



3003 Berne

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-313.11-7

Événement administratif :

Votre référence :

Ittigen, le 6 décembre 2023

Procédure de commande du transport régional de voyageurs pour les années d'horaire 2025 et 2026

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 les années d'horaire 2025 et 2026. 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. Période d'offre

Conformément à l'art. 31b de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV ; RS 745.1)¹, la procédure de commande est effectuée tous les deux ans. L'OFT synchronise la procédure de commande avec la période d'horaire.

L'année d'horaire 2025 commencera le 15 décembre 2024 et durera jusqu'au 13 décembre 2025. L'année d'horaire 2026 commencera le 14 décembre 2025 et durera jusqu'au 12 décembre 2026. Conformément à la pratique actuelle, les offres doivent être établies pour une période de 12 mois exactement.

¹ La procédure de commande 2025/2026 est encore régie par les dispositions légales actuelles. L'entrée en vigueur de la LTV révisée et des ordonnances concernées (notamment l'OITRV) est prévue pour le 1^{er} janvier 2025 ; les nouvelles dispositions s'appliqueront donc pour la première fois à la procédure de commande 2027/2028. Vous trouverez de plus amples informations à ce sujet au point 4.



Offre et dossier d'offre 2025/2026

Dans notre courrier du 15 août 2023, nous vous avons déjà informés en détail des délais relatifs à la procédure d'établissement de l'horaire et d'attribution des sillons 2025 ainsi qu'à la procédure de commande 2025/2026. Les offres contraignantes visées à l'art. 17 de l'ordonnance du 11 novembre 2009 sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV ; RS 745.16) pour les années d'horaire 2025 et 2026 doivent être présentées à tous les commanditaires en tenant compte des délais ci-après :

- D'ici au 10 décembre 2023 : indication des moyens financiers mis à disposition pour le TRV et des adaptations de l'offre prévues par les cantons, sous réserve de l'approbation des budgets cantonaux ; afin que les premières offres contraignantes puissent être calculées de manière fiable et présentées fin avril 2024, il importe que cette information soit communiquée en temps utile ;
- Premières offres (V1) au plus tard jusqu'au 30 avril 2024 ;
- Examen des offres et négociations avec décision définitive sur l'offre jusqu'au 12 août 2024 ;
- Deuxièmes offres (V2 ; au besoin) en principe jusqu'à fin septembre 2024 ; 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 distincts pour les années d'horaire 2025 et 2026 ;
- Justification écrite des écarts (modifications importantes des coûts et des recettes par ligne) par rapport aux planifications précédentes (dernière offre 2024), aux conventions d'adjudication, aux conventions d'objectifs et aux derniers comptes annuels (2023) ;
- Plan à moyen terme (au moins pour les années 2025–2028) ;
- Plan d'investissement (au moins pour les années 2025–2028), y c. des commentaires sur les modifications (en particulier les reports de projets) par rapport au dernier plan d'investissement soumis ;
- Calcul des prix des sillons pour les lignes ferroviaires (formulaire des prix du sillon TRV) ;
- Vue d'ensemble des véhicules utilisés ;
- Indicateurs servant au calcul des indices (soumission via l'application Web de l'OFT « Indices TRV ») ;
- Horaires 2025 et 2026 (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 2023 en même temps que les dossiers des premières offres pour les années d'horaire 2025 et 2026. Les rapports seront disponibles dans la Q.Daba pour traitement dès la mi-février 2024. Les adaptations de lignes doivent être présentées dans le formulaire pour les données de base 2025 et 2026 (pour plus d'informations, voir le point « QMS TRV, processus de *controlling* et données de base »).

Les formulaires-type et un complément d'informations seront disponibles dès le début de l'année 2024 sur le site Web de l'OFT :

**www.bav.admin.ch ► Thèmes généraux ► Transport régional de voyageurs ►
Offre TRV 2025/2026**

Au même endroit, vous trouverez la liste 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 du 18 janvier 2011 sur la comptabilité des entreprises concessionnaires (OCEC ; RS 742.221), les comptes prévisionnels pour les premières offres 2025/2026 à fournir fin avril 2024 doivent indiquer non seulement les années d'horaire proposées (2025 et 2026) mais aussi le détail des recettes, des coûts et de l'indemnité de l'offre pour l'année d'horaire en cours (2024) ainsi que les dernières valeurs effectives connues.

Nous attendons des ET que, lors de l'établissement des offres, toutes les considérations de risque pertinentes pour les commanditaires en termes de coûts et de recettes soient présentées, commentées et prises en compte de manière équilibrée pour toutes les parties.

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

Garantie de la qualité des offres

Ces dernières années, nous avons constaté un cumul d'erreurs ou d'indications obsolètes dans différents formulaires / documents des offres, comme par exemple :

- Formulaires d'offre TRV : nombre de paires de courses, indications sur les concessions, indications sur la mise au concours/convention d'objectifs, contributions de tiers, demande sur la section la plus chargée par ligne, etc.
- Formulaire des prix du sillon : prix de l'électricité, nombre de kilomètres à vide, nombre de suppléments pour arrêt, etc.
- Incohérences dans les indices (par ex : nombre d'heures de l'horaire plus élevé que celui des heures productives).

Nous attendons des ET qu'elles vérifient l'exactitude des différents documents soumis (contrôle des 4 yeux afin d'éviter des corrections ultérieures).

Application Web OFT « Indices TRV »

Les indicateurs prévisionnels pour les années d'horaire 2025 et 2026 et les indicateurs effectifs pour l'année 2023 doivent être saisis via l'application Web OFT « Indices TRV » et transmis à l'OFT. Les données effectives pour 2023 peuvent être saisies à partir de la fin de l'année et les données prévisionnelles pour 2025/2026 à partir de mars 2024.

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

2. Conditions-cadre financières de la Confédération

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

Année en cours 2023	1171,3 millions de francs (y c. supplément de 87 millions de francs)
Budget 2024	1079,5 millions de francs (- 7,8 %, - 0 4 % sans supplément 2023)
Plan financier 2025	1102,2 millions de francs (+ 2,1 %)
Plan financier 2026	1118,7 millions de francs (+ 1,5 %)
Plan financier 2027	1141,1 millions de francs (+ 2 %)

Comme les années précédentes, la Confédération renonce à formuler des prescriptions financières nationales à l'attention des ET. Conformément à l'art. 16 OITRV, c'est aux cantons qu'il appartient de le faire. La Confédération attend de ceux-ci qu'ils coordonnent autant que possible leurs actions au niveau régional. Selon l'art. 16 OITRV, il y a lieu de consulter l'OFT avant d'envoyer les prescriptions cantonales.

Vu que la situation pour les finances fédérales reste difficile, le financement des coûts non couverts sera aussi exigeant qu'en 2024. 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 des moyens d'exploitation approuvés.

Adaptations de l'offre de prestations

Les premières offres 2025 et 2026 doivent en principe être établies sur la base de l'offre de l'horaire conformément aux prescriptions des cantons. En cas d'extensions de l'offre, il faut présenter et attester en toute transparence les surcoûts mais aussi les recettes supplémentaires liées à l'aménagement. On ignore actuellement si la Confédération pourra participer au financement. Si ce n'est pas le cas, la décision finale reviendra aux cantons. Les extensions d'offre qui ne s'inscrivent pas dans les prescriptions cantonales peuvent être proposées à titre d'options (variantes dites d'entreprise).

Les surcoûts et les éventuelles pertes de recettes liés aux adaptations de l'offre résultant de la modification de l'horaire 2025 en Suisse romande doivent également être présentés séparément et de manière transparente.

Ces dernières années, des offres supplémentaires ont été sporadiquement commandées sans que l'OFT ne soit impliqué ni même informé au préalable. Dans ce genre de cas, un cofinancement par la Confédération est exclu à l'avenir, indépendamment des moyens financiers disponibles.

Crédit d'engagement 2026-2028

Afin d'harmoniser les périodes de commande du TRV avec les périodes de convention sur les prestations de l'infrastructure, un crédit d'engagement de trois ans (au lieu de quatre) est exceptionnellement demandé pour les années 2026-2028. La Confédération a déjà lancé les travaux préparatoires du crédit d'engagement 2026-2028 en vue des prestations de TRV qu'elle indemnise. Une consultation sur le message aura lieu au printemps 2024. Jusqu'à ce que les décisions concernant le crédit d'engagement 2026-2028 soient prises, les montants 2026 et 2027 indiqués ci-dessus correspondent au plan financier actuel de la Confédération.

Participations cantonales 2024 et 2025/2026

Les participations cantonales actuelles selon l'annexe 2 OITRV sont valables jusqu'à fin 2023. Dans le cadre de la consultation sur les révisions d'ordonnances relatives à la modification de la LTV, le Conseil fédéral a prolongé d'un an les participations cantonales actuelles. Une mise à jour des participations cantonales aura lieu en 2025 et fait partie intégrante de la consultation susmentionnée.

3. Conditions-cadres et prescriptions pour les offres 2025/2026

TVA : déduction forfaitaire de l'impôt préalable

Le taux de réduction de la déduction de l'impôt préalable de la TVA selon l'art. 33 de la loi du 12 juin 2009 sur la TVA (LTVA ; RS 641.20) sera augmenté de 3,6 % à 3,8 % au 1^{er} janvier 2025 en raison de l'actualisation périodique du taux de réduction.

Dans les offres 2025/2026, il est possible de renoncer, comme lors des dernières adaptations de l'impôt préalable, à une différenciation du taux de réduction de la déduction de l'impôt préalable (3,6 % de mi-décembre 2024 à fin 2024 et 3,8 % du 1^{er} janvier 2025 au changement d'horaire de mi-décembre 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 2018², la réduction de l'impôt préalable pour les intérêts avantageux sur les prêts à taux préférentiels (cautionnements de la Confédération) 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

Lors du calcul du prix des sillons pour les offres de TRV, les volumes des prestations doivent impérativement se baser sur les planifications actuelles. Les éventuelles différences par rapport à la convention sur les prestations sont à la charge ou au profit de l'infrastructure.

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 2025 et 2026.

Conformément à l'art. 9c, al. 3, de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF ; RS 742.101), le prix du sillon doit couvrir au moins les coûts marginaux occasionnés normalement par l'utilisation d'un tronçon moderne. Une adaptation des prix des sillons est envisagée au 1^{er} janvier 2025 afin de garantir la couverture des coûts marginaux le cas échéant.

L'OFT a proposé d'augmenter le prix de base lié à l'usure visé à l'art. 1, al. 3, de l'ordonnance de l'OFT du 14 mai 2012 sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF-OFT ; RS 742.122.4) de 18,5 %, pour le porter de 0,27 à 0,32 centime par tonne brute-kilomètre sur les tronçons permettant un poids par essieu maximal de 13 tonnes et de 0,33 à 0,39 centime par tonne brute-kilomètre sur tous les autres tronçons. Cette augmentation n'est pas définitive, le calcul de la couverture des coûts marginaux sera revérifié au printemps 2024. L'OFT informera les ET concernées et les cantons une fois que la décision définitive sera prise.

Par ailleurs, les annexes 1 et 2 de l'OARF-OFT concernant les catégories de tronçons (coefficient lié à la demande) visées à l'art. 19a, al. 2, OARF et les suppléments pour arrêt visés à l'art. 19a, al. 4, OARF seront actualisées.

Prix du courant de traction

Pour les années 2025 et 2026, le prix du courant conformément à l'art. 3, al. 1, OARF-OFT est de 14 centimes par kilowattheure. Le prix du courant de traction augmente donc de 2 centimes par rapport

² [TVA-Publications Web \(admin.ch\)](#)

au prix du courant en 2023 et en 2024. Cette augmentation n'est pas définitive, le prix du courant de traction pour 2025 sera également révisé au printemps 2024.

La consommation de courant doit être mesurée sur des tronçons interoperables conformément à l'art. 20a, al. 3, OARF. Il faut donc aussi tenir compte de la consommation différenciée par ligne dans les offres. D'ici à ce que les dispositifs de mesures à bord des véhicules permettent de connaître avec fiabilité la consommation de courant pour les différentes lignes, des simplifications sont permises pour les années 2025/2026, comme par exemple une différenciation uniquement par véhicules et non par véhicules et par ligne. Le calcul appliqué doit être commenté dans les offres.

Prix du courant différent

Les prix du courant autres que ceux fixés à l'art. 3, al. 2, OARF-OFT doivent impérativement être soumis à l'approbation de l'OFT un mois avant la présentation des premières offres pour les années d'horaires 2025/2026. En cas d'écart important entre différents tronçons d'un gestionnaire d'infrastructure, il convient de faire approuver des prix différenciés par tronçons. Si une ligne d'offre est constituée de tronçons présentant des prix différents, par exemple de différents gestionnaires d'infrastructure, les prix doivent être attestés séparément dans le formulaire des prix du sillon. Les prix doivent être utilisés tels qu'approuvés pour calculer les prix des sillons, et ce, aussi bien dans les offres de TRV que dans les comptes effectifs, en tant que prix de transfert entre les secteurs du TRV et de l'infrastructure. Les éventuels écarts des prix effectifs par rapport aux prix du courant approuvés sont à la charge ou en faveur du secteur Infrastructure.

Prévisions des produits et des coûts

Il convient d'utiliser la prévision centrale d'ASP concernant les produits générés par les titres de transport forfaitaires du Service direct national 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 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). Les prévisions 2025 et 2026 déterminantes pour les premières offres devraient être disponibles dès la fin janvier 2024. 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, les facilités de voyage pour le personnel (FVP) et de billets individuels / abonnements de parcours doivent également être pris en compte dans les offres.

Si les communautés ont établi des prévisions, il y a lieu de reprendre au moins les produits au pro rata dans les offres.

Directives OFT (*guidance*)

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

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

Ces directives sont contraignantes et applicables aux offres 2025/2026. Si certains points ne peuvent pas encore être mis en œuvre, il convient de les déclarer et d'en discuter avec les commanditaires. La nouvelle disposition de l'art. 35a LTV concernant la facturation au prix du marché ne sera valable qu'après l'entrée en vigueur de la LTV révisée et donc pour la période de commande 2027/2028.

Suite à des discussions menées dans le cadre des offres 2024, nous précisons que, pour les FVP, aucun frais ne peut être pris en compte pour les proches et les retraités, ni même les cotisations aux assurances sociales ou à la TVA prises en charge par les ET. La directive sera complétée lors de la pro-

chaîne mise à jour.

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.

Pour les demandes de reconnaissance de nouvelles lignes du TRV **pour les années d'horaire 2025 et 2026**, les cantons utilisent un formulaire uniforme disponible sur le site Web de l'OFT relatif aux offres de TRV 2025/2026. 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 pour les années 2025 et 2026 doivent être remis à l'OFT avant le **31 août 2024**.

Processus de *controlling* QMS TRV et données de base

L'OFT et les cantons analysent les Q.rapports 2023 des ET et en discutent au besoin lors des négociations sur les offres 2025/2026. Si nécessaire, les ET devront réviser lesdits rapports et les présenter une nouvelle fois avec la deuxième offre. Les éventuelles remarques quant aux Q.rapports 2023 seront intégrées à la convention d'offre 2025/2026.

En vue du processus de *controlling* du QMS TRV, pour les données de base 2025 et 2026 :

- les cantons doivent présenter à l'OFT les formulaires de reconnaissance de nouvelles lignes du TRV 2025 et 2026 avant le 31 août 2024 ; le formulaire de reconnaissance contiendra les arrêts pertinents pour l'évaluation (points de mesure) soumis à l'approbation de la section Accès au marché ;

- les ET doivent communiquer, dans le cadre des offres 2025/2026, les modifications de lignes (par ex. prolongement ou adaptation du tracé) à tous les commanditaires (formulaire disponible 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 2024 et les éventuelles mises à jour sont attendues avant la fin septembre 2024.

La procédure relative à l'analyse des Q.rapports 2024 et aux éventuelles adaptations à court terme des données de base 2026, qui seront traitées au cours de l'année intermédiaire de la période d'offre 2025/2026, sera communiquée séparément à une date ultérieure.

Lignes d'offre

De manière générale, les lignes d'offre doivent être conçues de sorte à refléter les lignes telles qu'elles figurent dans les tableaux-horaires et dans la concession. Conformément à l'art. 17, al. 2, OITRV, certaines lignes peuvent être réunies en une ligne d'offre ou subdivisées en plusieurs lignes d'offre uniquement si les prescriptions des commanditaires le prévoient.

4. Autres informations et précisions

Réforme du TRV

La consultation sur les modifications d'ordonnances relatives à la révision de la LTV / révision totale de l'OITRV a été ouverte le 16 août 2023 et dure jusqu'au 1^{er} décembre 2023³. L'entrée en vigueur de la LTV révisée et des ordonnances concernées est prévue pour le 1^{er} janvier 2025. Les nouvelles dispositions s'appliqueraient alors pour la première fois à la procédure de commande 2027/2028. Outre les directives (*guidance*) déjà publiées, la réforme du TRV n'influence par les offres 2025/2026. L'OFT informera sur les principaux changements et sur la suite concrète de la procédure après que le Conseil

³ [Procédures de consultation terminées - 2023 \(admin.ch\)](#)

fédéral aura pris une décision (probablement en été 2024). Le présent courrier contient des informations sur l'état d'avancement et la suite de la procédure concernant certains thèmes issus de la réforme du TRV (participations cantonales, conventions d'objectifs TRV et structure de calcul).

Conventions d'objectifs TRV

L'OFT lancera début 2024 une consultation sur le guide et les modèles de conventions d'objectifs TRV. La version définitive de ces documents d'aide au déploiement des conventions d'objectifs devrait être publiée mi 2024. L'OFT précisera séparément et en temps utile le calendrier de mise en œuvre. Quoiqu'il en soit, l'OFT est d'avis qu'il faudrait mettre à profit les années 2024-2025 pour mener des réflexions préparatoires sur ce sujet en vue de la commande 2027-2028 (type de convention, durée, périmètre, etc...).

Projet ORBIT : plate-forme de données pour le transport commandé de voyageurs

ORBIT => Offres / Transport Régional et autres transports commandés de voyageurs / commanditaires (allemand : *Besteller*) / comptes effectifs (allemand : *Ist-Rechnung*) / Entreprises de Transport

En été 2022, l'équipe de projet a lancé les premiers travaux du projet « ORBIT », dont le but est de faire progresser la numérisation de la procédure de commande dans le TRV ainsi que de simplifier et d'harmoniser cette dernière.

Le calendrier prévoit le développement d'une application spécialisée au cours des années 2023-2025. Il est prévu d'impliquer les cantons et les ET de manière appropriée. L'introduction de l'application est prévue pour la procédure de commande 2027/2028.

Structure de calcul

En ce qui concerne la nouvelle plate-forme de données (application spécialisée), la Confédération et les cantons visent une harmonisation des offres et des comptes effectifs. L'introduction de la plate-forme de données est prévue pour la procédure de commande 2027/2028. Une structure minimale de calcul est nécessaire pour permettre, dans le cadre du processus de commande, des analyses d'écart entre les valeurs planifiées de l'offre et les valeurs effectives. La structure de calcul élaborée en commun avec le groupe de travail (structure globale, y c. la structure optionnelle) est jointe en annexe. Parallèlement, la structure minimale est présentée dans la nouvelle annexe 1 de l'OITRV révisée et mise en consultation jusqu'au 1^{er} décembre 2023. L'application de la nouvelle structure de calcul minimale est facultative pour la procédure de commande 2025/2026. L'introduction définitive est prévue pour les offres 2027, en même temps que celle d'ORBIT.

Nouvelle loi sur le CO₂ : suppression du remboursement de l'impôt sur les huiles minérales / contribution fédérale aux coûts d'investissement dans des véhicules à propulsion électrique

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

Dès 2026, il est prévu que l'impôt sur les huiles minérales pour les véhicules diesel en transport concessionnaire ne soit plus remboursé.

Dans le TRV, lors de l'acquisition de bus à propulsion électrique, la Confédération prendra en charge 75 % des coûts d'investissement supplémentaires par rapport à des véhicules diesel. Seuls pourront être pris en compte les coûts d'investissement plus élevés 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 prendra 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 et durera au plus tôt du début de 2025 jusqu'à 2030.

Étant donné que la loi révisée sur le CO₂ n'a pas encore été traitée et adoptée par le Parlement et que la date de son entrée en vigueur n'est pas encore connue, les premières offres 2025 et 2026 doivent être soumises sans tenir compte des éventuels effets de ladite loi. Selon les décisions, des adaptations seront possibles dans les deuxièmes offres.

Marche à suivre concernant les décisions à prendre

Des décisions concernant certains thèmes n'étaient pas encore prises au moment de la rédaction du présent courrier. Dès que ces décisions seront connues, nous vous en informerons par courrier séparé. Les éventuels effets pourront alors être pris en compte dans les deuxièmes offres.

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

Office fédéral des transports

Peter Füglistaler
Directeur

Martin von Känel
Sous-directeur

Annexe :

- État actuel de la structure de calcul

Copie par courriel 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 - sandra.daguet@efv.admin.ch / samuel.wiese@efv.admin.ch
- CDF, Monbijoustrasse 45, 3003 Berne - nicolas.marty@efk.admin.ch

Interne par pointeur à :

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