation de l'art. 88a, al. 2, de la loi sur les chemins de fer (LCdF), celle-ci doit être mentionnée à l'art. 3 de l'ordonnance réglant la communication des décisions pénales prises par les autorités cantonales. Simultanément, la mention de la LCdF dans l'annexe de cette même ordonnance doit être supprimée.

La loi sur les installations à câbles (LICa) doit, elle aussi, être intégrée au catalogue de l'art. 3 de l'ordonnance précitée, toutefois uniquement dans la mesure où l'OFT est investi de tâches de surveillance des installations à câbles. Cela concerne donc uniquement les installations qui sont au bénéfice d'une concession ou qui devraient l'être.

Il n'est en revanche pas nécessaire de mentionner la LTV ni la LEnTR dans cet art. 3 ; certes, ces lois investissent également l'OFT de compétences en matière de surveillance mais, contrairement à la LCdF et à la LICa, elles l'investissent aussi du pouvoir de poursuivre et de statuer sur les infractions.

---

<sup>8</sup> RS 312.3.