



3003 Bernee OFT: grd POST CH AG

Envoi par courriel

Aux entreprises de transport indemnisées selon la
LTV (ET)

Aux services cantonaux des transports publics

Référence : BAV-313.11-6
Événement administratif :
Votre référence :
Ittigen, le 30 novembre 2022

Procédure de commande du transport régional de voyageurs pour l'année d'horaire 2024

Mesdames, Messieurs,

Dans la perspective de la présentation des offres pour le transport régional de voyageurs (TRV), nous souhaitons vous informer de la procédure de commande pour l'année d'horaire 2024. Les cantons (CDCTP), l'Union des transports publics (UTP) et l'Alliance SwissPass (ASP) ont été consultés au préalable sur les explications ci-après.

1. Offres 2024

L'année d'horaire 2024 commencera le 10 décembre 2023 et durera jusqu'au 14 décembre 2024. Conformément à la pratique actuelle, les offres doivent être établies pour une période de 12 mois exactement.

Conformément à l'art. 31b de la loi sur le transport de voyageurs (LTV ; RS 745.1), la procédure de commande est effectuée tous les deux ans. L'OFT synchronise la procédure de commande avec la période d'horaire.

Afin de coordonner les périodes de commande avec les périodes de conventions sur les prestations « Infrastructure », la procédure de commande « Transport régional de voyageurs » 2024 n'est effectuée que pour une année. Nous vous avons déjà informés par courrier du 6 octobre 2022 sur les motifs de cette harmonisation et sur la démarche adoptée.

Ainsi, la procédure de commande à l'échelle nationale sera effectuée pour une durée d'une année en 2024 ; les périodes de commande redeviendront biennales conformément à l'art. 31b LTV dès 2025/2026. De plus, il est prévu d'adapter la durée du crédit d'engagement pour le TRV ainsi que celle

Office fédéral des transports OFT
Audrey Granata
3003 Berne
Siège : Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen
Tél. +41 58 469 08 60
Audrey.Granata@bav.admin.ch
<https://www.bav.admin.ch/>



des participations cantonales visées à l'art. 30 LTV de manière à obtenir une harmonisation intégrale de tous les instruments. Il est prévu de demander à titre exceptionnel un crédit d'engagement portant sur trois ans pour les années 2026 à 2028. En vue de l'élaboration de la proposition, nous effectuerons au printemps 2023 un sondage auprès d'ET sélectionnées, comme pour les crédits précédents :

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Période de commande TRV			PH 2022/2023	1 an	PH 2025/2026	PH 2027/2028	PH 2029/2030	PH 2031/2032					
Crédit d'engagement			CE 2022-2025			CE 2026-2028			CE 2029-2032				
Participations cantonales	2020-2023+2024				2025-2028				2029-2032				
CP Infrastructure		CP 2021-2024				CP 2025-2028			CP 2029-2032				

Nous vous avons aussi informés par courrier du 29 août 2022 sur les échéances et délais légaux de la procédure d'établissement de l'horaire et de commande pour l'année d'horaire 2024. Ce courrier tablait encore sur une période d'horaire biennale 2024/2025.

S'agissant des réserves formulées dans les conventions d'offre TRV 2022 (en particulier en ce qui concerne la rentabilité minimale et les suroffres), pour lesquelles un délai de carence a été accordé jusqu'à la période d'horaire 2024/2025, le délai fixé reste valable pour l'année d'horaire 2024. S'agissant des réserves pour lesquelles un délai de carence a été accordé jusqu'à la période d'horaire 2026/2027, le délai est désormais fixé à la nouvelle période d'horaire 2025/2026 en raison de la reprise rapide de la demande. Les délais de carence accordés dans le cadre des conventions d'offre seront adaptés en conséquence dans les conventions d'offre 2023.

Offre et dossier d'offre 2024

Les offres contraignantes visées à l'art. 17 de l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV ; RS 745.16) doivent être présentées à tous les commanditaires en tenant compte des délais ci-après (prescrits désormais aussi pour les deuxièmes offres) :

- Indication des moyens financiers mis à disposition pour le TRV et des adaptations de l'offre prévues par les cantons ; afin que les premières offres contraignantes puissent être calculées de manière fiable et présentées fin avril 2023, il importe que cette information soit communiquée en temps utile ;
- Premières offres (V1) au plus tard jusqu'au 30 avril 2023 ;
- Examen des offres et négociations avec décision définitive sur l'offre jusqu'au 13 août 2023 (conformément au courrier du 29 août 2022 sur les échéances et délais dans les procédures d'établissement de l'horaire et de commande 2024) ;
- Deuxièmes offres (V2 ; au besoin) en principe jusqu'à fin septembre 2023 ; des dérogations peuvent être convenues entre les commanditaires et les entreprises de transport (ET).

Nous déclinons les offres qui contiendraient des réserves. Au cas où des évolutions imprévisibles surviendraient pendant la procédure de commande, il serait possible d'adapter les offres, à condition que tous les commanditaires soient d'accord.

Les offres doivent impérativement contenir les éléments suivants conformément à l'art. 17 OITRV :

- Description qualitative et quantitative du projet d'offre de transport (formulaire TRV) ;
- Comptes prévisionnels pour l'année d'horaire 2024 ;
- Justification écrite des écarts (modifications importantes des coûts et des recettes par ligne) par rapport aux planifications précédentes (dernière offre 2023), aux conventions d'adjudication, aux conventions d'objectifs et aux derniers comptes annuels (2022) ;
- Plan à moyen terme (modèle contraignant ; au moins pour les années 2024–2027) ;

- Plan d'investissement (au moins pour les années 2024–2027) ;
- Calcul des prix des sillons pour les lignes ferroviaires ;
- Vue d'ensemble des véhicules utilisés ;
- Indicateurs servant au calcul des indices (soumission via application Web de l'OFT « Indices TRV ») ;
- Horaires (ou information selon laquelle les horaires ne changent pas) ;
- Indications concernant la vente et les points de vente ;
- Indications concernant les tarifs.

De plus, en vertu de l'art. 9 OITRV, il y a lieu de fournir les Q.rapports pour l'année 2022 en même temps que les dossiers des premières offres pour l'année d'horaire 2024. Les adaptations de lignes doivent être présentées dans le tableau des données de base 2024 mis à disposition (pour plus d'informations, voir le chapitre « QMS TRV, processus de *controlling* et données de base 2024 »).

Les formulaires-type et un complément d'informations seront disponibles dès la fin de l'année sur le site Web de l'OFT :

www.bav.admin.ch ► Thèmes généraux ► Transport régional de voyageurs ► Offre TRV 2024

Au même endroit, vous trouverez les listes des lignes et leurs désignations contraignantes (pour les lignes qui ne changent pas, les modifications sont apportées au fur et à mesure) en vue de l'établissement des offres.

Conformément à l'art. 17, al. 5, OITRV, les offres peuvent être transmises sous forme électronique. Le formulaire d'offre TRV doit être pourvu d'une signature légalement valable. Comme l'OFT et plusieurs cantons gèrent leurs dossiers sous forme électronique, nous prions les ET de fournir tous leurs documents aux commanditaires sous forme électronique (fichiers PDF ou Excel permettant la recherche par texte complet).

Conformément à l'art. 14, al. 3, de l'ordonnance du DETEC sur la comptabilité des entreprises concessionnaires (OCEC ; RS 742.221), les comptes prévisionnels pour les premières offres 2024 à fournir fin avril 2023 doivent indiquer non seulement l'année d'horaire proposée (2024) mais aussi le détail des recettes, des coûts et de l'indemnité de l'offre pour l'année d'horaire en cours (2023) ainsi que les dernières valeurs effectives connues (2022).

Tous les dossiers d'offre doivent toujours être envoyés simultanément à tous les commanditaires.

Plan à moyen terme

Conformément à l'arrêté fédéral du 29 novembre 2021 portant allocation d'un crédit d'engagement destiné à l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs pour les années 2022 à 2025, le Conseil fédéral doit soumettre en 2023 aux deux commissions (CTT-N et CTT-E) ainsi qu'aux cantons un bilan sur l'état de l'utilisation du crédit d'engagement 2022 à 2025. S'il constate une lacune dans le financement, il demandera, en 2023, un crédit additionnel au crédit d'engagement.

Afin de pouvoir dresser le bilan attendu et déterminer si, et dans quelle mesure, il est nécessaire de demander un crédit supplémentaire pour le crédit d'engagement TRV, l'OFT a besoin d'informations les plus fiables possibles de la part des entreprises de transport et des cantons. C'est pourquoi, dans le cadre des offres 2024, nous demanderons de porter une grande attention au plan à moyen terme à établir selon l'art. 17, al. 3, let. d, OITRV. Afin de faciliter le traitement des informations, un modèle contraignant sera mis à disposition sur le site Web de l'OFT, en même temps que le reste des documents cités ci-dessus. L'objectif est de réunir en synthèse les éléments qui pourraient faire évoluer les indemnités en 2025.

Application Web OFT « Indices TRV »

Les indicateurs prévisionnels pour l'année d'horaire 2024 et les indicateurs effectifs pour l'année 2022 doivent être saisis via l'application Web OFT « Indices TRV » et transmis à l'OFT. Les données effectives pour 2022 peuvent être saisies à partir de la fin de l'année et les données prévisionnelles pour 2024 à partir de mars 2023.

Bouton « Clore » : il arrive régulièrement que les ET oublient de cliquer sur le bouton « Clore » dans l'application Web. Veillez bien à cliquer sur ce bouton, sinon vos données ne sont pas transmises à l'OFT.

Pour les indicateurs prévisionnels de l'année d'horaire 2024, nous prévoyons une adaptation dans l'application Web (et pour les indicateurs effectifs dès l'année 2023). Outre les coûts complets, il faudra désormais présenter séparément les indications « émolument d'utilisation de l'infrastructure » et « réduction de l'impôt préalable ». Cette modification est liée à l'introduction du *benchmarking* national conformément à notre courrier du 1^{er} novembre 2022. La mise en œuvre dépend encore de l'approbation du budget informatique.

2. Conditions-cadres financières

Le plan financier de la Confédération prévoit d'allouer les moyens financiers ci-après au TRV :

Année en cours 2022	1062,5 millions de francs (+ supplément de 97 millions : 1159,5 millions de francs)
Budget 2023	1084,3 millions de francs (+2,1 % par rapport à 2022) (+ supplément vraisemblable d'env. 50 millions)
Plan financier 2024	1101,6 millions de francs (+1,6 %)
Plan financier 2025	1124,7 millions de francs (+2,1 %)
Plan financier 2026	1141,6 millions de francs (+1,5 %)
Crédit d'engagement 2022–2025	4373,1 millions de francs (état actuel)

Comme les années précédentes, la Confédération renonce à formuler des prescriptions financières nationales aux ET. Conformément à l'art. 16 OITRV, c'est aux cantons qu'il appartient de le faire. La Confédération attend des cantons qu'ils coordonnent autant que possible leurs actions au niveau régional. Selon l'art. 16 OITRV, l'OFT doit être consulté avant l'envoi des prescriptions cantonales.

Vu la détérioration de la situation qui se dessine pour les finances fédérales alors que le renchérissement croît, en particulier en ce qui concerne les prix de l'énergie, le financement des coûts non couverts sera plus exigeant que ces dernières années. Pour la Confédération, la priorité est d'assurer dans toute la Suisse le financement des offres existantes, des offres liées à une infrastructure spécifique et de moyens d'exploitation approuvés.

Les premières offres 2024 doivent en principe être dressées sur la base de l'offre de l'horaire conformément aux prescriptions des cantons. Les extensions d'offre qui ne s'inscrivent pas dans les prescriptions cantonales peuvent être proposées à titre d'options. En cas d'extensions de l'offre, il faut présenter les surcoûts mais aussi les recettes supplémentaires liées à l'aménagement. On ignore actuellement si la Confédération pourra participer au financement.

3. Conditions-cadres et prescriptions pour les offres 2024

TVA : déduction forfaitaire de l'impôt préalable

Le taux de réduction de la déduction de l'impôt préalable conformément à l'art. 33 de la loi sur la TVA (LTVA ; RS 641.20) passe de 3,4 % à 3,6 % pour 2024 en raison de l'adaptation du taux de la TVA au 1^{er} janvier 2024 (sous réserve de la décision du Conseil fédéral en décembre 2022).

Comme lors des dernières adaptations de l'impôt préalable, il peut être renoncé à différencier le taux susmentionné (3,4 % de la mi-décembre 2023 à fin 2023 et 3,6 % du 1^{er} janvier 2024 à la mi-décembre 2024) dans les offres 2024.

L'adaptation périodique « ordinaire » du taux de réduction de l'impôt préalable recalculé du fait du recensement déjà réalisé ne prendra effet qu'à l'année d'horaire 2025.

Pour mémoire, nous attirons votre attention sur le fait que conformément au ch. 3.2 de l'information professionnelle sur la TVA du 1^{er} janvier 2018¹, la réduction de l'impôt préalable pour les intérêts avantageux sur les prêts à taux préférentiels et les remboursements de l'impôt sur les huiles minérales sont indemnisés via l'application de ce taux forfaitaire, c'est-à-dire qu'aucune réduction distincte n'est effectuée.

Prix du sillon

Conformément à l'art. 20 de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF ; RS 742.122), la contribution de couverture est fixée à l'avance par l'autorité concédante pour les services commandés. La contribution de couverture pour les services commandés en TRV est maintenue à 8 % pour 2024.

Il faut s'attendre à ce que le projet de révision de l'OARF et de l'OARF-OFT ait des effets sur le TRV pour l'année d'horaire 2025.

Prix du courant OARF

Une augmentation du prix du courant selon l'art. 3, al. 1, de l'ordonnance de l'OFT sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF-OFT ; RS 742.122.4) de 12 ct./kWh à 14 ct./kWh est prévue pour le 1^{er} janvier 2024. Les offres pour l'année 2024 doivent être établies sur la base de ce prix de 14 ct./kWh.

La consommation de courant doit être mesurée sur des tronçons interoperables conformément à l'art. 20a, al. 3, OARF. D'ici à ce que les dispositifs de mesures à bord des véhicules permettent de connaître la consommation de courant pour les différentes lignes, une facturation forfaitaire par tonne brute-kilomètre est acceptée à titre de solution transitoire dans les offres TRV 2024.

Prévision centrale des produits et mesures tarifaires (MesTa)

Une mesure tarifaire générale sera vraisemblablement mise en œuvre en décembre 2023 dans le service direct national (SDn) (et dans de nombreuses communautés tarifaires). Comme l'effet que cette mesure aura sur les produits ne sera pas encore connu de manière définitive au moment de la présentation des premières offres, les produits supplémentaires (SDn et communautés) devront être pris en compte au plus tard dans les deuxièmes offres. Dans la lettre d'accompagnement, il y a lieu de présenter de manière transparente les hypothèses sur lesquelles les offres sont fondées.

Le site Web de l'ASP fournit une prévision centrale des produits générés par les titres de transport forfaitaires du SDn pour sept types de titres de transport (abonnements généraux 1^{re} et 2^e classe, abonnements demi-tarif, cartes journalières 1^{re} et 2^e classe, Swiss Travel Pass 1^{re} et 2^e classe) et un

¹ [TVA-Publications Web \(admin.ch\)](#)

outil de prévision en vue de la répartition des coûts conformément aux règles de répartition des coûts communs, des indemnités et des rémunérations dans l'ASP (V512). À l'heure actuelle, le secteur s'attend à des produits supplémentaires dès 2023, c'est-à-dire qu'il n'y aura plus de pertes de produits dues à la crise du COVID-19. Ces produits supplémentaires sont pris en compte dans les prévisions. L'OFT attend des ET qu'elles utilisent aussi pour l'année d'horaire 2024 ces prévisions centrales disponibles, tant pour les produits que pour les coûts dans le SDn. Les prévisions 2024 déterminantes pour les premières offres devraient être disponibles dès la fin janvier 2023. Si, dans des cas exceptionnels, des prévisions différentes sont utilisées, il faut le justifier dans les offres. Il convient également de noter que, outre les produits indiqués dans l'outil de prévision, tous les produits provenant d'autres billets forfaitaires et de billets individuels / abonnements de parcours doivent également être pris en compte dans les offres.

Chargement autonome des vélos en TRV

Le 11 décembre 2022, le champ d'application du chargement des vélos par les voyageurs sera étendu formellement à toutes les ET indemnisées. Ce champ d'application sera désormais valable sur toutes les lignes du TRV, dans la mesure où l'exploitation le permet. Les restrictions par ligne doivent être publiées en temps utile sur l'horaire en ligne.

Régularisations des produits des communautés tarifaires sur NOVA

Depuis janvier 2022, les régularisations des ventes/produits sur NOVA dans le SDn sont calculées au jour près dans le reporting TP. Selon les dispositions comptables (Swiss GAAP RPC), les régularisations doivent être aussi précises que possible.

Au sein des communautés tarifaires, la progression du raccordement des canaux de distribution des ET à NOVA crée actuellement les conditions permettant des régularisations analogues à celles du SDn.

Dès le décompte de janvier 2024, les régularisations des produits des communautés tarifaires seront calculées de manière uniforme au jour près sur la plate-forme NOVA et mises à disposition dans le reporting TP. Les ventes en dehors de NOVA ne sont pas prises en compte lors du calcul des régularisations. La transition en 2024 permet aux communautés tarifaires d'estimer à temps les effets financiers et aux ET d'en tenir compte dans leurs offres. Le changement de système entraîne une hausse unique des régularisations en 2024. Celles-ci doivent être présentées par poste de recettes dans la lettre d'accompagnement des offres. Le changement de méthode n'a guère d'effets sur les années suivantes. Les communautés tarifaires disposeront d'un instrument de simulation qui leur permettra de calculer les nouvelles régularisations pour les ET au sein de la communauté.

Directives OFT (*guidance*)

Les premières directives (*guidance*) de l'OFT entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2023. Elles seront publiées sur le site Web de l'OFT :

www.bav.admin.ch ► A à Z ► Financement ► Directives OFT (*guidance*)

Ces directives indiquent comment l'OFT interprète les dispositions légales qui régissent notamment les conditions d'indemnisation et la commande. Elles ont été élaborées conjointement avec les cantons et les ET et seront mises à jour régulièrement. Les directives publiées sont applicables dès les offres 2024.

Si certains points ne peuvent pas encore être mis en œuvre en 2024 ou si des questions subsistent quant à la mise en œuvre correcte, il convient de les déclarer et d'en discuter avec les commanditaires. À partir des offres 2025, les directives seront applicables de manière contraignante. Les directives (*guidance*) suivantes entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2023 :

- Prix de transfert des prestations intra-consortium
- Commande TRV
- Imputabilité des coûts
- Investissements dans les installations à câbles
- Réserves latentes (réserves arbitraires)

D'autres directives sont actuellement en cours d'élaboration et publiées au fur et à mesure.

Reconnaissance de nouvelles lignes du TRV

Pour que les offres du TRV puissent être indemnisées conjointement par la Confédération et par les cantons, les conditions de l'art. 6 OITRV doivent être remplies. Après avoir consulté les cantons, l'OFT décide si les conditions pour l'indemnisation commune d'une ligne sont remplies.

Lors de la procédure de commande 2018/2019, l'OFT a introduit un formulaire uniforme pour les demandes des cantons concernant la reconnaissance de nouvelles lignes en tant que lignes du TRV. À ce sujet, nous prévoyons quelques adaptations en vue de la procédure de commande 2024 :

- le formulaire sera disponible sur la page d'accueil du site Web de l'OFT au format Word et non au format PDF ;
- le canton responsable devra joindre à la demande une carte indiquant le tracé de la ligne ;
- en accord avec les ET, les arrêts pertinents pour le système de mesure de la qualité du TRV (QMS) seront désormais indiqués, ce qui permet à la section Accès au marché de planifier les mesures QMS ;
- afin que les nouvelles lignes du TRV à évaluer puissent être intégrées en temps utile à la base de données qualité Q.Daba, les formulaires de demande de reconnaissance doivent être remis à l'OFT avant le **31 août 2023**.

Processus de *controlling* QMS TRV et données de base 2024

Les Q.rapports pour l'année 2022 doivent désormais être transmis aux commanditaires (interlocuteurs respectifs de la section Trafic voyageurs et des cantons) en même temps que les documents des premières offres pour l'année d'horaire 2024 (jusqu'à fin avril 2023). Ils seront disponibles l'année prochaine dès la mi-février en vue de leur traitement dans Q.Daba.

L'OFT et les cantons analyseront les Q.rapports 2022 des ET et notamment les mesures proposées ainsi que les coûts éventuels. Au besoin, ceux-ci seront traités avec les ET dans le cadre des négociations sur les offres 2024. Le cas échéant, les questions sur les Q.rapports doivent être abordées dans le premier entretien sur l'offre et, si nécessaire, les ET devront réviser lesdits rapports (toujours modifiables dans Q.Daba). Les rapports adaptés devront être présentés en vue de la deuxième offre. Ce processus sera répété au besoin (offres V3 etc.). Les réactions aux Q.rapports 2022 seront intégrées à la convention d'offre 2024.

En vue du processus de *controlling* du QMS TRV, pour les données de base 2024, il faut :

- que les cantons présentent à l'OFT les formulaires de reconnaissance de nouvelles lignes du TRV avant le 31 août 2023 ; le formulaire de reconnaissance contiendra pour la première fois les arrêts pertinents pour l'évaluation (points de mesure) soumis à l'approbation de la section Accès au marché ;
- que les ET communiquent, dans le cadre des offres 2024, les modifications de lignes (par ex. prolongement ou adaptation du tracé) à tous les commanditaires (modèle de tableau sur le site Web de l'OFT) ; la communication doit avoir lieu en même temps que les premières offres d'ici à la fin avril 2023 et les éventuelles mises à jour sont attendues avant la fin septembre 2023.

4. Autres informations et précisions

Mesures de compensation LHand

La loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand ; RS 151.3) dispose que les constructions, installations et véhicules existants des TP doivent être aménagés sans obstacles au plus tard d'ici à la fin de 2023 afin que les personnes handicapées ou souffrant de déficiences dues à l'âge puissent les utiliser en principe de manière autonome. Depuis le début de 2004 (entrée en vigueur de la LHand), les nouvelles constructions et installations ainsi que les véhicules neufs doivent être conçus sans obstacles dès le début. Conformément à l'art. 11 LHand, il y a lieu de tenir compte du principe de proportionnalité lors de la mise en œuvre. Si l'on renonce à une mesure (par ex. à l'adaptation d'un arrêt en vue d'un accès sans obstacle), il y a lieu de fournir une solution de remplacement appropriée conformément à l'art. 12, al. 3, LHand. De plus amples informations se trouvent sur le site Web de l'OFT :

www.bav.admin.ch ► A à Z ► Accessibilité

Des mesures de compensation sont nécessaires lorsque des arrêts de bus ne satisfont pas aux exigences soit parce qu'une adaptation n'a pas encore pu être réalisée (mesure provisoire) soit parce qu'une adaptation n'est pas proportionnelle (mesure de compensation durable). Généralement, la mesure est alors l'assistance fournie par le personnel sur place. Si cette assistance ne peut pas être fournie, notamment parce qu'un dépassement de l'inclinaison maximale de la rampe du véhicule de 18 % l'interdit et qu'aucune autre mesure de compensation n'est réalisable, un service de navette entre les arrêts doit être proposé.

L'ASP dirige un groupe de travail « Mobilité assistée » qui traite l'organisation automatisée de solutions de remplacement et donc aussi de services de navettes ; ce groupe de travail prépare une mise au concours de ces services. Nous recommandons aux ET concernées de s'informer directement auprès de l'ASP.

En ce qui concerne le financement des mesures de compensation et provisoires, les commanditaires considèrent qu'il faut appliquer le principe de causalité, ce qui signifie que les mesures de compensation doivent être financées par les propriétaires des routes ; elles ne peuvent donc pas être intégrées aux offres 2024 ni aux offres suivantes.

Commandes supplémentaires conformément à l'art. 28, al. 4, LTV

Dans notre courrier relatif à la procédure de commande 2020/2021, nous avons expliqué la distinction entre les indemnités conformément à l'art. 28, al. 4, LTV et les recettes en cas de contributions de communes ou de particuliers. Nous avons toutefois dû constater que certaines ET ne font toujours pas correctement la distinction requise et, par exemple, que des courses supplémentaires commandées par les communes ont été comptabilisées comme recettes au lieu d'indemnités. Pour mémoire, il convient de procéder comme suit en cas de commande supplémentaire des cantons, des communes ou des particuliers :

Commanditaire	Accessible à tous (transport régulier)	Indemnité selon l'art. 28, al. 4, LTV ?
Cantons ou communes	Oui (par ex. course supplémentaire)	Oui
Cantons ou communes	Non (par ex. course séparée uniquement pour écoliers)	Non Attester soit sous « activités annexes » soit en tant que recette annexe selon l'art. 29, al. 8, OITRV

Particuliers (école privée, centre commercial)	Oui (par ex. course supplémentaire)	Non Les indemnités ne peuvent être versées que par les pouvoirs publics. Le dédommagement doit être attesté en tant que recette annexe.
Particuliers (école privée, centre commercial)	Non (par ex. course séparée uniquement pour écoliers)	Non Attester soit sous « activités annexes » soit en tant que recette annexe selon l'art. 29, al. 8, OITRV

La réduction de l'impôt préalable est également applicable aux indemnités conformément à l'art. 28, al. 4, LTV. Il faut veiller à ce qu'elle soit prise en compte lors du calcul du montant de ces indemnités.

Calcul de la contribution de couverture dans le prix du sillon

Lors de l'élaboration de la directive (*guidance*) de l'OFT relative à la structure de calcul pour la procédure de commande, on a constaté que les ET gèrent de différentes manières l'attribution de la partie des émoluments Voyageurs sans titre de transport valable (RogF à la contribution de couverture.

Conformément à l'art. 20, al. 1^{bis}, OARF, le calcul de la contribution de couverture en transport concessionnaire de voyageurs est déterminé par les recettes de la vente de titres de transport, des réservations, des suppléments et du transport de bagages. Cette teneur est valable depuis le 1^{er} janvier 2019. La part des émoluments RogF doit être comptabilisée dans les suppléments et fait donc partie de la contribution de couverture.

Recettes des communautés tarifaires

La question de la répartition des recettes dans les communautés tarifaires et notamment l'indemnisation du transport grandes lignes a longtemps suscité la controverse. Depuis début 2020, un groupe de travail composé de représentants de l'OFT et des CFF a travaillé sur la question du niveau des tarifs et des éventuels dédommagements dans les communautés tarifaires. L'objectif était de trouver une interprétation de l'art. 28, al. 4, LTV indiquant dans quelles conditions les allègements tarifaires doivent être indemnisés par les commanditaires. Ces travaux sont terminés, l'OFT a décidé la mise en œuvre et vous en avez été informés par courrier du 16 novembre 2022. En 2023, l'OFT présentera le modèle, son application et ses conséquences dans les différentes communautés tarifaires.

Sur la base de l'art. 32 OITRV, l'OFT attend des communautés tarifaires que dès 2024, toutes les recettes issues de la vente de titres de transport communautaires soient mises en commun puis redistribuées entre toutes les ET selon des clés de répartition uniformes (exception : ZVV en raison du système cantonal de financement). Cela devrait garantir l'égalité de traitement de chacune des ET. Afin d'exclure des subventions croisées inadmissibles, les voyageurs-kilomètres et les passagers de toutes les ET concernées doivent être pris en compte de manière uniforme dans le calcul de la clé de répartition respective lors de la répartition des recettes en fonction de la demande. Des exceptions sont possibles pour les installations de transport à câbles, pour lesquelles il est prévu d'appliquer une solution uniforme que l'ASP développera. Ainsi, aucune déduction préalable n'est en principe possible. Des solutions forfaitaires peuvent être convenues pour des parts minimales ou pour une durée limitée pour de nouvelles offres ; ces solutions doivent être portées à la connaissance de l'OFT.

Lignes exploitées par des sous-traitants

Conformément à l'art. 19 de l'ordonnance sur le transport de voyageurs (OTV ; RS 745.11), certains droits et obligations, en particulier l'exécution des courses, peuvent être transférés à un tiers par un contrat d'exploitation.

Dans l'intérêt d'une simplification de la procédure de commande, la Confédération, en tant que commanditaire, prévoit en principe de commander directement toutes les lignes auprès des entreprises qui sont à la fois sous-traitants et concessionnaires et avec lesquelles la Confédération conclut déjà une convention d'offre. Cette démarche implique un transfert de la concession du concessionnaire actuel au sous-traitant.

Dans les offres 2024, il faut indiquer les lignes (et non les courses individuelles) qui sont exploitées par des sous-traitants qui sont également concessionnaires et avec lesquels la Confédération conclut déjà une convention d'offre. Pour ces lignes, les cantons compétents sont invités à envisager un transfert du concessionnaire actuel au sous-traitant. Des exceptions motivées restent possibles, comme par exemple le concept des entreprises responsables du marché au sein du ZVV ou la commande de courses isolées auprès de sous-traitants, afin de permettre des optimisations de l'exploitation et des synergies. La marche à suivre concrète sera définie au cas par cas entre la Confédération et les cantons concernés.

Innovations en TRV

Le programme d'encouragement des innovations a pour but que celles-ci rendent le TRV plus attrayant et plus efficient. Le guide du programme et les formulaires ont été révisés au cours du deuxième trimestre 2022 : entre autres, les exigences en matière de prestations propres ont été précisées et un modèle d'analyse coûts-utilité a été ajouté. Une formation sur les bases du programme et sur la réalisation d'une analyse coûts-utilité est proposée aux entreprises de TRV. La documentation du programme et les descriptions des projets en cours sont disponibles sur le site Web :

www.bav.admin.ch ► A à Z ► Innovation TRV

État d'avancement du *controlling* TRV

Un concept de *controlling* du TRV est en cours d'élaboration. À l'avenir, le *controlling* du TRV servira d'instrument de contrôle dans le processus de commande pour garantir l'utilisation efficace et économique des fonds publics. Dans le domaine de la surveillance, il complète les autres instruments de la nouvelle surveillance du droit des subventions. Il repose sur les bases en vigueur (en particulier les comptes prévisionnels, la comptabilité analytique, les indicateurs et les indices du TRV). Cela signifie qu'il n'y aura pas de changements pour les ET en ce qui concerne les offres 2024.

Le perfectionnement du *controlling* TRV prévoit l'introduction d'un *benchmarking* national conformément au courrier du 1^{er} novembre 2022, d'un manuel sur les prescriptions légales (« *guidance* » ; dès le 1^{er} janvier 2023) et d'une plate-forme centrale d'échange de données (banque de données centrale).

Banque de données centrale

Le mandat de l'OFT concernant la réalisation d'une banque de données centrale pour le TRV ainsi que pour le transport de voyageurs commandé par les cantons seuls (transport local, autres offres) est lié aux objectifs de la réforme du TRV. Les commanditaires ont à cœur que la procédure de commande et les processus de *controlling* soient encore simplifiés et harmonisés à l'avenir.

La Confédération et les cantons prévoient de numériser la procédure de commande et les processus de *controlling* et d'introduire une plate-forme de commande centrale commune. Celle-ci doit soutenir les commanditaires et les ET tout au long de la procédure de commande et offrir à cet effet des interfaces en vue de l'échange sécurisé de données sensibles. L'objectif est d'alléger la procédure de commande actuelle sur le plan administratif, en permettant aux ET d'alimenter directement une seule plate-forme centrale de commande avec les données et les documents nécessaires pour les commanditaires. Les cantons peuvent télécharger les documents d'offre via cette plate-forme ou les lier à leur propre système via une interface et les échanger. Les premières vérifications et contrôles

de plausibilité automatisés peuvent également être effectués à ce moment et les corrections éventuellement nécessaires peuvent être indiquées aux ET, ce qui simplifie encore la procédure de commande.

En août 2022, l'OFT a lancé les travaux avec le concours d'une société de conseil informatique externe. L'objectif est d'établir une situation initiale définie pour le projet (phase conceptuelle) d'ici à la fin de 2022. Nous intégrerons les cantons et les ET aux travaux.

Nouvelle loi sur le CO₂

Le message du Conseil fédéral relatif à la révision de la loi sur le CO₂ pour la période 2025 à 2030 prévoit notamment aussi des mesures dans le domaine du transport de voyageurs.

Dès 2026, l'impôt sur les huiles minérales pour les véhicules diesel en transport concessionnaire ne sera plus remboursé. Dans le TRV, lors du remplacement de bus diesel amortis par des véhicules électriques, la Confédération devrait prendre en charge 75 % des coûts d'investissement supplémentaires pour les véhicules électriques par rapport à des véhicules diesel. Seuls pourront être pris en compte les coûts d'investissement restants après déduction de toutes les contributions des programmes d'encouragement nationaux, cantonaux et communaux existants et futurs.

Dans le reste du transport concessionnaire par bus et par bateau, la Confédération devrait prendre en charge 30 % des coûts d'investissement supplémentaires (après déduction des autres subventions d'encouragement) pour les nouveaux véhicules ou pour l'installation d'une propulsion électrique sur des bateaux.

Cet encouragement est lié à l'entrée en vigueur de la loi sur le CO₂ ; il prendra donc effet du début de 2025 au plus tôt jusqu'à 2030.

Veuillez agréer, Mesdames, Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

Office fédéral des transports

Peter Füglistaler
Directeur

Pierre André Meyrat
Directeur suppléant

Copie à :

- CTP / CDCTP, Maison des Cantons, Speichergasse 6, 3000 Berne 7 – mirjam.buetler@koev.ch / markus.sieber@koev.ch
- UTP, Dählhölzliweg 12, 3000 Berne 6 - ueli.stueckelberger@voev.ch
- Alliance SwissPass, 3000 Berne 6 - helmut.eichhorn@allianceswisspass.ch
- AFF, Bundesgasse 3, 3003 Berne - frank.schley@efv.admin.ch
- CDF, Monbijoustrasse 45, 3003 Berne - robert.scheidegger@efk.admin.ch

Interne par pointeur à :

- FÜ, MEP, IN, PK, pv (tous), mz, sn, voj