



3003 Berne
OFT; dmm

POST CH AG

Envoi par courriel

Aux entreprises de transport indemnisées selon la
LTV (ET)

Aux services cantonaux des transports publics

Référence du dossier : BAV-313.11-5

Événement administratif :

Votre référence :

Ittigen, le 30 novembre 2020

Procédure de commande du transport régional de voyageurs pour l'année d'horaire 2021 et la période d'horaire 2022/2023

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 la période d'horaire 2022/2023. Les cantons (CDCTP) ont été consultés au préalable sur les explications ci-après.

1. Période de l'offre

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.

Par courrier du 11 septembre 2020, nous vous avons déjà informés en détail des délais et des échéances liés à la procédure d'établissement de l'horaire et de commande pour la période d'horaire 2022/2023.

L'année d'horaire 2022 commencera le 12 décembre 2021 et durera jusqu'au 10 décembre 2022. L'année d'horaire 2023 s'étendra du 11 décembre 2022 au 9 décembre 2023. Conformément à la pratique actuelle, les offres doivent être établies pour une période de 12 mois exactement.

En raison des incertitudes résultant de la crise du COVID-19 concernant l'évolution de la demande et donc des recettes, nous considérons que la conclusion simultanée des conventions d'offre pour les deux années d'horaires 2022 et 2023 n'est ni dans l'intérêt des commanditaires ni dans celui des entreprises de transport (ET).

Office fédéral des transports OFT
Marie Degrange-Touzain de Martignac
3003 Berne
Emplacement : Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen
Tél. +41 58 462 53 14, Fax +41 58 462 59 87
Marie.deMartignac@bav.admin.ch
<https://www.bav.admin.ch/>



La procédure de commande pour la période du calendrier 2022/2023 va donc se dérouler en deux étapes :

- Fin avril 2021 : les ET soumettent des offres contraignantes pour les années 2022 et 2023. Les offres doivent indiquer explicitement les hypothèses retenues concernant les recettes en 2022 et 2023, y compris les effets attendus de la crise du COVID-19.
- Mai à décembre 2021 : mise au net des offres (offre de prestations et coûts pour 2022 et 2023, recettes pour 2022). À l'automne 2021, nous vérifierons ensemble si les hypothèses formulées par les ET concernant les recettes attendues en 2022 sont toujours réalistes. Si de nouvelles informations sont disponibles, les offres 2022 seront révisées.
- Avant le changement d'horaire de décembre 2021 : conclusion d'une convention d'offre d'un an pour 2022.
- Fin avril 2022 (une fois que les chiffres réels pour 2021 seront disponibles, y compris les hypothèses actualisées concernant l'évolution de la demande et des recettes) : soumission d'une offre actualisée pour 2023 en concertation avec les commanditaires (uniquement les recettes et les postes de coûts connexes, tels que le prix du sillon, les coûts de distribution, la réduction de l'impôt préalable)
- Été/automne 2022 : conclusion d'une convention d'offre d'un an pour 2023.

Révision des offres 2021

Si la demande prévue et les recettes qui résultent de la vente de titres de transport sont inférieures aux attentes indiquées dans les offres 2021, il est possible de renégocier les conventions d'offre en vertu de l'art. 23 de l'ordonnance du 11 novembre 2009 sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV ; RS 745.16).

Les offres 2021 établies par lignes et révisées doivent être présentées aux commanditaires d'ici à fin avril 2021, en même temps que les offres 2022 et 2023. Il y a lieu de fournir le formulaire TRV, les comptes prévisionnels y c. les indications financières détaillées séparées, le formulaire du prix du sillon pour les lignes ferroviaires ainsi que les indices (via l'application Web de l'OFT Indices TRV). Les adaptations des offres doivent être limitées aux postes causés directement par la crise du COVID-19 et elles doivent être commentées. Cela concerne en particulier les recettes inférieures aux prévisions, les prix du sillon et les coûts de distribution inférieurs qui en résultent ainsi que les économies de coûts destinées à réduire les conséquences financières de la crise du COVID-19. Si tous les commanditaires concernés acceptent les offres révisées, des avenants aux conventions d'offre 2021 seront signés.

Offre et dossier d'offre 2022/2023

Les offres visées à l'art. 17 de l'ordonnance du 11 novembre 2009 sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV ; RS 745.16) doivent être présentées au plus tard fin avril 2021 à tous les commanditaires pour la période d'horaire 2022/2023. Elles peuvent formuler une réserve concernant les recettes. Nous devons décliner les offres qui contiendraient d'autres 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 les années d'horaire 2022 et 2023
- Justification des écarts par rapport aux planifications précédentes (dernière offre), aux conventions d'adjudication, aux conventions d'objectifs et aux derniers comptes annuels (en l'occurrence : 2019)
- Comptes prévisionnels à moyen terme

- Planification des investissements
- 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)
- Horaires (ou information selon laquelle les horaires ne changent pas)
- Indications concernant la vente et les points de vente
- Indications concernant les tarifs.

Les formulaires-type ainsi que les instructions sur la procédure de commande 2022/2023 et un complément d'informations sont disponibles dès la fin de l'année sur le site Internet suivant :

www.bav.admin.ch ► Thèmes de A à Z ► Trafic régional de voyageurs ► Procédure de commande ► Informations spécialisées ► Offre TRV 2022/2023

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 présentées 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 toute leur documentation aux commanditaires sous une forme électronique (PDF permettant la recherche par texte complet, Excel).

Les variations pertinentes des coûts et des recettes par ligne par rapport aux offres pour les années 2020/2021 et aux comptes effectifs 2019 et 2020 doivent être justifiées. Étant donné que les résultats effectifs de 2020 sont fortement influencés par la crise du COVID-19, les justifications des écarts par rapport à 2020 peuvent se limiter à des points essentiels indépendants du COVID-19.

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 à fournir en avril 2021 doivent indiquer non seulement les années d'horaire proposées (2022 / 2023) mais aussi le détail des recettes, des coûts et de l'indemnité de l'offre pour l'année d'horaire en cours (2021) et les dernières valeurs effectives disponibles. La crise du COVID-19 réduit la comparabilité des valeurs effectives pour 2020, de sorte que les valeurs effectives pour 2019 doivent toujours être indiquées dans les comptes prévisionnels. En cas d'offres révisées pour l'année d'horaire 2023 à la fin du mois d'avril 2022, il faudra indiquer les valeurs effectives pour 2021.

Les offres et leurs options ainsi que les versions d'offre révisées doivent toujours être envoyées simultanément à tous les commanditaires.

Application web OFT Indices TRV

Les indicateurs prévisionnels pour les années 2022 et 2023 et les indicateurs effectifs pour les années 2020 et 2021 doivent être saisis via l'application Web « OFT Indices TRV » et transmis à l'OFT. Les données effectives pour 2020 peuvent être saisies à partir de la fin de l'année et les données prévisionnelles pour 2022/2023 à partir de mars 2021. Tout ajustement dû à la crise du COVID-19 sera communiqué séparément pas nos soins.

Bouton « Clore » : il est arrivé à maintes reprises que les ET oublient de cliquer sur le bouton « Clore » dans l'application web. Les données ne sont pas transmises à l'OFT si la fonction « Clore » n'est pas activée après la saisie/lecture des données. Nous demandons aux ET d'y prêter attention.

Comme il l'a déjà fait pour les appels d'offres de 2019, l'OFT publie les degrés de couverture des coûts prévisionnels et effectifs des différentes lignes. Dans le cadre de la réforme du TRV, il est prévu de publier tous les indices à l'avenir.

Prestations contenues dans les offres du TRV

En règle générale, les coûts non couverts d'une ligne sont financés dans leur totalité par une indemnisation commune de la Confédération et des cantons. Pour certaines lignes, cependant, toutes les prestations ne sont pas reconnues et commandées comme du TRV (par ex. les transports scolaires, les services de nuit, une partie de la ligne dans le trafic local ou sans fonction de desserte). Nous avons constaté certaines incertitudes quant à l'étendue des prestations de transport effectivement incluses dans les offres de TRV.

Dans les offres 2022/2023, pour les lignes dont la Confédération ne commande pas toutes les prestations, il faut indiquer clairement quelles prestations sont comprises dans les offres TRV à titre d'indemnité conjointe au sens de l'art. 28, al. 1, LTV et quel commanditaire (canton, communes) finance séparément quelles prestations (par ex. à titre d'indemnité selon l'art. 28, al. 4, LTV). L'ET est libre de choisir sous quelle forme elle présente ces informations (par ex. en surlignant les horaires, en énumérant les numéros de courses, en donnant des explications précises dans les formulaires TRV, dans un tableau séparé, etc.)

2. Conditions-cadres financières

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

Année en cours 2020	1027,2 millions de francs
Budget 2021	1048,8 millions de francs (+ 2,1 % par rapport à 2020)
Plan financier 2022	1065,7 millions de francs (+ 1,6 %)
Plan financier 2023	1088,7 millions de francs (+ 2,2 %)
Plan financier 2024	1110,6 millions de francs (+ 2,0 %)
Crédit d'engagement 2022 à 2025	4397,8 millions de francs (en juillet 2020)

Le plan financier de la Confédération et le crédit d'engagement ont été élaborés sans tenir compte des effets de la crise du COVID-19.

Comme c'était déjà le cas pour l'horaire 2020/2021, la Confédération renonce à formuler des prescriptions financières nationales aux entreprises de transport. 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 directives cantonales.

La possibilité de réviser les offres pour la seconde année ne signifie pas que la Confédération participera financièrement à des extensions à court terme de l'offre de transport en 2023, qu'il reste des quotes-parts cantonales disponibles ou non. **La Confédération met la priorité sur la garantie à l'échelle nationale du financement des offres de transport existantes.** Si les recettes ne devaient pas retrouver dès 2022 le niveau d'avant la crise du COVID-19 et si les ET ne parviennent pas à compenser les pertes par des efforts de réduction des coûts, le besoin en indemnisation augmente *ceteris paribus*. Dans ce cas, il faut partir du principe que les moyens financiers de la Confédération ne seront disponibles que dans une mesure très restreinte pour des extensions de l'offre de transport. Nous nous attendons donc à ce que les extensions d'offre de transport prévues soient examinées et si possible différées.

Les offres de base 2022/2023 doivent être dressées sur la base de l'offre de l'horaire 2021. Les extensions de l'offre de transport peuvent être proposées à titre d'options.

Dans le cadre des quotes-parts cantonales et sous réserve des commentaires ci-dessus relatifs aux conséquences de la crise du COVID-19, la Confédération participe, comme les années précédentes, à la commande d'extensions de l'offre de transport aux conditions suivantes :

- la rentabilité minimale est établie conformément à la directive de l'OFT
- et
- les coûts des extensions de l'offre de transport sont couverts à raison d'au moins 10 % par des recettes supplémentaires (produits marginaux aux coûts marginaux).

La Confédération ne participe pas à la commande des prestations qui ne remplissent pas ces conditions ; les cantons doivent, le cas échéant, commander et financer seuls les offres de transport en question, en vertu de l'art. 28, al. 4, LTV.

Ces conditions s'appliquent également aux prestations qui n'ont pas été commandées par la Confédération dans le cadre de l'horaire 2020/2021, mais qui ont été commandées par les cantons. Le respect des conditions doit être démontré séparément dans les offres. Si les conditions ne sont pas remplies, il faut soumettre à la Confédération une offre qui n'inclut pas ces prestations.

3. Conditions-cadres et prescriptions pour les offres 2022/2023

Nouvelles lignes à indemniser par la Confédération

Pour que les prestations 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.

Les demandes de reconnaissance de nouvelles lignes pour les années d'horaire 2022 et 2023 doivent être déposées par les cantons au plus tard fin septembre 2021 au moyen d'un formulaire standardisé disponible sur le site Internet de l'OFT. Le formulaire subira des changements mineurs par rapport à la procédure de commande 2020/2021 de l'année dernière.

Offres de nuit

Dans la lettre de la procédure de commande 2020/2021 du 12 décembre 2018, nous avons décrit la pratique de l'OFT concernant la commande conjointe d'offres de transport soumises à un supplément. Dans l'intervalle, il a été décidé dans plusieurs régions de supprimer les suppléments pour les offres de transport nocturne. Nous en profitons pour adapter, à partir de la période 2024/2025, notre pratique des offres à la commande desquelles la Confédération participe déjà. À partir de ce moment, la Confédération ne participera plus qu'à la commande d'offres de soirée et de nuit sans supplément. Les offres qui ne sont pas encore commandées par la Confédération ne le seront que si elles sont exemptes de suppléments. Les suppléments pour les offres à la demande (par exemple, les bus sur appel) continueront d'être acceptés.

Mise à jour de la directive sur la rentabilité minimale

La [directive sur la rentabilité minimale dans le trafic régional de voyageurs \(TRV\)](#) ¹ est entrée en vigueur en 2010 et est mise à jour pour la procédure de commande 2022/2023 sur les points suivants :

Appartiennent désormais à la catégorie « A » avec un degré de couverture des coûts minimum requis de 10 % :

- les prestations ferroviaires complémentaires avec bus (principalement des offres aux heures creuses le matin ou le soir),

¹ La directive est disponible sur le site web de l'OFT : www.bav.admin.ch > Droit > Autres bases légales et prescriptions > Directives > Rentabilité minimale dans le trafic régional de voyageurs (TRV)

- les offres de soirée et de nuit commandées séparément.

La prise en compte des commandes supplémentaires en vertu de l'art. 28, al. 4, LTV par les cantons ou les communes est précisée comme suit :

- Si une insuffisance du degré de couverture des coûts d'une ligne est due à une commande supplémentaire, le cofinancement par la Confédération reste possible.
- Toutes les prestations des pouvoirs publics pour financer l'offre de l'horaire doivent être indiquées comme des indemnités. Lors du calcul du degré de couverture des coûts pertinent du point de vue de la Confédération, elles sont donc prises en compte en tant qu'indemnités et non en tant que recettes annexes. Cela s'applique en particulier aux contributions qui sont principalement destinées à augmenter artificiellement le degré de couverture des coûts (« sponsoring » ou contributions des communes).

On a également cherché à savoir si les effets de la crise du COVID-19 sur la demande et, partant, sur les recettes et les degrés de couverture des coûts des différentes lignes, justifient une adaptation des prescriptions. La réponse est non. Si la demande baisse durablement, les offres devront être adaptées en conséquence. À court terme, un report de l'indemnisation à la charge des cantons, du fait d'un retrait de la Confédération dû à des degrés de couverture trop faibles en raison du COVID-19, n'est toutefois pas indiqué. Le délai de carence de deux années d'horaire sera augmenté temporairement à quatre ans. Ainsi, les prestations qui ne remplissaient déjà pas les exigences en 2020/2021 pourront encore être commandées en 2022-2023. Les offres qui ne satisfont pas aux exigences pour la première fois en 2022/2023 pourront ainsi être commandées une nouvelle fois en 2024/2025.

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 du 12 juin 2009 sur la TVA (LTVA ; RS 641.20) reste à 3,4 % pour la période d'horaire 2022/2023, sous réserve d'une modification du taux de TVA.

Selon le ch. 3.2 de l'information professionnelle sur la TVA du 1^{er} janvier 2018, 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

Contribution de couverture : conformément à l'art. 20 de l'ordonnance du 25 novembre 1998 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 les années 2022 et 2023.

Non seulement la contribution de couverture est constante, mais aucun autre ajustement du prix du sillon n'est prévu pour la période d'horaire 2022/2023.

Prévision centrale des produits des titres de transport forfaitaires du Service direct national (SD, outil de prévision), et des coûts selon V512 (outil de budgétisation)

Le site Internet d'Alliance SwissPass fournit une prévision centrale des recettes générées par les titres de transport forfaitaires du service direct national (SD) pour les trois titres de transport les plus vendus (abonnements généraux [AG], demi-tarifs [ADT] et cartes journalières [CN]) et un outil de prévision en vue de la répartition des coûts conformément aux règles de répartition des coûts communs, des indemnités et des rémunérations dans Alliance SwissPass (V512). Les effets de la crise du COVID-19 sont pris en compte dans les prévisions. Pour la période 2022/2023, l'OFT s'attend également à ce que les ET utilisent ces prévisions centrales disponibles, tant pour les recettes que pour les coûts

dans le SD. Si, dans des cas exceptionnels, des prévisions différentes sont utilisées, cela doit être justifié dans les offres. Il convient également de noter que, outre les revenus indiqués dans l'outil de prévision, tous les autres revenus provenant d'autres billets forfaitaires et de billets individuels / abonnements de parcours doivent également être pris en compte dans les offres.

Indemnité pour prestations de conseil et de services en SD (anciennement NMI)

Par lettre du 20 septembre 2019, le secteur des transports publics a soumis la version 2.1. de l'Ue500 à l'OFT pour approbation. Les dispositions qui y sont contenues concernant le Nouveau modèle d'indemnisation dans le SD (NMI) n'ont pas encore été approuvées par l'OFT. Dans leurs offres pour la période 2022/2023, les ET doivent inclure les coûts et les recettes basés sur le NMI. Toutefois, l'acceptation de l'offre par l'OFT ne signifie pas que l'OFT reconnaît et donc approuve le NMI.

Imputabilité des dédommagements des droits des passagers selon OBI

Les droits des passagers en cas de retard dans le trafic ferroviaire et dans les services de bus internationaux seront renforcés et alignés sur les normes européennes d'ici au 1^{er} janvier 2021. Selon la situation, les passagers pourront poursuivre leur voyage sans avoir à payer de supplément, se faire rembourser le prix du billet ou recevoir un dédommagement. Dans certains cas, l'ET peut également être tenue de payer l'hébergement ou les repas.

Les coûts supportés par les ET pour le traitement des dédommagements ainsi que les dédommagements eux-mêmes sont, dans la mesure où ils concernent le TRV, imputables dans les offres. Les dédommagements doivent être déclarés comme des coûts et non comme des réductions de recettes.

Les coûts de dédommagements qui vont au-delà de la solution nationale ne sont pas imputables.

Nouveau capital étranger

S'il est prévu de lever du capital étranger au cours de la période d'horaire 2022/2023, il faut indiquer dans les offres les hypothèses qui ont été faites à ce sujet (montant du capital, date de la levée, durée et taux d'intérêt prévu).

Financement des bus électriques (véhicules alternatifs, respectueux de l'environnement)

L'électrification des transports publics routiers a récemment pris un essor considérable. Diverses stratégies et propositions de mise en œuvre ont été soumises par les cantons et par les ET. Alors que jusqu'à récemment, l'accent était mis sur l'exploitation-pilote ou à l'essai, on se concentre maintenant de plus en plus sur l'entrée des bus électriques dans l'exploitation régulière.

En principe, l'OFT soutient le remplacement ordinaire des véhicules à carburant fossile dans le TRV. Ce remplacement est cofinancé dans le cadre des fonds disponibles dans la procédure de commande. Toutefois, il n'existe pas de disposition pour le cofinancement du remplacement anticipé, c'est-à-dire que la Confédération ne participe pas au financement de l'amortissement extraordinaire de véhicules en service.

Il est possible de faire valoir les coûts supplémentaires de la traction alternative, y compris les stations de recharge, dans les offres de TRV, compte tenu d'autres soutiens financiers éventuellement à décider. Une condition préalable au cofinancement des surcoûts par la Confédération est l'existence d'une autorisation fédérale explicite selon l'art. 19 OITRV. La manière de présenter le soutien financier dans les offres est également précisée dans le processus d'approbation.

Le Parlement a décidé de soutenir financièrement les tractions alternatives dans les transports publics dans le cadre de la révision totale de la loi sur le CO₂ (RS 641.71). Selon l'art. 48, al. 2^{bis}, du projet de loi sur l'imposition des huiles minérales (Limpmi ; RS 641.61), les recettes supplémentaires

généérées pour la Confédération du fait de la suppression du remboursement de l'impôt sur les huiles minérales sont affectées à la promotion de technologies de propulsion neutres s'agissant des émissions de CO₂ et recourant à des sources d'énergie renouvelables pour les transports publics par la route.

Diagnostics énergétiques

Dans le cadre de la Stratégie énergétique du Conseil fédéral, l'OFT a développé le programme de « [mise en œuvre de la Stratégie énergétique 2050 des transports publics \(SETP 2050\)](#) ». Dans le cadre de ce programme, l'OFT soutient la branche des transports publics dans la sélection et l'exécution de projets orientés vers l'utilisation rationnelle de l'énergie et le développement des énergies renouvelables².

Afin de faciliter le développement de mesures répondant aux objectifs de la SETP 2050, l'OFT est prêt à soutenir financièrement, dans le cadre de la procédure de commande habituelle, et sous réserve de l'accord des cantons concernés, l'élaboration de diagnostics énergétiques pour les entreprises du TRV qui tombent hors des prescriptions légales sur les grands consommateurs, et qui n'auraient pas déjà engagé une telle démarche.

L'objectif est de réaliser un diagnostic de la consommation énergétique et d'identifier les mesures les plus efficaces à mettre en œuvre dans un délai de 10 ans au maximum. Ces prestations doivent être acquises auprès des entreprises spécialisées du domaine et sans être en contradiction avec d'autres actions cantonales. Le cahier des charges doit requérir une situation de référence, avec une différenciation entre la consommation des bâtiments et de la traction, ainsi que les vecteurs énergétiques (électricité, combustibles, carburants) et les émissions CO₂. Le diagnostic débouche sur des mesures d'améliorations dont les effets [kWh/an], les coûts [CHF/an] et le retour sur investissement sont spécifiés. Les coûts de ces diagnostics pourront être imputés dans le secteur TRV. Les mesures à mettre en place et qui concernent le secteur TRV devront être discutées avec les commanditaires, par exemple dans le cadre des discussions sur les offres 2022-2023.

Stratégie d'utilisation du réseau / plans d'utilisation du réseau

Il y a lieu d'indiquer les offres de transport qui ne sont pas prévues dans la stratégie d'utilisation du réseau et pour lesquelles les sillons ne sont donc pas garantis dans les plans d'utilisation du réseau pour les deux années d'horaire.

Billets dégriffés en TRV

Selon le Conseil stratégique d'Alliance SwissPass, les billets dégriffés du TRV, lequel n'est pas autofinancé, doivent être « évalués de manière critique ». Nous partageons ce point de vue en principe.

Les ET, qui proposent des billets dégriffés sur les lignes TRV ou qui prévoient de le faire présentent un aperçu des solutions existantes et prévues en TRV avec les offres 2022/2023. Il faut indiquer sur quelles lignes TRV des billets dégriffés sont déjà offerts aujourd'hui ou le seront à l'avenir, quelles réductions sont accordées, le nombre de billets dégriffés offerts et demandés, les effets sur les recettes et les objectifs poursuivis. En outre, nous attendons des ET qui ont l'intention d'offrir nouvellement des billets dégriffés sur les lignes TRV indemnisées, qu'elles obtiennent au préalable le consentement des commanditaires (art. 31a, al. 4, let. d, LTV).

² Plus d'information à ce sujet sur le site Internet de l'OFT: www.bav.admin.ch > Thèmes A-Z > Environnement > Stratégie énergétique 2050

Signature électronique

Comme pour les conventions d'offre 2020/2021, l'OFT prévoit de signer ces conventions par voie électronique à l'avenir également et de les envoyer par courriel. Vous trouverez en annexe une présentation contenant de plus amples informations.

4. Autres informations et précisions

QMS TRV

A l'avenir, les rapports Q seront systématiquement et formellement coordonnés avec les cantons et, si nécessaire, discutés avec les ET. Les rapports Q 2020 et, en particulier, les mesures proposées par les ET seront discutés avec ces dernières lors des entretiens sur les offres 2022/2023.

État d'avancement du controlling / guidance

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. La procédure de commande 2024/2025 sera précédée de l'introduction d'une plate-forme centrale d'échange de données (base de données centrale) afin de simplifier et d'harmoniser partiellement la procédure de commande. Nous associerons les cantons et les ET aux travaux et fournirons des informations en temps utile.

Pour l'instant, le controlling du TRV 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 2022/2023.

Une « *guidance* » est également en préparation. Il s'agit d'un manuel visant à préciser les exigences légales en matière de présentation des comptes et de controlling (« imputabilité »). À cette fin, un groupe de travail a été constitué avec des représentants des ET et des cantons. La première version devrait entrer en vigueur fin 2021. Nous vous informerons des résultats.

Étalonnage des performances du TRV et du transport de voyageurs commandé

En septembre 2020, l'OFT a commencé à travailler sur l'introduction d'un système de *benchmarking* national basé sur des indicateurs financiers et relatifs aux prestations du TRV et du trafic total commandé. La société Rapp Trans AG a été chargée de développer le système national de *benchmarking*. Un groupe de travail composé de représentants des cantons et de l'OFT accompagnera le projet, qui devrait être achevé d'ici à fin mars 2021. Dans le cadre de ce travail, une révision des définitions des indicateurs financiers est également prévue. Nous informerons les ET en détail dans une lettre séparée en temps utile.

Innovations en TRV

Sur la base de l'art. 31, al. 2, LTV, l'OFT a mis en place un programme de soutien à l'innovation dans le TRV. Ce programme se déroule en dehors de la procédure de commande et vise à inciter les entreprises du TRV à anticiper les évolutions du secteur des transports, à s'y préparer et à s'y adapter. Il a également pour objectif d'aider le TRV à devenir plus efficace et plus attrayant. Les résultats des projets d'innovation devraient apporter une plus-value concrète aux usagers du TRV et/ou contribuer à une utilisation accrue du TRV et/ou améliorer le degré de couverture des frais du TRV grâce à des recettes en hausse.

Un budget annuel de 5 millions de francs est disponible pour l'encouragement des projets d'innovation. Les fonds doivent être utilisés en priorité pour concrétiser et mettre en œuvre des idées d'innovation sous forme de projets-pilotes. En principe, il est prévu que ces projets soient cofinancés par des tiers. Dans des cas exceptionnels, notamment si les coûts résiduels du projet ne peuvent être financés que partiellement par d'autres sources ou pas du tout, et si le projet revêt une grande importance pour le TRV, le programme d'encouragement peut couvrir jusqu'à 100 % des coûts du projet. Le programme d'encouragement financera de préférence les projets d'innovation par des contributions à fonds perdus.

Quatre critères de qualification ont été définis pour le programme d'encouragement : innovation, intérêt public, applicabilité au TRV et gestion des risques. L'OFT évaluera les demandes principalement en fonction de ces critères. Les solutions qui sont déjà disponibles sur le marché ne satisfont pas au critère d'innovation. Les projets d'innovation soutenus par le programme d'encouragement ne peuvent, en principe, pas durer plus de trois ans.

Si vous avez des questions concernant le programme d'encouragement de l'innovation dans le cadre du TRV, veuillez contacter le responsable du programme, M. Christophe Le Borgne (christophe.le-borgne@bav.admin.ch).

Dédommagements dans les communautés tarifaires

La question de la répartition des recettes dans les communautés tarifaires et notamment l'indemnisation du trafic grandes lignes font l'objet d'une procédure judiciaire entre les CFF et l'OFT. La procédure est actuellement suspendue. Depuis le début de 2020, un groupe de travail composé de représentants de l'OFT et des CFF travaille sur la question du niveau des tarifs et des éventuels dédommagements dans les communautés tarifaires. L'objectif est de trouver une interprétation de l'art. 28, al. 4, LTV, qui indiquera dans quelles conditions les allègements tarifaires devront être indemnisés à l'avenir par les commanditaires.

Sur la base de l'art. 32 OITRV, l'OFT continue de s'attendre à ce que toutes les recettes issues de la vente de titres de transport communautaires soient réunies puis redistribuées entre toutes les ET selon des clés de répartition uniformes. Cela devrait garantir l'égalité de traitement de chacune des ET. La répartition des recettes entre les différentes lignes doit être effectuée en principe conformément à la clé de répartition déterminante. Dans la plupart des communautés tarifaires, les clés de répartition comportent une pondération selon le nombre de passagers et de kilomètres-voyageurs. Cette pondération doit toujours être conservée pour la répartition des recettes entre les différentes lignes. L'OFT soutient aussi explicitement l'harmonisation du recensement des données de base pour la répartition des recettes (recensement structurel).

Numérotation des lignes

Les numéros de ligne sont une aide importante pour l'orientation des clients dans le système de transport public de plus en plus dense. Un numéro de ligne doit donc toujours faire référence à une offre de transport définissable de manière compréhensible pour les clients. Aujourd'hui, les numéros de ligne sont disponibles pour la plupart des lignes de bus et de tramway, de RER et du trafic grandes lignes. Certaines offres touristiques comportent des abréviations de noms de trains, qui peuvent être utilisées à la place d'un numéro de ligne (par exemple GEX, VAE). Toutefois, l'objectif est de pourvoir toutes les prestations de transport d'un numéro de ligne. Il est important qu'un numéro de ligne ne figure qu'une seule fois dans un même endroit et, pour la reconnaissance, la mémorisation et le traitement technique, que les numéros de ligne soient courts, de trois ou quatre caractères au maximum.

Afin d'assurer que les numéros de ligne soient différenciables au niveau national, ils doivent être complétés de manière appropriée :

- Pour les lignes de bus et de tramway, le numéro de ligne fait partie du numéro de tableau horaire, précédé du numéro de la région. Par exemple, la ligne 1 de Fribourg porte le numéro d'horaire 20.001. Pour une meilleure lisibilité, nous estimons nécessaire d'utiliser à l'avenir le numéro de la ligne entière et non plus une forme abrégée. Cela signifie que 22.132 doit être inscrit en tant que ligne 132 et non que ligne 32.
- Dans toutes les régions et pour tous les modes de transport, le numéro de ligne est précédé d'un numéro d'identifiant national de ligne. La ligne de bus 1 à Fribourg reçoit donc l'ID de ligne r.20.001, le S20 reçoit l'ID b2.S20 ou le Voralpen-Express reçoit l'ID b0.VAE.

Tous les identifiants de lignes peuvent être consultés dans le [répertoire des ET de l'OFT](#). Un groupe de travail des ET travaille actuellement sur un document de base pour l'intégration technique de l'identifiant de ligne dans le monde des données. Nous vous informerons par une lettre séparée de la suite de la procédure.

En principe, il est possible de modifier des numéros de ligne ou d'en introduire de nouveaux à la date du changement d'horaire. Toutefois, l'identifiant de ligne doit alors également être adapté. Nous vous prions donc de demander à l'OFT le changement d'identifiant de ligne en temps utile, généralement avant la mi-septembre.

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

Office fédéral des transports

Office fédéral des transports

P. Füglistaler
Directeur

Pierre-André Meyrat
Directeur adjoint

Annexe:

- Signature électronique pour les ETC

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

Interne par pointeur :

- FÜ, MEP, IN, PK, pv(tous), mz, sn