

Adaptations d'ordonnances dans le cadre de la deuxième partie de la réforme des chemins de fer 2 (ReChe 2.2):

Transport des voyageurs

Rapport explicatif pour l'audition du 09.10.12

Table des matières

| | | |
|-----|--|----|
| 1. | Vue d'ensemble..... | 3 |
| 1.1 | Point de la situation..... | 3 |
| 1.2 | Principaux thèmes..... | 4 |
| 1.3 | But..... | 8 |
| 2. | Adaptations d'ordonnances dans le cadre de la ReChe 2.2 et leurs commentaires..... | 9 |
| 2.1 | Adaptations de l'OCFIF..... | 9 |
| 2.2 | Commentaire de l'OCFIF..... | 9 |
| 2.3 | Adaptations de l'OITRV..... | 10 |
| 2.4 | Commentaires de certains articles de l'OITRV..... | 10 |
| 2.5 | Adaptations de l'OTV..... | 22 |
| 2.6 | Commentaires de certains articles de l'OTV..... | 22 |

1. Vue d'ensemble

1.1 Point de la situation

La deuxième partie de la réforme des chemins de fer 2 (ReChe 2.2) a été adoptée le 16 mars 2012 par le Parlement sans opposition. La loi fédérale et les adaptations d'ordonnances seront probablement mises en vigueur le 1^{er} juillet 2013, à l'exception des art. 20, al.1, 57, 58, 60 de la loi sur le transport de voyageurs (LTV ; RS 745.1) et 9a de la loi sur les chemins de fer (LCdF ; 742.101), qui seront déjà entrés en vigueur au 1^{er} décembre 2012.

La ReChe 2.2 comprend les questions suivantes:

- interopérabilité des chemins de fer,
- mises au concours du transport régional des voyageurs,
- renforcement du rôle de la Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer,
- financement des frais de mise à disposition des services d'intervention et
- autres adaptations dans le cadre de la réforme des chemins de fer (entre autres dispositions de sécurité et dispositions pénales, tarifs).

Comme la thématique est très variée et que les interlocuteurs de chaque domaine sont différents, les adaptations d'ordonnances font l'objet d'auditions spécifiques à chaque question traitée et indépendantes les unes des autres.

Le texte qui vous est soumis contient la thématique « transport des voyageurs » et comprend les points suivants:

- mises au concours en transport régional des voyageurs,
- leurs effets sur la concession pour transport de voyageurs y c. d'autres corrections / précisions (par ex. tarifs) des bases juridiques et
- le mandat dans le cadre du réexamen des tâches «transfert du rail au bus».

De ce fait, il s'agit d'adaptations de l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional des voyageurs OITRV (RS 745.16), de l'ordonnance sur le transport de voyageurs OTV (RS 745.11) et de l'ordonnance sur les concessions et le financement de l'infrastructure ferroviaire OCFIF (RS 742.120).

Le message et la loi fédérale sur la deuxième partie de la réforme des chemins de fer 2 sont publiés sur le site Internet:

www.admin.ch → Documentation / Législation / Feuille fédérale / 2011 / n° 5

page 857: Message sur la deuxième partie de la réforme des chemins de fer 2 (projet du Conseil fédéral)

1.2 Principaux thèmes

a) Mises au concours en transport régional des voyageurs

En 1996, une révision de la loi sur les chemins de fer a créé la possibilité de mettre également des offres au concours en transport régional des voyageurs. Depuis, l'application de cet instrument a débouché sur des résultats inégaux: dans le secteur des transports par bus, plus de 30 procédures de mise au concours ont été exécutées, ce qui a permis d'accroître globalement l'efficacité des ressources engagées. En revanche, dans le domaine ferroviaire, il n'y a eu qu'une seule mise au concours, qui a entraîné de grandes difficultés et a dû être abandonnée. Jusqu'ici, aucune loi fédérale ne règle les mises au concours. La présente modification porte sur ce point. Les mises au concours dans le secteur des transports par bus fonctionnent bien et seront désormais réglées à l'échelon législatif. Les nouvelles réglementations bénéficient des multiples expériences recueillies ces dernières années. Il est également possible d'effectuer des mises au concours dans le trafic ferroviaire de voyageurs, mais on renonce à spécifier ce point. En effet, le mandat de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national dans le domaine ferroviaire demande explicitement au Conseil fédéral que seul le secteur du transport par bus soit régi par une loi. Dans l'ensemble, la sécurité du droit des mises au concours est renforcée.

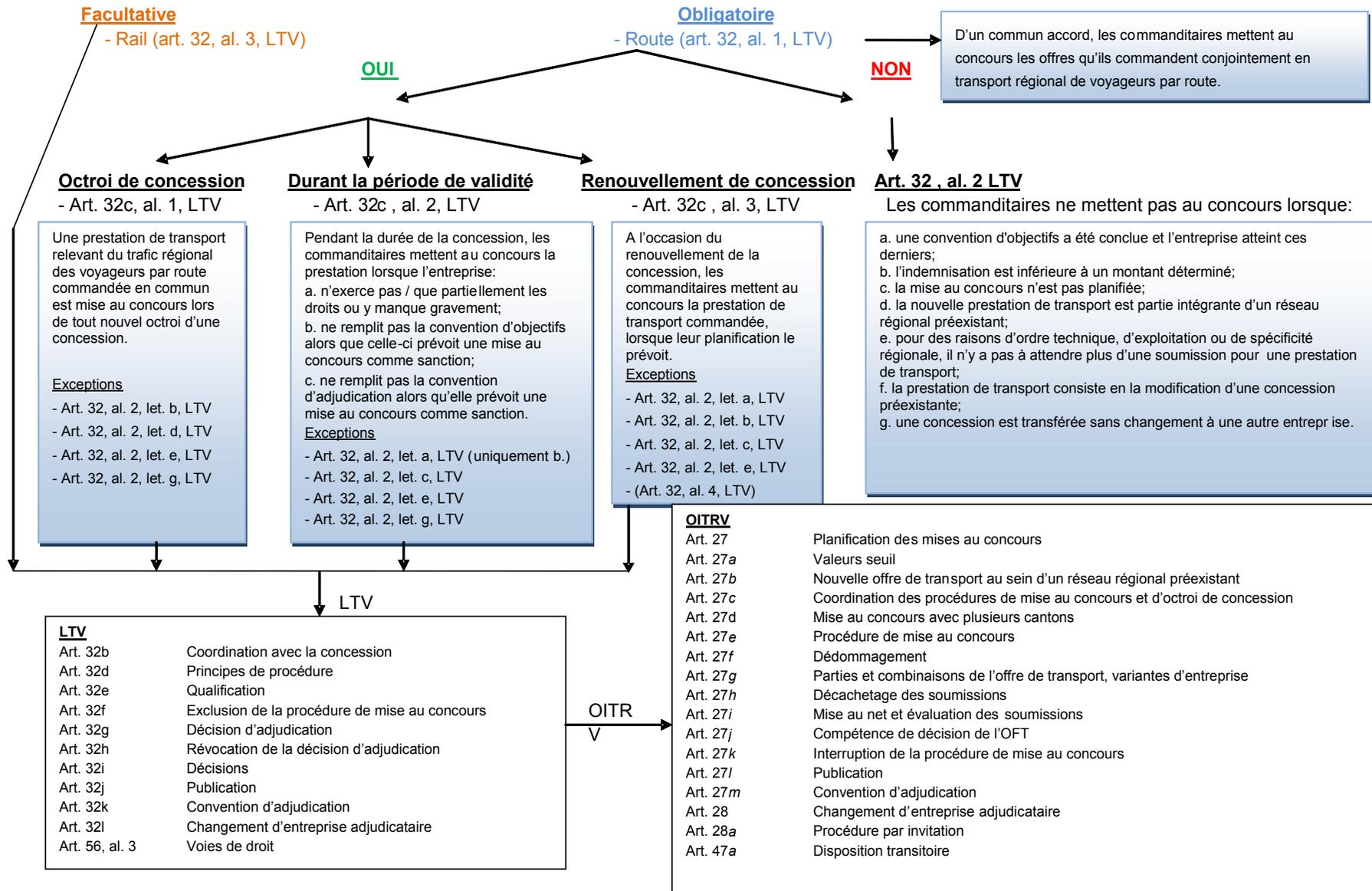
Les principaux points des nouveaux actes normatifs :

- Le déroulement actuel des mises au concours et le guide ont fait leurs preuves et seront maintenus.
- Les mises au concours du transport régional des voyageurs commandé sur la route sont régies de manière détaillée et sont obligatoires dans certaines circonstances (art. 32, al. 1, nLTV), elles restent possibles sur le rail (art. 32, al. 3, nLTV).
- Aucune mise au concours n'est prévue pour les installations de transport à câbles et les bateaux, ni pour le trafic grandes lignes. Désormais, une mise au concours pourra comprendre à la fois des lignes commandées conjointement par la Confédération et les cantons et des lignes commandées par les cantons sans participation fédérale (art. 32, al. 5, nLTV).
- Les commanditaires peuvent mettre au concours à certaines conditions (art. 32, al. 1, 32a et 32c nLTV en relation avec art. 27a, 27b nOITRV) et planifient la mise au concours en toute transparence (art. 31c nLTV en relation avec l'art. 27 nOITRV). La procédure de mise au concours clairement réglée (art. 32b, 32d à 32k nLTV en relation avec l'art. 27c à 27m nOITRV) est placée sous la direction d'un canton (art. 27d nOITRV).
- Les mises au concours sont prévues à différentes dates, mais il faut y renoncer dans certaines conditions (art. 32, al. 2 nLTV en relation avec l'art. 27a nOITRV). Une mise au

concours a donc lieu dans les cas suivants (cf. aussi vue d'ensemble des procédures en page suivante):

- En cas d'**octroi** de concession (art. 32c, al. 1, nLTV), à moins qu'un montant d'indemnités déterminé ne soit pas atteint, qu'un réseau préexistant soit agrandi, qu'il n'y ait qu'un seul prestataire ou qu'il s'agisse d'un transfert de concession (art. 32, al. 2, let. b, d, e & g nLTV).
 - **Pendant la durée** d'une concession : en cas d'infraction aux dispositions de la concession ou si les prescriptions de la convention d'objectifs ou de la convention d'adjudication ne sont pas respectées (art. 32c, al. 2, nLTV), à l'exception des cas où la convention d'objectifs est respectée, où il n'existe pas de planification de la mise au concours, où il n'y a qu'un seul prestataire ou bien s'il s'agit d'un transfert de concession (art. 32, al. 2, let. a, c, e, g nLTV)
 - En cas de **renouvellement** de concession, à condition qu'il ait été intégré dans la planification de la mise au concours (art. 32c, al. 3, nLTV).
- Il existe depuis peu, en plus de la traditionnelle invitation à établir des offres (art. 16, al. 1, OITRV) deux nouvelles bases pour l'établissement des offres: commande de l'offre de prestations fondée sur une mise au concours et commande de l'offre de prestations fondée sur des conventions d'objectifs (art. 16, al. 2, OITRV). La procédure de commande est en principe maintenue. La convention d'adjudication avec les entreprises de transport accroît l'efficacité, crée des incitations positives et simplifie la remise de l'offre (art. 31a, al. 2, nLTV en relation avec art. 17, al. 3^{bis}, nOITRV)

Mise au concours - vue d'ensemble des procédures



b) Adaptations du droit des concessions dans le cadre de la nouvelle procédure de mise au concours et autres adaptations de l'OTV

En réunissant le résultat de la procédure de concession et de la mise au concours en une seule décision et, surtout, avec la signature d'une convention d'adjudication, l'entreprise adjudicataire bénéficie d'une sécurité de planification pour plusieurs années. Le but est d'inciter les entreprises de transport à participer activement aux mises au concours. La nOTV est adaptée à ces nouvelles conditions-cadre aux articles 12 et 15.

A cela s'ajoute une mise au net générale de la base juridique qui résulte des travaux de révision effectués ces dernières années:

- L'OFT est désormais compétent pour l'octroi de toutes les concessions (jusqu'ici, c'était le DETEC pour les concessions de chemin de fer, de bus et de navigation). L'OFT est désormais cité partout comme l'autorité compétente.
- Les entreprises de transport doivent désormais aussi fournir des indications sur les conditions de travail et les contrats collectifs de travail dans leurs demandes de concession (annexe I nOTV).
- Pour les installations de transport à câbles, la durée de la concession allouée de 25 ans est en règle générale mentionnée explicitement (art. 15 nOTV).
- Les transports de voyageurs de faible importance qui requièrent une autorisation cantonale sont exemptés explicitement des obligations fondamentales imposées aux entreprises de transport concessionnaires (art. 30a nOTV).
- L'obligation d'établir des tarifs et le Service direct sont définis plus clairement et adaptés aux arrêts du Tribunal administratif fédéral et du Tribunal fédéral (art. 55a et 56 nOTV).
- Correction de diverses petites inexactitudes de nature technique et linguistique.

c) Mise en œuvre de la mesure dans le cadre du réexamen des tâches «transfert du rail au bus»

Le Conseil fédéral, dans son rapport sur le réexamen des tâches du 14 avril 2010 et dans son arrêté ad hoc du 1^{er} septembre 2010, a décidé entre autres, de mettre en œuvre la mesure «transfert du rail au bus». En d'autres termes, les études de rentabilité des cantons sur les offres de prestations préexistantes doivent être utilisées de manière plus sélective et couvrir tout le territoire, grâce à la définition d'exigences minimales généralement valables et uniformisées en matière de degré de couverture des frais et de taux d'utilisation. Si une ligne ne satisfait pas à ces exigences pendant une période déterminée, par ex. pendant quatre ans, elle doit obligatoirement faire l'objet d'un examen de l'opportunité d'un transfert du rail au bus. Grâce à la définition de critères de contrôle uniformisés, on disposera d'un instrument d'examen des lignes ferroviaires au cas par cas. Cette mesure permettra de couvrir les interventions parlementaires consacrées à la question (09.4246 Postulat von Rotz du 11.12.2009, 09.3122 Motion Schenk Simon du 17.3.2009) et de les classer.

- L'art. 19, al. 3 (nouveau), nOITRV, fixe désormais un degré de couverture des frais de moins de 50 % comme condition de la mise en œuvre de la mesure.

- Afin d’obtenir pour l’infrastructure également des investissements durables et efficaces, la mise en œuvre de la mesure de réexamen des tâches est prise en compte dans l’art. 19a (nouveau) nOCFIF.

1.3 But

Grâce à la planification contraignante de la mise au concours, il sera plus facile pour les entreprises de transport de savoir quand elles doivent se préparer à une mise au concours. Elles seront ainsi plus à même de planifier. Si les prestations sont satisfaisantes et juridiquement correctes, les entreprises de transport sont protégées contre les mises au concours pendant la durée de la concession.

S’agissant de l’exécution des mises au concours, les cantons conservent les mêmes compétences qu’à l’heure actuelle et ils resteront responsables de la planification de la mise au concours avec la nouvelle réglementation. L’accord de la Confédération est déjà requis actuellement pour lancer une mise au concours.

2. Adaptations d'ordonnances dans le cadre de la ReChe 2.2 et leurs commentaires

2.1 Adaptations de l'OCFIF

Cf. annexe « adaptations d'ordonnances OCFIF ». Celle-ci est disponible en deux versions. La version courte ne contient que les articles adaptés et la version longue contient le nouveau texte intégral de l'OCFIF y c. les articles adaptés.

2.2 Commentaire de l'OCFIF

Il s'agit d'une disposition analogue à l'art. 19, al. 3, OITRV. Comme dans les transports, avant les investissements importants, il faudra aussi examiner pour l'infrastructure si l'exploitation d'un tronçon doit continuer ou si à la rigueur un transfert sur une exploitation par des bus pourrait être plus économique.

2.3 Adaptations de l'OITRV

Cf. annexe « adaptations d'ordonnances OITRV ». Celle-ci est disponible en deux versions. La version courte ne contient que les articles adaptés et la version longue contient le nouveau texte intégral de l'OITRV y c. les articles adaptés.

2.4 Commentaires de certains articles de l'OITRV

Remarques préliminaires

Par lettre du 17 septembre 2007, la Commission des transports du Conseil National (CTT-N) a chargé le Conseil fédéral de régler, dans le prochain paquet de la réforme des chemins de fer 2, les mises au concours du transport indemnisé de voyageurs par bus. La commission a alors souligné qu'il fallait légiférer uniquement sur le domaine des bus. Cette situation initiale se reflète dans la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV; RS 745.1), à l'art. 32, al. 1 (obligation de mettre au concours sur la route) ainsi qu'à l'art. 32, al. 3 (mise au concours facultative pour le rail). Les dispositions de l'ordonnance en question peuvent, pour une large partie d'entre elles, s'appliquer tant aux mises au concours du domaine des bus qu'à celles du domaine ferroviaire. Il existe toutefois des réglementations, concernant par exemple les échéances, valables également pour les mises au concours ferroviaires, mais praticables plutôt pour les mises au concours de transport par bus.

Chapitre 1: Dispositions générales

Art. 1, let. b Objet

Les autres offres de prestations, améliorations de l'offre et allègements tarifaires sont commandées exclusivement par la Confédération, les cantons ou les communes. Les «tiers» n'en font pas partie. Le texte de l'ordonnance, tel qu'il est publié aujourd'hui, prévoit toutefois la possibilité d'une commande par des tiers. L'ordonnance sera adaptée en ce sens.

Chapitre 2: 2^e section: conditions d'indemnisation

Art. 6, al. 1, let. h

Cette disposition est désormais intégrée dans l'ordonnance. Aujourd'hui déjà, dans la pratique en usage à l'OFT, l'existence d'une concession ou d'une convention internationale est une condition pour que les entreprises de transport soient indemnisées pour les coûts non couverts en TRV. Cette condition étant indispensable, elle est désormais inscrite dans l'ordonnance.

Chapitre 2: section 3: Offre du trafic régional de voyageurs

Art. 7, al. 8 Etendue de l'offre commandée

Selon le texte de l'ordonnance en vigueur, la Confédération et les cantons peuvent convenir d'une indemnité fixe avec une entreprise de transport si la ligne en question a été mise au concours. Cette disposition est remplacée par la suivante: la Confédération et les cantons peuvent convenir d'une indemnité forfaitaire avec une entreprise de transport lorsqu'une convention d'adjudication a été conclue. La convention d'adjudication est un nouvel instrument de la présente réglementation des mises au concours. Les commanditaires signent une convention d'adjudication avec l'entreprise qui a obtenu l'adjudication pour l'offre de prestations mise au concours. La teneur de l'art. 7, al. 8 ne change pas : seule la formulation est adaptée à la nouvelle réglementation des mises au concours.

Chapitre 2: section 5: Offres

Art. 16, al. 2 Invitation à établir des offres

La base de l'établissement d'une offre, selon la nouvelle réglementation des mises au concours, peut être une convention d'objectifs ou la convention d'adjudication. L'alinéa préexistant a été adapté en ce sens.

Art. 16, al. 4 Invitation à établir des offres

Les entreprises de transport qui ont signé une convention d'adjudication doivent impérativement prendre part à la procédure de commande avec les lignes mentionnées dans la convention et présenter une offre.

Art. 17, al. 3 et 3^{bis} Présentation des offres

Conformément à l'art. 31a, al. 2, LTV, le Conseil fédéral peut définir une procédure de commande simplifiée s'il existe une convention d'adjudication. L'article en question mentionne les documents que l'entreprise de transport n'est pas tenue d'envoyer aux commanditaires pendant les deux premières périodes d'horaire qui suivent la mise au concours (généralement 4 ans), étant donné que les commanditaires tirent ces indications directement de l'offre présentée ou de la convention d'adjudication ; les charges administratives en sont réduites, avant tout pour l'entreprise de transport. Si la durée d'adjudication s'étend sur plus de 2 périodes d'horaire, les commanditaires peuvent au besoin exiger de nouveau le dossier d'offre complet. Cela peut être le cas, par exemple lorsque les commanditaires approuvent l'extension de l'offre au cours de la 5^e année qui suit une mise au concours et que le plan à moyen terme s'en trouve modifié. Lorsque ce dernier est actualisé, les commanditaires ont alors une nouvelle vue d'ensemble des coûts et des recettes qui correspond à la nouvelle offre de prestations.

Si l'offre de l'entreprise de transport s'écarte des prescriptions de la convention d'adjudication, l'entreprise de transport doit indiquer et motiver les différences indépendamment de la date de la présentation de l'offre (art. 17, al. 3, let. c).

Le renvoi de l'al. 2 a été modifié. La disposition a été déplacée du niveau de l'ordonnance au niveau de la loi. Sa teneur ne change en rien.

Rappel des faits concernant l'al. 3

Le projet «réexamen des tâches de la Confédération» traduit l'intention du Conseil fédéral de garantir une politique financière supportable à long terme. Une des mesures décidées dans le cadre de ce projet concerne les lignes ferroviaires de faible rentabilité. Le Conseil fédéral attend que l'on examine ces lignes de manière sélective et pour tout le territoire, afin de savoir s'il n'existe pas de solutions de rechange plus économiques que l'offre ferroviaire, en règle générale le plus souvent des transports par bus, et s'il ne conviendrait pas d'opérer un transfert du rail au bus.

Mise en œuvre des prescriptions du Conseil fédéral

Les cantons assurent la direction de la planification de l'offre de TRV. De nombreux cantons commandent à intervalles réguliers des études sur l'adéquation, la rentabilité et le potentiel de développement d'offres de prestations préexistantes. Certains cantons le font spécifiquement pour les offres de prestations dont le degré de couverture des frais se situe en dessous d'un seuil déterminé. La question du transfert de lignes ferroviaires à des lignes de bus revient souvent dans ce contexte, de même que celle du transfert de certaines courses aux heures creuses.

Il s'est avéré à plusieurs reprises que l'on ne pouvait réaliser des économies de coûts et des gains d'efficacité substantiels que lorsque toute l'infrastructure ferroviaire peut être supprimée, faute de quoi ces économies sont en règle générale minimales ou inexistantes. Cela tient aux frais fixes élevés de l'exploitation ferroviaire. Il en va de même d'un transfert du rail au bus aux heures creuses. Comme les frais fixes des véhicules disponibles de toute façon ne diminuent pas, il n'en résulte que de faibles économies d'exploitation. Comme, à certains endroits et aux heures où la demande est faible, la route permet une offre de prestations plus attrayante que le rail, un transfert aux heures creuses est pourtant judicieux dans des cas particuliers.

L'examen de l'opportunité des régimes d'exploitation de lignes ferroviaires sera approfondi. Le meilleur moment pour effectuer cet examen est juste avant l'investissement dans de nouveaux moyens d'exploitation. Pour que les coûts subséquents de nouveaux moyens d'exploitation puissent entrer dans les offres pour le TRV, les commanditaires devront avoir donné leur accord conformément à l'art. 19 OITRV avant l'investissement. L'art. 19 OITRV sera donc complété par un nouvel alinéa qui dispose que les commanditaires examinent les lignes ferroviaires dont le degré de couverture des frais est en dessous d'un niveau déterminé avant d'approuver l'intégration des coûts subséquents dans les offres : il s'agira d'examiner s'il n'existe pas d'autres offres de prestations d'un meilleur rapport coûts-utilité. Afin d'éviter d'investir à tort dans l'infrastructure, il faut aussi prendre en compte la substance de l'infrastructure préexistante lors de la décision de transfert. Si l'infrastructure d'une ligne a été entièrement renouvelée récemment, un transfert ne serait en règle générale guère judicieux. Si le tronçon sert principalement au TRV, il faudrait alors éventuellement le démanteler et il en résulterait d'importants amortissements extraordinaires dans le secteur de l'infrastructure. D'autre part, du côté de l'infrastructure, le potentiel d'économies est faible si le tronçon concerné doit rester exploité de toute façon pour d'autres types de transport comme par ex. le trafic grandes lignes ou le transport des marchandises. Il est donc absolument nécessaire d'harmoniser étroitement les transports et l'infrastructure. Cette règle s'applique également aux décisions d'investissement du secteur

infrastructurel. Un nouvel art. 19a d'une teneur analogue à celle de l'art. 19, al. 3, nOITRV est donc intégré à l'OCFIF.

La limite du degré de couverture des frais en dessous duquel un transfert doit être envisagé est proposée à 50 %. Sur les 300 lignes ferroviaires du TRV, environ 175 présentent actuellement un degré de couverture des frais de moins de 50 %. Il faudrait donc examiner pour environ une ligne sur deux, avant un investissement important dans les moyens d'exploitation, s'il n'existe pas d'autre solution plus économique.

Comme le matériel roulant des chemins de fer est utilisé dans la plupart des cas au moins pendant vingt à trente ans et qu'il n'est pas facile de le recycler sur d'autres lignes, notamment chez les chemins de fer à voie étroite, il n'est guère judicieux en principe de réexaminer fréquemment le mode d'exploitation. Le réexaminer plusieurs fois pendant la durée d'utilisation de matériel roulant acquis neuf ne vaut donc la peine que pour les lignes dont le degré de couverture des frais est très faible (moins de 30 %). Ces lignes seront donc réexaminées périodiquement – en règle générale tous les quatre ans.

Chapitre 2: section 6: Conventions d'offre

Art. 21, al. 2 Conclusion de conventions d'offre

La convention d'adjudication forme la base de la collaboration à long terme entre l'entreprise de transport et les commanditaires. Elle est conclue avec l'entreprise de transport retenue lors de la mise au concours. Les commanditaires s'engagent à commander l'offre mise au concours auprès de cette entreprise *pendant toute la durée de validité* de la convention d'adjudication. De ce fait, les entreprises ont une motivation à participer activement aux mises au concours. Conformément au droit en vigueur, les entreprises de transport n'ont toutefois aucun droit à une commande. Au sens des présentes explications, cet article est complété par la disposition selon laquelle les entreprises de transport qui ont signé *une convention d'adjudication ont également droit à la commande* pour leurs lignes qui font l'objet d'une convention d'adjudication.

Art. 21, al. 5 Conclusion de conventions d'offre

La formulation de l'art. 21, al. 5, OITRV n'est pas très heureuse dans l'ordonnance en vigueur. Les indemnités de la Confédération y figurent sous réserve de l'approbation du budget par les Chambres fédérales et les instances cantonales, ce qui voudrait dire que les cantons approuveraient le budget de la Confédération. Ce n'est naturellement pas le cas dans la pratique. L'ordonnance est corrigée en ce sens que la réserve budgétaire s'applique aux contributions fédérales et cantonales.

Chapitre 2: section 8: Mise au concours, convention d'adjudication et transfert d'offres de transport

art. 27 Planification des mises au concours

Sous cette forme, l'instrument « planification de la mise au concours » est nouveau : chaque canton établit sa propre planification cantonale des mises au concours, en collaboration avec la

Confédération et les cantons voisins (lorsqu'une mise au concours intercantonale est prévue). L'OFT assure une planification uniformisée des mises au concours et la coordination entre les cantons.

Cet article fixe les conditions minimales d'une planification des mises au concours. Elle doit entre autres indiquer la date prévue ou le motif de la mise au concours. Il est également prévu que le statut d'une mise au concours soit indiqué : le statut indique si par ex. la mise au concours d'une offre de transport est en cours de planification, si elle a déjà commencé, si un recours a été déposé contre la mise au concours ou contre la décision d'adjudication ou si la mise au concours est abandonnée. L'indication du statut de la mise au concours accroît la transparence.

Si des lignes préexistantes doivent être mise au concours, elles doivent figurer dans la planification des mises au concours au moins 6 mois avant la date prévue de la publication. Ce délai permet au titulaire de la concession de se préparer à temps à la mise au concours de ses lignes. Si une nouvelle offre de prestations (octroi de concession nécessaire) est mise au concours, elle peut aussi être intégrée à court terme dans la planification des mises au concours (mais il n'y a pas d'obligation).

La planification de la mise au concours et ses modifications sont valables dès que l'OFT et les cantons commanditaires les ont approuvées.

L'OFT va dresser une vue d'ensemble des planifications cantonales actuelles afin de parvenir à une coordination suisse des mises au concours ; cette coordination sera publiée, par exemple sur le site de l'OFT. L'une des principales tâches de coordination de l'OFT consistera à s'assurer que, lors de procédures intercantionales, toutes les planifications mentionnent les lignes à mettre au concours avec les mêmes informations.

Art. 27a, al. 1 Valeurs seuil

Le message sur la deuxième partie de la réforme des chemins de fer 2 prévoyait une obligation de mettre au concours dans le secteur des transports par bus. Comme cette obligation n'est toutefois pas toujours appropriée, il prévoyait aussi que le Conseil fédéral puisse accorder des exemptions, par ex. lorsque le montant annuel d'indemnités de l'offre de prestations à mettre au concours est en dessous d'une valeur seuil définie (dans le message CHF 500 000.–). Mais l'expérience a aussi montré que les commanditaires peuvent avoir besoin de mettre au concours une offre de prestations peu indemnisée. Le message a tenu compte de cette souplesse pour les commanditaires en prévoyant qu'une mise au concours serait également possible en dessous de ladite valeur seuil. Les commanditaires auraient pu intégrer l'offre de prestations avec une remarque ad hoc dans leur planification des mises au concours. Mais au cours des délibérations parlementaires, la compétence de régler les exceptions a été retirée au Conseil fédéral. A présent, la loi établit clairement dans quels cas le transport routier régional des voyageurs commandé n'est pas mis au concours : entre autres quand la valeur seuil n'atteint pas un montant déterminé. Comme le mentionnait déjà le message, le montant d'indemnités (valeur seuil) déterminant pour l'art. 32, al. 2, let. b, LTV est fixé au niveau de l'ordonnance. Pour répondre aux besoins de la Confédération et des cantons, l'ordonnance distingue lors de la renonciation à mettre au concours entre offres de prestations préexistantes et nouvelles.

Valeur-seuil pour les offres préexistantes

A l'échéance de la concession, les commanditaires mettent au concours les lignes préexistantes. Celles-ci doivent donc figurer dans la planification des mises au concours où les commanditaires pourront *grouper des lignes* en une « offre de transport » à mettre au concours. Il ne sera cependant

possible de mettre au concours une ou plusieurs lignes existantes *que lorsque le canton responsable aura estimé à au moins CHF 500 000.– (valeur seuil) les coûts non couverts reconnus pour la première année d'exploitation suivant la mise en service.* Lorsque les cantons intègrent des lignes dans la planification des mises au concours, ils doivent tenir compte de ce fait. Le montant de la valeur seuil a déjà été attesté dans le message.

Conformément à l'art. 32c, al. 2, les commanditaires mettent l'offre de transport commandée au concours lorsqu'il y a infraction aux dispositions de la concession ou si une convention d'objectifs ou une convention d'adjudication n'est pas respectée et prévoit une mise au concours. Dans ces cas, la concession peut être retirée selon l'art. 9, al. 4 nLTV. Si un état de faits conforme à l'art. 32c, al. 2, nLTV est constaté, la valeur seuil de CHF 500 000.– n'est pas considérée, et la mise au concours a lieu dans tous les cas.

Valeur seuil pour les nouvelles offres de prestations

En principe, les nouvelles offres de prestations sur la route (pour lesquelles un octroi de concession est requis) sont soumises à l'obligation de mettre au concours. Les commanditaires renoncent toutefois à une mise au concours si la valeur seuil pour les nouvelles offres de prestations de CHF 230 000.– n'est pas atteinte. Ce montant est calqué sur la valeur seuil visée à l'art. 6, al. 1, LMP¹. La valeur seuil est donc plus basse pour les nouvelles offres de prestations que pour les offres préexistantes. En effet, une mise au concours de nouvelles offres de prestations est souvent nécessaire indépendamment du montant d'indemnités. On renonce donc à une mise au concours de nouvelles offres de prestations lorsque la somme annuelle des indemnités est inférieure à CHF 230'000.–, ce qui est judicieux du point de vue de l'économie administrative (autres exceptions cf. art. 27b).

Art. 27a, al. 2 Valeurs seuil

Si les commanditaires doivent mettre au concours une offre de transport pendant la durée de la concession dans l'un des cas prévus par l'art. 32c, al. 2, nLTV, la valeur seuil n'est pas considérée, sans quoi il y aurait infraction à l'obligation de mettre au concours qui résulte de l'article précédent.

Art. 27b Nouvelle offre de transport dans un réseau régional préexistant

Les nouvelles offres de prestations sur la route doivent être mises au concours lorsqu'elles atteignent la valeur seuil de l'art. 27a. L'art. 32, al. 2, let. d, nLTV, prévoit une des exceptions à cette règle lorsqu'une nouvelle offre de prestations sur la route fait partie d'un réseau régional préexistant. Cette disposition légale doit faire l'objet d'une réglementation claire au niveau de l'ordonnance.

Les commanditaires partent du principe qu'une nouvelle entreprise ne peut entrer sur un marché où une seule entreprise de transport propose des prestations sans engager de grands coûts d'investissement (remisage, ateliers, installations de lavage, etc.). Dans cette situation, une mise au concours n'a guère de sens. Si en outre l'entreprise de transport titulaire peut faire valoir un avantage de synergie dû à l'exploitation de la nouvelle offre de prestations lui permettant de fournir les prestations à moindres frais, les commanditaires ne mettent pas ladite offre de prestations au concours.

¹ Loi fédérale du 16 décembre 1994 sur les marchés publics (LMP; RS 172.056.1)

Si en revanche une nouvelle offre de prestations est introduite dans une région où opèrent déjà au moins deux entreprises de transport, les commanditaires mettent l'offre de prestations au concours si les coûts non couverts escomptés dépassent la valeur seuil. Cette mesure concrétise dans la mesure du possible le principe de la mise au concours généralisée sur la route.

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

Jusqu'ici, il n'était pas possible d'exclure toute incertitude juridique en matière d'interactions entre la concession et la procédure de mise au concours. Cet article en régit désormais la coordination.

Désormais, les entreprises qui participent à une mise au concours présenteront une partie du dossier de demande de concession en même temps que leur soumission. Il s'agit en grande partie de documents qui doivent aussi être remis avec la soumission, même si la procédure de concession n'est pas intégrée dans la procédure de mise au concours. Pour les entreprises de transport, il n'en résulte pas de surcharge, au contraire, des redondances dues aux procédures aujourd'hui séparées pourront disparaître. Lorsque les commanditaires ont déterminé l'offre de prestations la moins chère à l'aide de la soumission, l'OFT annonce par courrier aux soumissionnaires et aux cantons participants l'intention commune d'adjudication. Ce courrier n'a qu'une valeur informative et n'est pas attaquant. Il permet de lancer l'audition nécessaire à l'octroi de concession. Sans cette lettre d'information, les entreprises rejetées apprendraient le résultat de l'adjudication par les documents de l'audition, ce qui ne correspondrait pas à une politique d'information active et transparente du commanditaire. Après l'envoi de la lettre d'information, les commanditaires peuvent demander à l'entreprise qui bénéficiera de l'adjudication d'autres documents spécifiques pour le dossier de demande de concession. Ensuite, l'audition² prévue dans l'ordonnance sur les concessions pour le transport de voyageurs a lieu. Après l'audition, l'OFT dresse la décision attaquant qui contient la décision d'adjudication de la procédure de mise au concours ainsi que l'octroi ou le renouvellement de la concession.

Art. 27d, al. 1 Mise au concours avec plusieurs cantons

Avant une mise au concours, les cantons participants désignent celui d'entre eux qui la dirigera. En règle générale, c'est celui qui est le plus concerné (financièrement ou en ce qui concerne l'offre de prestations) et/ou dont l'expérience des mises au concours est la plus importante. Les cantons conviennent également de la répartition des coûts entre eux (par ex. pour un consultant). Normalement, la Confédération ne participe pas à ces coûts. Ces réglementations concernant la direction et les coûts sont déjà appliquées dans la pratique et ont fait leurs preuves.

Art. 27d, al. 2 Mise au concours avec plusieurs cantons

Les tâches dans lesquelles le canton chargé de diriger la procédure (ci-après canton dirigeant) doit consulter les autres cantons participants et les représenter vis-à-vis de l'OFT et des entreprises de transport sont définies à l'al. 2.

² Audition selon l'art. 13 de l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur le transport de voyageurs (OTV; RS 745.11)

Art. 27e Procédure de mise au concours

Le canton dirigeant est responsable de l'établissement du dossier de mise au concours, qui énumère les conditions-cadre dans lesquelles les soumissions doivent être présentées. Comme il a déjà été mentionné, le dossier de mise au concours fixe aussi l'ampleur des documents à fournir pour la demande de concession, et indique les critères d'évaluation de la capacité professionnelle des soumissionnaires et ceux des soumissions ainsi que leur pondération. L'évaluation se fait en règle générale au moyen d'une analyse de la valeur utile.

Les cantons participants et l'OFT doivent donner leur accord au canton dirigeant sur le dossier de mise au concours. Ce n'est qu'ensuite que le canton dirigeant publie les documents. Les entreprises peuvent les obtenir du canton dirigeant.

Si les documents sont modifiés après la publication, les modifications doivent être publiées et communiquées simultanément à toutes les entreprises qui ont demandé le dossier de mise au concours.

Les entreprises peuvent poser des questions sur les documents pendant une période donnée. Le canton dirigeant les collecte et envoie les réponses sous forme anonymisée à toutes les entreprises qui ont demandé le dossier de mise au concours.

Le dossier de mise au concours fixe le délai de soumission des offres et du dossier de demande de concession (au moins 60 jours après publication de la mise au concours), ainsi que la période pendant laquelle les entreprises sont liées par leur offre de prestations (au plus 24 mois à partir de la fin du délai de soumission).

Art. 27f Dédommagement

Les entreprises qui participent à une mise au concours n'ont pas droit à un dédommagement ni financier ni matériel, par ex. pour leurs dépenses d'établissement de la soumission.

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

Si les commanditaires mettent par ex. 8 lignes au concours, les offres des entreprises intéressées portent normalement sur toutes les 8 lignes. Mais il est possible de constituer des lots (parts des prestations). Ainsi, les commanditaires peuvent par ex. subdiviser les 8 lignes en un lot de 3 lignes et un de 5 lignes. Les entreprises peuvent alors, suivant les cas de figure prévus par le dossier de mise au concours, présenter des offres séparées pour un ou pour les deux lots. Les commanditaires sont libres dans la constitution de lots. Il est important que le dossier de mise au concours indique bien les diverses options (combinaison de lots, offre globale etc.). Les documents d'évaluation doivent être configurés conformément aux variantes de soumission.

Le dossier de mise au concours définit les conditions-cadre dans lesquelles les entreprises présentent leurs soumissions. Les commanditaires peuvent indiquer dans le dossier de mise au concours que les entreprises peuvent remettre, en plus de leur soumission, leur propre variante d'entreprise. Il s'agit alors d'offres de prestations dont le contenu diffère des conditions-cadres prescrites. L'évaluation des variantes d'entreprise se fait selon les mêmes critères d'adjudication que pour l'offre de base.

Art. 27h Décachetage des soumissions

Le décachetage des soumissions fait déjà l'objet d'un procès-verbal du canton dirigeant. Désormais, un/e représentant/e de l'OFT y assistera. Le déroulement de l'opération sera conforme aux prescriptions relatives aux marchés publics. Il est prévu que le canton dirigeant adresse le procès-verbal aux cantons participants ainsi qu'aux entreprises soumissionnaires, sous une forme qui garantisse le respect du secret professionnel (par ex., les prix ne doivent pas être portés à la connaissance des concurrents).

Art. 27i Mise au net et évaluation des soumissions

Les commanditaires sont habilités à mettre au net les soumissions reçues de sorte qu'elles soient comparables. Mais elles ne doivent prendre contact à cet effet avec l'entreprise que s'il est indispensable de le faire pour évaluer la soumission en définitive. Si les commanditaires constatent une erreur non intentionnelle lors de l'évaluation de l'offre, l'entreprise peut la corriger. Les commanditaires peuvent aussi demander des explications supplémentaires sur certains points de l'offre, si cela peut servir à tirer au clair une question confuse ou à démêler un malentendu. Mais la mise au net de l'offre ne doit pas entraîner une modification des points de l'offre. Le prix ne peut pas non plus être renégocié. Les commanditaires verbalisent par écrit et de manière retraçable le déroulement de la prise de contact ainsi que la teneur de l'échange d'information.

Les soumissions remises sont évaluées conjointement par le canton dirigeant, qui agit sur mandat de tous les cantons participants, et par l'OFT à l'aide de documents d'évaluation. Toutes les entreprises qui remplissent les critères de qualification doivent avoir les mêmes chances d'adjudication.

Les principaux motifs d'exclusion sont énumérés à l'art. 32f LTV. Les commanditaires vérifient notamment lors de l'évaluation des offres si le besoin en indemnisation indiqué correspond à une offre de type dumping. Il est important qu'une entreprise dont l'offre est bon marché n'obtienne pas d'avantage de concurrence par rapport à une entreprise qui a calculé sérieusement les coûts non couverts de l'offre de prestations proposée. L'expérience a montré que lorsque les offres sont bon marché, au bout de 3 ou 4 ans, la pression sur le commanditaire augmente pour faire monter l'indemnité pour toutes sortes de motifs.

Seules les soumissions qui remplissent les critères de qualification visés à l'art. 32e LTV seront évaluées. A l'aide des documents d'évaluation, les commanditaires déterminent l'offre de prestations la plus économique. Cela ne signifie pas pour autant que ce doit être la moins chère. L'évaluation a lieu en règle générale à l'aide d'une analyse de la valeur utile. L'entreprise qui obtient le maximum de points obtient l'adjudication. Au lieu de l'analyse de la valeur utile courante, on peut aussi recourir à d'autres méthodes d'évaluation.

Lorsque l'offre de prestations la plus économique est déterminée, les commanditaires communiquent leur intention d'adjudication dans une lettre d'information non attaquant. Cette étape intermédiaire est nécessaire au lancement de l'audition prévue dans la procédure de concession pour l'entreprise adjudicataire (cf. aussi les commentaires de l'art. 27c).

Art. 27j Compétence de décision de l'OFT

Si un recours est déposé contre l'adjudication, il faut s'attendre à ce que l'exploitation ne puisse pas commencer ou se poursuivre sur les lignes mises au concours à la date prévue. Dans ce cas, il faut s'assurer qu'une solution provisoire sera trouvée jusqu'à une décision définitive.

Cet article ouvre à l'OFT la possibilité de décider de l'exploitation future en l'absence d'une décision d'adjudication. On peut par ex. envisager que le titulaire actuel de la concession poursuive l'exploitation d'une offre de prestations préexistante mise au concours jusqu'à la décision d'adjudication entrée en force. L'OFT statue sur la marche à suivre 9 mois avant la mise en service prévue. Il reste donc assez de temps pour la mise en œuvre de la solution provisoire.

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

Une mise au concours ne peut être interrompue que pour des motifs importants. Le présent article prévoit notamment les deux délits spécifiques suivants. Une mise au concours peut être interrompue si les hypothèses ou les conditions qui la sous-tendent ont considérablement changé ou si aucune offre de prestations ne remplit les critères et les exigences techniques fixés dans le dossier de mise au concours. Une procédure de mise au concours interrompue peut être répétée. L'interruption de procédure fait l'objet d'une décision attaquable de l'OFT.

Art. 27l Publication

Les publications ont lieu sur la plate-forme Internet des acquisitions publiques gérée électroniquement par l'association simap.ch (www.simap.ch).

Selon l'art. 32i, al. 1, nLTV, l'OFT décide de renoncer à une mise au concours en raison d'une exception visée à l'art. 32, al. 2, nLTV et publie cette décision. Mais il ne fait guère de sens de publier les exceptions incontestées. C'est pourquoi cet article précise que les renoncements à une mise au concours en raison des exceptions « l'entreprise de transport atteint les objectifs d'une convention d'objectifs », « modification de concession » et « transfert de concession » ne doivent pas être publiées. Si elles devaient l'être, il en résulterait pour l'économie administrative de l'Administration fédérale une charge inutile et dénuée de sens.

Art. 27m Convention d'adjudication

La convention d'adjudication est conclue pour la durée fixée dans la décision d'adjudication d'après l'art. 32g, en règle générale 10 ans. Elle est élaborée conjointement par le canton dirigeant et par l'OFT, en reprenant les indications nécessaires de l'offre remise pendant la mise au concours (entre autres coûts, recettes, indemnité, mécanismes d'adaptation, projet d'offre, exigences de qualité).

Les montants d'indemnité indiqués par l'entreprise adjudicataire dans sa soumission sont repris dans la convention d'adjudication de manière à ne plus pouvoir changer pendant les deux premières périodes d'horaire (en règle générale 4 années d'horaire), à moins d'adaptations des commanditaires (par ex. adaptations de l'offre de prestations) ou de changements tarifaires qui n'étaient pas encore connus lors de l'établissement de la soumission. D'autres paramètres comme le renchérissement ou l'évolution du prix du diesel ont été estimés par l'entreprise et fixés dans la soumission. Les variations se répercutent sur l'entreprise en sa faveur ou à son débit et font donc partie du risque entrepreneurial. À partir de la cinquième année de validité, le montant d'indemnités est calculé d'après le mécanisme d'adaptation fixé dans la convention d'adjudication. La transition entre la fin de la deuxième période d'horaire aux prochaines années d'horaire pour lesquelles la convention d'adjudication prévoit un mécanisme d'adaptation doit être vérifiable. En d'autres termes, il ne doit pas y avoir de trop grands écarts d'indemnité, car il y aurait matière à soupçonner que l'entreprise de transport aurait soumis une offre trop bon marché pour les deux premières périodes d'horaire.

La convention d'adjudication est signée par l'OFT, les cantons participants et l'entreprise de transport.

Art. 28 Changement d'entreprise adjudicataire

L'entreprise précédemment mandatée ne peut demander le transfert des moyens d'exploitation à la nouvelle entreprise désormais adjudicataire qu'avec l'accord préalable des commanditaires dans les cas où l'approbation des commanditaires selon l'art. 19, al. 1, LTV fait défaut et où l'acquisition n'a pas eu lieu avant le 1^{er} janvier 1996. Cette réglementation garantit que l'entreprise de transport continuera de demander aux commanditaires l'approbation de l'acquisition de moyens d'exploitation. En cas d'omission, l'entreprise de transport doit s'attendre alors à ne pas pouvoir transmettre les moyens d'exploitation si elle échoit au concours.

La nouvelle entreprise désormais adjudicataire doit offrir les emplois supplémentaires nécessaires à la nouvelle offre de transport aux employés de l'entreprise précédemment mandatée aux conditions usuelles (art. 32I, al. 3, nLTV).

Le recrutement de personnel supplémentaire doit par conséquent commencer par l'entreprise précédemment mandatée. Le personnel peut décider librement s'il veut accepter l'offre de prestations de la nouvelle entreprise de transport désormais adjudicataire aux conditions d'engagement en usage dans la région et dans la branche.

Si les employés de l'exploitant précédent sont engagés chez le nouveau, en vertu de l'art. 32I, al. 3, nLTV, il ne s'agit pas ici d'un transfert de rapports de travail selon l'art. 333 CO. Selon l'art. 32I, al. 3, nLTV, le nouvel exploitant doit proposer les emplois supplémentaires qu'il crée pour accomplir les nouvelles tâches aux employés de l'ancien exploitant. Mais le nouvel exploitant n'est pas obligé de reprendre tel quel des rapports de travail précédents. Le contrat de travail proposé (ou un contrat de travail entièrement nouveau) doit correspondre aux usages de la branche (par ex. respect d'une CCT; protection contre le licenciement).

Art. 28 Transfert de tâches à une autre entreprise de transport

Cet article est abrogé. Les dispositions passent désormais à l'art. 32I nLTV.

Art . 28a Procédure par invitation

Si une offre de transport préexistante ou nouvelle n'atteint pas la valeur seuil (art. 32, al. 2, nLTV) ou si une nouvelle offre de transport fait partie intégrante d'un réseau régional préexistant, les commanditaires ne peuvent pas mettre l'offre de transport au concours. Dans ces cas, il est prévu qu'ils exécutent une procédure par invitation. Pour les nouvelles offres de prestations surtout, vu le peu de possibilités de comparaison, il est judicieux pour le commanditaire de pouvoir choisir entre 2 ou 3 offres. Pour que le choix de l'entreprises de transport ne soit pas arbitraire, la procédure par invitation est soumise aux dispositions de la section 8 de la présente ordonnance (à l'exception des art. 27 et 27I).

Art. 47a Disposition transitoire

Pour la période d'horaire 2014/2015, les offres en transport régional des voyageurs doivent être remises au plus tard avant fin avril 2013. Les règles de mise au concours n'entrent en vigueur qu'après cette date. Pour des raisons de sécurité du droit et d'économie administrative, on renoncera à mettre au concours ces offres de prestations présentées dans les délais et on établira une convention d'offre – éventuellement complétée par une convention d'objectifs.

2.5 Adaptations de l'OTV

Cf. annexe « adaptations d'ordonnances OTV ». Celle-ci est disponible en deux versions. La version courte ne contient que les articles adaptés et la version longue contient le nouveau texte intégral de l'OTV y c. les articles adaptés.

2.6 Commentaires de certains articles de l'OTV

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

Art. 6 Transports des voyageurs soumis à concession

Lettres a et b: corrections linguistiques dans la version française.

Let. b: inscription a posteriori des bacs à treille dans les transports des voyageurs de «faible importance sans obligation d'obtenir une concession.

Art. 11 Conditions d'octroi

Al. 1, let. c:

Correction linguistique dans la version française.

Art. 12 Demande de concession

Al. 1:

Désormais, l'OFT est compétent pour toutes les procédures de concession. L'autorité compétente (jusqu'ici le DETEC ou l'OFT) est précisée en conséquence. Les délais des demandes remises dans le cadre d'une mise au concours sont traités d'après l'art. 27e, al. 2, OITRV.

Al. 2:

L'OFT pourra renoncer, dans le cadre de procédure de concession, à la remise d'indications non nécessaires dans des cas particulier, notamment en cas de renouvellement ou de modifications ayant déjà fait l'objet d'une documentation d'octroi complète.

Al. 3:

Comme l'exige la technique actuelle, la documentation doit aussi être remise sous forme électronique en plus du document valable signé. En cas de besoin, l'OFT demandera d'autres exemplaires de la demande sur papier ou sous forme électronique.

Al. 4:

A l'art. 12, les exigences et les délais sont définis par rapport à la demande de concession. Comme, dans une mise au concours, les procédures de mise au concours et de concession sont coordonnées, la réglementation actuelle ne peut pas être reprise en cas de mise au concours. C'est pourquoi l'al. 4

dispose que lors d'une demande de concession dans le cadre d'une mise au concours, l'al. 1 n'est pas appliqué. La procédure de concession est orientée sur les dispositions spécifiques de la procédure de mise au concours.

Art. 13 Consultation

Al. 1:

Désormais, l'OFT est compétent pour toutes les procédures de concession. L'autorité compétente (jusqu'ici le DETEC ou l'OFT) est précisée en conséquence.

Art. 14 Coordination des transports publics

Désormais, l'OFT est compétent pour toutes les procédures de concession. L'autorité compétente (jusqu'ici le DETEC ou l'OFT) est précisée en conséquence.

Art. 15 Durée de la concession

Al. 2:

Selon l'al. 1, la concession est octroyée ou renouvelée pour 10 ans. En cas de mise au concours, la durée de la concession (art. 32b, al. 2, LTV) est la même que la durée de validité dans le dossier de mise au concours pour la commande de l'offre de transport. Elle peut être inférieure à dix ans. C'est pourquoi l'al. 2, let. c dispose qu'en cas de mise au concours, la durée de la concession peut être plus courte que ce qui est fixé à l'al. 1. L'énumération des cas où la concession peut être octroyée ou renouvelée pour une durée plus courte n'est plus limitative.

Al. 4:

Les installations de transport à câbles sont, du point de vue technique, un système intégré, les véhicules sont liés inséparablement à l'infrastructure. Un « libre » accès à un « tracé d'installation de transport à câbles », comme pour un tracé ferroviaire, est une impossibilité systémique. C'est pourquoi il n'est pas non plus possible de subdiviser les investissements dans la construction de nouvelles installations ou l'entretien d'installations préexistantes en infrastructure et exploitation, comme l'exige la garantie de la sécurité d'exploitation (cf. aussi la condition de concession d'après l'art. 11f LTV). Par conséquent, les entreprises de transport à câbles ont toujours besoin d'une longue période d'amortissement vu le volume d'investissements relativement important. Une concession limitée à 10 ans de validité ne tiendrait pas compte de cet aspect, il y aurait même un risque d'omission d'investissements en raison d'une durée de concession trop courte liée à une insécurité budgétaire. De plus, une durée de concession de 10 ans en cas normal aurait pour conséquence qu'à chaque octroi ou renouvellement de concession ou presque, il faudrait motiver une exception, ce qui n'est faisable à long terme ni pour les exploitants d'installations de transport à câbles ni pour l'autorité concédante. La fixation de la durée de validité normale pour les concessions d'installation de transport à câbles à 25 ans est donc justifiée tant matériellement que du point de vue de l'économie administrative.

Art. 17 Modification de la concession

Al. 1:

Désormais, l'OFT est compétent pour toutes les procédures de concession. L'autorité compétente (jusqu'ici le DETEC ou l'OFT) est précisée en conséquence.

Art. 19 Contrat d'exploitation

Al. 3:

L'art. 35 LTV pose les principes de la comptabilité et renvoie à l'ordonnance du DETEC sur la comptabilité des entreprises concessionnaires (OCEC; RS 742.221).

L'al. 3 OTV vise à garantir, en matière de comptabilité, l'égalité de traitement entre l'entreprise sans et l'entreprise avec sous-traitants. L'entreprise concessionnaire est responsable et doit le cas échéant prouver, pour ses lignes indemnisées exploitées avec des sous-traitants, que les règles de l'OCEC sont respectées en matière d'imputabilité de coûts et recettes, notamment en ce qui concerne les amortissements et les provisions. De même, lesdites lignes doivent présenter les comptes prévisionnels et les comptes de résultats par ligne au même degré de détail (art. 17, al. 5, OCEC). Les autres prescriptions de comptabilité de la LTV (section 7, art. 36 à 39) ne sont valables en revanche que pour l'entreprise concessionnaire.

Art. 22 Révocation de la concession

Désormais, l'OFT est compétent pour toutes les procédures de concession. L'autorité compétente (jusqu'ici le DETEC ou l'OFT) est précisée en conséquence.

Art. 25 Immatriculation des véhicules

L'octroi d'immatriculations pour le transport par voie navigable n'est pas du ressort des cantons, mais de l'OFT (correction et répartition en deux alinéas).

Art. 30a Dispense des obligations fondamentales

Les obligations fondamentales de la régie du transport des voyageurs d'après les art. 12 à 16 et 18 LTV ne sont pas applicables aux transports des voyageurs de « moindre importance » qui requièrent une autorisation cantonale, ceci pour des raisons de proportionnalité. Cette exception existait déjà auparavant, mais s'était perdue dans le cours du projet de législation de la réforme des chemins de fer 2.1, message complémentaire Révision des actes normatifs relatifs aux transports publics (RévTP), lors du transfert des dispositions de la loi fédérale sur les transports publics dans la LTV.

Chapitre 4: contrat de transport

Art. 55a Obligation d'établir des tarifs

Les conditions et critères ajoutés pendant les délibérations parlementaires à l'art. 15 LTV pour la fixation des tarifs sont précisés dans cet article.

Al. 1:

Le kilométrage d'un voyage devra pouvoir être pris en compte lors de la fixation des tarifs, ainsi que le confort du moyen de transport entre autres (matériel roulant, bus, bateau, installation de transport à câbles) et le nombre de paires de courses proposées sur la ligne, qui rendent l'offre de prestations intéressante à toute heure du jour et de la nuit. L'aspect des coûts sera lui aussi intégré : d'une part le degré de couverture des frais d'une offre de prestations devra être maintenu aussi constant que possible ou augmenté, et d'autre part l'offre de prestations devra générer des produits appropriés, notamment celle du trafic grandes lignes non indemnisé.

Al. 2:

Les entreprises doivent en principe coordonner leur politique des prix. Cette obligation gagne en importance dans le contexte des mesures visant à écouler les pointes de la demande et à aplatir les courbes du taux d'utilisation des véhicules et de l'infrastructure. Cela permettra d'éviter que les mesures d'une entreprise débouchent sur un écoulement indésirable du trop-plein de la demande vers les lignes d'autres entreprises.

Al. 3:

L'art. 15 LTV prévoit que les tarifs soient organisés de manière à améliorer le traitement des pointes de la demande et le taux d'utilisation des véhicules et de l'infrastructure. Dans la pratique, cela signifie que des titres de transport qui ne sont pas valables sur toutes les courses peuvent être proposés (liaisons régulières), mais seulement sur une course spécifiée. On parle alors de « titres de transport pour un seul train », ou de « billets économiques ». Autre possibilité : des titres de transport non valables pendant les heures de pointe mais seulement aux heures creuses. De tels titres de transport seraient liés à « plusieurs courses », puisqu'ils ne donneraient pas accès à toutes les courses de la journée.

La présente disposition précise que de tels titres de transport, le plus souvent à prix réduit, donneraient droit à l'achat d'un titre de transport « normal » moyennant un supplément approprié. Les voyageurs auraient ainsi la possibilité, en cas de déplacement du voyage à une autre heure de la même journée, de faire décompter le prix du billet déjà acheté sur le tarif normal. On peut percevoir un supplément pour la charge administrative. Cette prescription précise la garantie du service direct inscrite dans l'art. 15, al. 4, let. b, LTV. La compensation doit valoir pour les titres de transport liés au tronçon (en règle générale vendus à l'unité), mais pas pour les titres de transport forfaitaires comme par ex. l'abonnement Voie 7.

Art. 56 Service direct en transport concessionnaire

Al. 1:

Le service direct, qui n'avait été que mentionné jusqu'ici, est défini avec plus de précision.

Alinéas 2 et 3:

L'obligation d'offrir des prestations de service direct est désormais formulée séparément pour les trafics grandes lignes et régional commandé d'une part et pour le trafic régional non commandé et le trafic local d'autre part. Dans le premier cas, l'obligation d'offrir des prestations de service direct est incontournable, dans le deuxième elle dépend des conditions techniques ainsi que de la proportionnalité entre utilité pour les clients et effort économique pour les entreprises de transport. Cette disposition met en œuvre un arrêt du Tribunal fédéral sur l'application du Service direct en général.

Annexe

Annexe I Toutes les demandes de concession doivent contenir:

Let. n:

En vertu de l'art. 9, al. 2, let. c, le respect des prescriptions du droit du travail et des conditions de travail de la branche est une condition de concession. Pour la vérifier dans le cadre d'une procédure de concession, les entreprises de transport doivent aussi fournir des indications sur les conditions de travail et les contrats collectifs de travail dans leur dossier de demande de concession.

Annexe II Les demandes de concession pour les bus doivent contenir, en plus du chiffre I:

Let. b:

Correction linguistique dans la version française.