



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des
transports, de l'énergie et de la communication
DETEC

Office fédéral des transports OFT
Division Financement

Office fédéral des transports (OFT)

Guide de la convention d'adjudication

Version 28.11.2014

Table des matières

1. Introduction	1
1.1 Qu'est-ce qu'une convention d'adjudication?	1
1.2 Pourquoi un guide?	2
2. Contenu d'une convention d'adjudication	3
3. Explications	4
3.1 Préambule	4
3.2 Conditions-cadre	4
3.3 Droits et obligations de l'entreprise de transport	4
3.4 Droits et obligations des commanditaires	4
Réflexions de principe sur la répartition des risques	4
Principes des règles d'adaptation	6
Propositions de réglementation (modules de texte)	6
3.5 Gestion de contrat	9
Durée du contrat	9
Contrôle	10
Exécution incorrecte et résiliation	10
Désaccord sur la convention d'adjudication	11
3.6 Annexes	12
Annexe: modèle de convention d'adjudication	14
1. Conditions-cadre	14
2. Prestations de transport	15
3. Véhicules, équipement et remisage	16
4. Personnel	17
5. Arrêts	17
6. Conduite de l'exploitation	18
7. Tarifs et distribution	19
8. Information des passagers	19
9. Présentation et responsabilité commerciale	20
10. Contrôle et rapports	20
11. Questions financières	21
12. Durée du contrat et résiliation	23
13. Dispositions finales	23

1. Introduction

1.1 Qu'est-ce qu'une convention d'adjudication?

En 1996, la révision de la loi sur les chemins de fer a créé la possibilité de lancer des appels d'offres en transport régional des voyageurs. Depuis, plus de 30 procédures d'appel d'offres se sont déroulées de manière satisfaisante. Dans l'ensemble, cette nouvelle procédure a permis d'accroître l'efficacité de l'emploi des fonds et la qualité de la prestation de transport.

Depuis le 1^{er} juillet 2013, les appels d'offres sont pour la première fois régis au niveau de la loi fédérale dans le cadre de la réforme des chemins de fer 2.2, à savoir dans la loi sur le transport de voyageurs (LTV ; RS 745.1) ainsi que dans l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional des voyageurs (OITRV ; RS 745.16). Entre autres nouveautés, les commanditaires concluent désormais une « convention d'adjudication » avec le futur exploitant après un appel d'offres de prestations en transport régional des voyageurs indemnisé.

Art. 32k LTV Convention d'adjudication

¹ Dès que la décision d'adjudication est entrée en force, les commanditaires et l'entreprise concluent une convention d'adjudication.

Art. 16 OITRV Invitation à établir des offres

² Dans leur invitation à établir une offre, les commanditaires peuvent mentionner leur intention de conclure ou de poursuivre une convention d'adjudication ou d'objectifs. Les entreprises de transport établissent alors leurs offres sur la base des conventions d'adjudication ou d'objectifs.

Cette convention d'adjudication est basée sur les documents de l'appel d'offres (ci-après DAO) et sur les offres soumises lors de l'appel d'offres. Elle régit, pour toute la durée de l'adjudication définie dans les DAO (en règle générale 10 ans) et dans la mesure du possible, les futures obligations des commanditaires et des entreprises de transport, à savoir la prestation de transport, la qualité, les coûts, les recettes, les mécanismes d'adaptation et le contrôle.

Art. 32k LTV Convention d'adjudication

² La convention d'adjudication fixe essentiellement, sur la base de l'offre, la durée de validité, la prestation de transport, la qualité, les coûts, les recettes, les mécanismes d'adaptation et le contrôle.

Le canton dirigeant et l'Office fédéral des transports (OFT) élaborent ensemble la convention d'adjudication. Elle sert de base à la procédure de commande à exécuter tous les deux ans. En d'autres termes, la convention d'adjudication définit le cadre dans lequel l'entreprise de transport doit établir son offre au cours de la procédure de commande, puis conclure la convention d'offre. Les paramètres fixés dans la convention restent valables pendant toute sa durée de validité, compte tenu des mécanismes d'adaptation prédéfinis. Ce procédé permet de simplifier la procédure de commande (cf. art. 31a, al. 2, LTV en relation avec l'art. 17, al. 3^{bis}, OITRV), ce qui est avantageux pour les commanditaires et pour l'entreprise de transport.

Art. 27m OITRV Convention d'adjudication

¹ Le canton et l'OFT établissent conjointement la convention d'adjudication.

² L'OFT, les cantons participant à la mise au concours et l'entreprise de transport concluent la convention pour la durée fixée dans la décision d'adjudication.

³ La convention d'adjudication fixe les montants des indemnités pour les deux premières périodes d'horaire et règle les adaptations en vue des années suivantes.

⁴ *En cas de modification fondamentale des conditions, les parties contractantes peuvent adapter la convention d'adjudication d'un commun accord.*

1.2 Pourquoi un guide?

Le présent guide sert d'introduction à la thématique et d'auxiliaire pratique dans la procédure d'appel d'offres pour les cantons qui dirigent l'établissement de conventions d'adjudication.

Il faut toujours tenir compte de la situation spécifique avant d'établir chacune des conventions d'adjudication et les DAO à constituer au préalable. C'est pourquoi le guide renonce intentionnellement à imposer des modèles standardisés à appliquer tels quels. En lieu et place, il montre à l'aide d'exemples comment régler les questions qui se posent le plus fréquemment à chaque convention d'adjudication. Il est complété par un exemple fictif de convention d'adjudication.

Le guide se concentre sur le cas, jusqu'ici le plus fréquent, d'appel d'offres en transport régional des voyageurs, à savoir l'adjudication de prestations de transport par bus avec responsabilité commerciale / sur les recettes (« soumissions nettes »). *Mutatis mutandis*, il est également applicable aux soumissions brutes. Il y aurait lieu, le cas échéant, de remanier le guide spécifiquement pour les appels d'offres du domaine ferroviaire.

2. Contenu d'une convention d'adjudication

Préambule

- Déclaration d'intention, point de la situation

Cadre

- Objet du contrat
- Collaboration
- Structure de la commande
- Admissibilité de sous-contractants
- Courses spéciales et missions en dehors des lignes
- Contributions et indemnités de tiers (groupes scolaires, centres commerciaux etc.)

Droits et obligations de l'entreprise de transport

- Prestations de transport
- Véhicules et garage
- Personnel
- Arrêts
- Conduite de l'exploitation
- Tarifs et distribution
- Information des passagers
- Responsabilité commerciale
- Contrôle et rapports
- Autres prestations

Droits et obligations des commanditaires

- Recettes et indemnisation
- Mécanismes d'adaptation

Gestion de contrat

- Durée
- Exécution incorrecte, résiliation, sanctions
- Marche à suivre en cas de désaccord

Annexes

- Horaire de base
- Calcul y c. bases de calcul/valeurs indicatives
- Emploi des véhicules
- Conditions à remplir par les véhicules
- Conditions à remplir par le personnel
- Autres conditions à remplir (information des passagers etc.)
- Directives surfaces publicitaires
- Contenu et délais des rapports

3. Explications

3.1 Préambule

Le préambule peut esquisser le point de la situation spécifique et l'intention des partenaires contractuels.

3.2 Conditions-cadre

Cette section de la convention définit les conditions-cadre d'ordre supérieur : objet du contrat, bases de collaboration, structure de la commande, admissibilité de missions de transport, courses spéciales, prestations sur mandat de tiers¹.

Les conditions-cadre doivent être définies dans les DAO et peuvent ensuite être reprises dans la convention d'adjudication. Ou bien un projet de convention d'adjudication peut être formulé dès la préparation de l'appel d'offres et joint aux DAO.

3.3 Droits et obligations de l'entreprise de transport

Cette section de la convention définit prioritairement les tâches de l'entreprise de transport, à savoir les prestations à fournir (prestations de transport, mais aussi le cas échéant marketing, service clientèle, rapports etc.) ainsi que les prescriptions de qualité à respecter par cette dernière (par ex. conditions minimales à remplir par le personnel roulant, les véhicules, l'assortiment de titres de transport). Pour une meilleure lisibilité et dans l'optique d'éventuelles adaptations ultérieures, il est recommandé de regrouper les contenus volumineux (par ex. horaire y c. indicateurs de performance en vue de la définition des prestations de transport) dans des annexes et d'y renvoyer dans le texte principal.

Le contenu dépendant de la situation, il faut éviter les formulations de valeur générale. Les prestations et les prescriptions doivent être définies dès les DAO et peuvent être reprises ensuite dans la convention d'adjudication.

3.4 Droits et obligations des commanditaires

Cette section de la convention régit prioritairement l'indemnisation des prestations par les commanditaires ainsi que ses éventuelles adaptations (dans le cadre de la procédure de commande régulière, simplifiée conformément à l'art. 31a, al. 2, LTV) en cas de modification des prestations ou des conditions-cadre.

Réflexions de principe sur la répartition des risques

Il est possible de répartir une grande partie des risques² entre commanditaires et entreprises

¹ Par exemple : les prestations de transport fournies dans le cadre de la convention sont complétées par des prestations sur mandat de tiers (communes, écoles, sociétés) (cf. Liste à l'annexe X). L'entreprise de transport veille à une gestion active de ces contrats.

de transport en répondant à la question suivante : dans quelles conditions et selon quelles règles l'indemnisation convenue (ou les coûts ou/et recettes dans les offres) peut-elle être adaptée pendant la durée de validité de la convention ? En principe, quatre solutions sont envisageables :

- Si l'indemnisation n'est pas adaptée, l'intégralité du risque est assumée par l'entreprise de transport.
- Si l'indemnisation, les coûts ou les recettes sont couplés à des indices de prix, les commanditaires prennent en charge le risque de variation de prix (par ex. prix du diesel par litre). Le risque lié au besoin quantifié (par ex. nombre de litres de diesel par an) est en revanche assumé par les entreprises de transport.
- Si l'indemnisation est calculée a posteriori d'après les coûts ou les recettes effectifs, les commanditaires supportent intégralement le risque dans la mesure où ils compensent les surcoûts ou manques à gagner des entreprises de transport.
- Si l'adaptation est négociée en temps opportun, la prise de risque dépend du pouvoir de négociation de chaque partie contractante.³

Outre ces solutions de principe, plusieurs solutions intermédiaires de répartition des risques sont possibles : par exemple une adaptation n'a lieu que lorsque les changements atteignent un certain ordre de grandeur (clause « de minimis ») ou bien après X années d'exploitation au plus tôt.

La répartition des risques entre les partenaires contractants procède dans l'idéal selon les possibilités d'influence (maîtrisabilité) et selon la capacité de prendre des risques ou les frais de couverture en charge (par ex. prix du diesel), ce qui permet de réduire dans leur ensemble les coûts de la prise en charge du risque et d'éviter de fausses incitations.

Du point de vue du commanditaire, il faut considérer que la prise en charge du risque par l'entreprise de transport n'est pas « gratuite », car l'entreprise de transport va calculer une prime de risque dans les offres pour la couvrir. En revanche, si les commanditaires prennent (trop) de risques en charge, il peut en résulter, suivant les circonstances, de fausses incitations pour l'entreprise de transport (auxquelles il faut alors faire face moyennant des mesures de contrôle supplémentaires). Au pis, c'est-à-dire si les commanditaires assument tous les risques, l'effet de concurrence n'est plus possible malgré l'appel d'offres. En d'autres termes : un appel d'offres équitable et efficace implique que le prestataire assume certains risques. L'entreprise de transport doit notamment supporter les conséquences de ses soumissions contraignantes, même s'il s'avère après coup que l'offre comportait une erreur d'estimation.

Il en résulte que l'indemnisation proposée ou convenue ne devrait être adaptée que pour des raisons indépendantes de l'entreprise de transport (et qui auraient aussi entraîné des adaptations dans le cas d'une adjudication à une autre entreprise de transport). De plus l'indemnisation ne doit pas être adaptée pour des raisons qui auraient entraîné une autre décision d'adjudication si elles avaient été connues.

Par conséquent, l'indemnisation convenue ne devrait pas être adaptée dans les cas suivants :

² La prise en charge d'un risque comporte toujours aussi des chances; si l'on assume par exemple le risque d'une augmentation de prix du diesel, on peut aussi profiter d'une baisse de celui-ci. Pour des raisons de lisibilité et pour simplifier, il n'est question ici que de risques, les chances correspondantes étant incluses dans le raisonnement.

³ Le pouvoir de négociation peut être influencé, par exemple en obtenant à l'avance des offres indicatives lors de l'examen de modifications de l'offre.

- Erreur d'appréciation ou de calcul (intentionnellement ou non) du prestataire dans la soumission ;
- Modifications d'exploitation internes (par ex. de la pratique de l'amortissement ou du concept d'emplacement) basées sur des décisions d'entreprise ;
- Hausse des frais d'entretien due à l'obsolescence des véhicules.

Il s'agit de points que les entreprises de transport ont trop peu considérés lors des appels d'offres précédents.

Principes des règles d'adaptation

Au cours des quatre premières années d'exploitation, aucune adaptation de l'indemnisation n'est prévue en règle générale. Cette règle est d'une part énoncée à l'art. 27*m*, al. 3 et 4, OITRV⁴ et s'est d'autre part avérée probante dans la pratique (garantie du caractère contraignant des soumissions, frais de commande considérablement réduits). La principale exception à cette réglementation est l'adaptation en cas de modifications de lois. Il faut donc veiller, lors de la planification des appels d'offres, à ce que l'offre mise au concours reste autant que possible inchangée pendant les quatre premières années.

Chaque fois que c'est possible et judicieux, il convient de donner la préférence à des règles de calcul univoques. Lorsque ce n'est pas faisable, la marge de négociation doit être limitée autant que possible moyennant une adaptation fondée sur le calcul (y c. bases de calcul). Cela implique que dès l'appel d'offres, un calcul de l'offre transparent et détaillé doit être exigé, qui fasse état non seulement des divers coûts et recettes mais aussi des bases de calcul ad hoc (kilomètres productifs, kilomètres à vide, heures productives etc.) ainsi que des taux de coûts marginaux (év. par type de véhicule) pour les gains ou les pertes de performance en matière de kilomètres et d'heures.

Propositions de réglementation (modules de texte)

Les modules de texte sont présentés ci-après en *italique*.

Les commanditaires indemnisent l'entreprise de transport pour toutes les prestations définies dans la présente convention conformément à l'annexe X (calcul avec indemnités fixes pour les quatre premières années d'exploitation). Cette indemnité couvre toutes les dépenses de l'entreprise de transport liées à la fourniture des prestations définies.

Cette indemnité comprend aussi les courses de renfort (remorques) [év. au maximum X000 remorque-km/an] nécessaires à la couverture de pointes journalières, de demandes saisonnières etc.

Une adaptation de l'indemnité a lieu en principe dans les cas suivants :

- *modifications des conditions-cadre légales selon le chiffre XX*
- *mise en œuvre de mesures tarifaires selon le chiffre XX*

⁴ « La convention [d'adjudication] fixe les montants des indemnités pour les deux premières périodes d'horaire et règle les adaptations en vue des années suivantes. En cas de modification fondamentale des conditions, les parties contractantes peuvent adapter la convention d'adjudication d'un commun accord. »

- *modifications de l'offre commandée (prestations majorées ou minorées) conformément au chiffre XX*

L'entreprise de transport supporte le risque inhérent à des modifications d'autres conditions-cadre (par ex. fluctuations de la demande etc.) pendant les quatre premières années d'exploitation. Ensuite, d'autres adaptations de l'indemnité sont prévues conformément aux chiffres XX-YY.

Toutes les adaptations de l'indemnité ont lieu en principe dans le cadre de la procédure de commande⁵ et sur la base du calcul décrit à l'annexe X. La partie contractante qui fait valoir une adaptation doit en fournir la justification.

Les motifs d'une adaptation de l'indemnité mentionnés aux ch. XX à ZZ sont exhaustifs. Il n'est notamment pas admissible d'adapter l'indemnité si les circonstances déterminant la motivation ont été induites, intentionnellement ou non, par l'entreprise de transport ou si elles résident dans la situation spécifique de l'entreprise.

Modifications de la législation

L'indemnité est adaptée lors de modifications des conditions-cadre légales qui se répercutent de façon vérifiable et immédiate sur les coûts de production des prestations prédéfinies ou sur les recettes (par ex. taxe sur la valeur ajoutée, assurances sociales obligatoires etc.), à moins que lesdites modifications aient été décidées définitivement avant la date de l'offre dans la procédure d'appel d'offres.

Mesures tarifaires

L'indemnité est adaptée lors de la mise en œuvre de mesures tarifaires jusqu'à concurrence du montant de leurs effets prévisibles ou vérifiables⁶ sur les produits des prestations de transport prédéfinies.

Modifications de l'offre

L'indemnité est adaptée lors de modifications de la prestation de transport commandée (prestations majorées ou minorées). Tant que l'entreprise de transport n'atteste pas de frais variant par palier, l'adaptation est calculée en fonction du taux des coûts marginaux par kilomètre [év. différencié par type de véhicule] et par heure (cf. annexe X). Si les suppléments pour la modification de l'offre varient par rapport à la moyenne des suppléments pour les autres prestations, il est possible d'en tenir compte. Si des frais variant par palier sont attestés, l'indemnité calculée sur la base de l'annexe X doit être renégociée entre les parties contractantes. Il en va de même pour les variations de recettes prévisibles après la modification de l'offre.

En cas de prestations supplémentaires à fournir causées par des tiers (par ex. déviation à cause d'un chantier, manifestations) l'entreprise de transport est tenue de faire valoir prioritairement les éventuels surcoûts auprès de leurs responsables. Si elle n'y parvient pas, l'indemnité est adaptée comme en cas de modification de l'offre de prestations commandée,

⁵ c'est-à-dire tous les deux ans

⁶ Suivant la date de publication de la mesure tarifaire

mais seulement si le montant de l'adaptation dépasse X %⁷ du total annuel des coûts de la ligne concernée.

L'indemnité est adaptée si le besoin de prestations de remorques varie de plus de X % (en remorques-km de la ligne en question). L'adaptation est fonction du taux de frais par remorque-km à l'annexe X. Ces taux de frais comprennent tous les postes de coûts (chauffeurs, km à vide etc.).

Carburant

L'indemnité correspondant à la proportion des frais de carburant sur le total des coûts ne peut être adaptée que dans l'offre pour la cinquième année d'exploitation. Le chiffre déterminant est la valeur moyenne, sur les trois dernières années, du prix de vente du diesel calculée par l'Office fédéral de la statistique (OFS). D'autres adaptations suivent le rythme de la procédure de commande d'après les valeurs déterminantes au moment de l'offre (dans la procédure de commande) et d'après la dernière adaptation (ou la première année d'exploitation).

Intérêts

L'indemnité correspondant à la proportion des coûts financiers du capital étranger sur le total des coûts ne peut être adaptée que dans l'offre pour la cinquième année d'exploitation, d'après les coûts financiers effectivement escomptés, sous réserve que le besoin dudit capital étranger soit avéré et que les conditions soient celles du marché. Les autres adaptations suivent le rythme de la procédure de commande.

L'adaptation des coûts financiers requiert un contrôle du plan de financement de l'entreprise de transport par les commanditaires afin d'exclure la réserve précitée.

Salaires et autres coûts

Il y a deux cas de figure. S'il n'existe pas de CCT, il est recommandé d'appliquer la solution simple ci-après :

L'indemnité correspondant à la proportion, sur le total des coûts, de tous les coûts sauf les frais de carburant, les intérêts et les frais d'amortissement, est adaptée en fonction des variations de l'indice suisse des salaires (ISS) (pondéré à 75%) et de l'indice suisse des prix à la consommation (IPC) (pondéré à 25%) de l'OFS. Cette adaptation a lieu à partir de l'offre pour la cinquième année d'exploitation. Les chiffres déterminants sont les valeurs annuelles les plus récentes des deux indices à la date de l'offre (dans la procédure de commande) ainsi que celles qui ont déterminé la dernière adaptation (ou celles de la première année d'exploitation en cas de première adaptation).

S'il existe une CCT de la branche, il est recommandé de séparer les frais de personnel et les frais matériels dans le calcul, ce qui n'est pas toujours facile (et il y a lieu d'adapter la réglementation à la situation suivant l'agencement de la CCT):

L'indemnité correspondant à la proportion des frais de personnel dans le total des coûts est adaptée en fonction des variations de l'indice suisse des salaires (ISS) de l'OFS. Cette adaptation a lieu à partir de l'offre pour la cinquième année d'exploitation et uniquement si le salaire moyen de l'entreprise de transport ne dépasse pas le salaire moyen mentionné dans la

⁷ Il y a lieu de fixer la valeur-seuil en fonction de la situation, mais de placer la barre relativement haut (par ex. 5-10%), afin que l'entreprise de transport soit suffisamment incitée à faire valoir les surcoûts auprès de leur responsable.

CCT (version de 20XX). Le chiffre déterminant est la valeur annuelle la plus récente de l'ISS à la date de l'offre (dans la procédure de commande) ainsi que celle qui a déterminé la dernière adaptation (ou celle de la première année d'exploitation en cas de première adaptation). Si une modification de la CCT (par rapport à la version de 20XX) entraîne des conséquences pour l'adaptation de l'indemnité, ces modifications dans le cadre de cette convention ne doivent être prises en compte que si les commanditaires les ont approuvées.

L'indemnité correspondant à la proportion des frais matériels (hors frais de carburant, intérêts et frais d'amortissement) dans le total des coûts est adaptée en fonction des variations de l'IPC de l'OFS. Cette adaptation a lieu à partir de l'offre pour la cinquième année d'exploitation. Le chiffre déterminant est la valeur annuelle la plus récente de l'IPC à la date de l'offre (dans la procédure de commande) ainsi que celle qui a déterminé la dernière adaptation (ou celle de la première année d'exploitation en cas de première adaptation).

Variations des recettes

À partir de la cinquième année, les recettes ne doivent pas être inférieures à celles de la quatrième année d'exploitation.

À partir de l'offre pour la cinquième année d'exploitation, l'entreprise de transport doit estimer les recettes d'après leur évolution effective et prévisible dans le cadre de la procédure de commande. Suivant le résultat de la négociation de l'offre, l'indemnité est adaptée à hauteur de la variation des recettes.

Cette réglementation fait supporter à l'entreprise de transport le risque lié aux recettes pour les quatre premières années d'exploitation; les recettes mentionnées dans l'offre sont donc prises en compte comme critère d'adjudication dans la décision d'adjudication.

Autres motifs d'adaptation

Si les conditions de circulation changent considérablement suite à une congestion croissante due au TIM ou à la mise en œuvre de mesures donnant la priorité aux TP, l'indemnité est adaptée conformément au calcul à l'annexe X, toutefois au plus tôt dans l'offre pour la cinquième année d'exploitation.

Si l'entreprise de transport doit assumer des charges supplémentaires du fait de projets d'ordre supérieur ou dans le cadre de la communauté tarifaire XY, l'indemnité est adaptée, toutefois au plus tôt dans l'offre pour la cinquième année d'exploitation.

3.5 Gestion de contrat

Durée du contrat

La présente convention entre en vigueur le jour de sa signature par les parties contractantes et prend fin avec le changement d'horaire de... L'obligation de fournir les prestations commence le

Selon l'art. 27m, al. 2, OITRV, l'OFT, les cantons participants et les entreprises de transport signent la convention pour la durée fixée dans la décision d'adjudication. Par analogie avec la durée de concession usuelle de dix ans, il est recommandé en principe d'opter pour dix ans.

Il est possible de conclure des conventions d'une durée de validité inférieure si les DAO prévoient une durée d'adjudication plus courte. La durée choisie ne doit toutefois pas être inférieure à quatre ans.

Une durée de contrat plus longue doit être réservée au trafic ferroviaire.

La législation en vigueur ne requiert pas de répartition de la durée du contrat en une durée de validité fixe et une option de prolongation. En revanche, la durée de validité doit être harmonisée avec la durée de validité de la concession correspondante.

Contrôle

L'établissement de rapports sur le déroulement des affaires doit former la base de la négociation des offres dans le cadre de la procédure de commande biennale. Par conséquent, dans l'idéal, il est préférable de rédiger ces rapports après la clôture de la première année d'exploitation d'une période d'horaire, tout en mentionnant les derniers développements survenus pendant la deuxième année d'exploitation en cours. En principe, l'entreprise de transport devrait livrer toutes les données et informations nécessaires aux commanditaires afin d'évaluer la situation.

Les systèmes de contrôle qui doivent être organisés et exploités par les commanditaires sont très exigeants et ne conviennent qu'aux grands réseaux de transport. Pour les petits et moyens réseaux, qui sont la norme en Suisse dans le processus d'appel d'offres, un rapport annuel d'activités rédigé par l'entreprise de transport adjudicataire suffit.

L'objet du rapport dépend de l'objet du contrat et des besoins du commanditaire (par ex. standards cantonaux) et peut donc varier considérablement d'un cas à l'autre. Cependant, l'accent doit être mis sur un commentaire en substance de l'évolution de la prestation et de ces causes. Il s'agit par exemple d'expliquer les problèmes et les prestations insuffisantes, d'exposer leurs causes de manière vérifiable et d'indiquer des solutions. Le recensement systématique des valeurs indicatives du transport régional des voyageurs (TRV) a toujours lieu dans le cadre de la procédure de commande régulière.

Le concept proposé par l'OFT en vue d'un système de mesure de la qualité du TRV suisse (QMS TRV CH) prévoit que les entreprises de transport du TRV et les clients-tests externes collectent les données qualitatives des entreprises d'après des directives standardisées et qu'ils les fournissent à une banque de données qualitatives centrale TRV CH où elles seront évaluées selon une méthodologie uniforme, puis exploitées par les entreprises de transport et les commanditaires. Les données avec lesquelles les commanditaires veulent travailler à l'avenir doivent être objectives, comparables et justiciables.

Exécution incorrecte et résiliation

Si le mandataire ne fournit pas les prestations convenues ou si ses prestations laissent à désirer, les mandants lui enjoignent par écrit de prendre des mesures adéquates afin de réparer le dommage moyennant un délai approprié, ou afin d'éviter que la situation se

reproduise. Le mandataire rend compte par écrit aux mandants des mesures prises et de leurs effets.

Si les prestations de l'entreprise de transport laissent à désirer, les commanditaires sont tenus de procéder d'abord à une mise en demeure et de fixer un délai approprié pour la réparation du dommage. Ledit délai dépend d'une part du type d'imperfections et d'autre part des possibilités dont dispose l'entreprise de transport pour y remédier. L'entreprise de transport rend compte dans un rapport spécial des mesures prises et de leurs effets.

Si un défaut essentiel n'est pas réparé avant la fin du délai imparti, les mandants peuvent résilier la convention, en respectant un délai de résiliation de 6 mois, pour le prochain changement d'horaire, à moins que le mandataire prouve qu'aucune faute ne lui est imputable. Si le défaut est grave (par ex. cessation de l'exploitation ou autre restriction d'exploitation prolongée et étendue), les mandants peuvent résilier la convention sans délai.

Le mandataire répond de tous les dégâts et dommages subséquents aux défauts occasionnés au mandant du fait d'une prestation laissant à désirer.

Si l'entreprise de transport ne répare pas le défaut dans le délai imparti alors qu'elle aurait raisonnablement pu le faire, ou si ses manquements graves se reproduisent fréquemment, la convention peut être résiliée et la concession retirée conformément à l'art. 9, al. 3, let. b, et 4, LTV. La condition à remplir est la gravité de l'infraction mentionnée dans lesdits articles.

L'obligation de remplir les conditions contractuelles est caduque pour les entreprises de transport en cas de force majeure, notamment de catastrophe naturelle (fermeture de tronçons). Par ailleurs, des perturbations d'approvisionnement ou des conflits armés seraient également des raisons valables.

Changer d'exploitant étant un processus complexe, il faudrait donc prévoir au moins six mois de délai de résiliation ordinaire. Quant aux cas extraordinaires, il faut également prévoir pour les commanditaires la possibilité de prononcer une résiliation sans délai. Cette mesure n'est prévue que pour les cas particulièrement graves, comme par exemple la cessation de l'exploitation par faute de l'entreprise ou le non-respect grave et réitéré des obligations issues de la concession (art. 12 à 15 LTV).

Indépendamment de la date, de la cause et du type d'expiration du contrat, la cession des moyens d'exploitation au nouvel exploitant doit être conforme aux prescriptions de l'art. 32I, al. 1 et 2, LTV et de l'art. 28, al. 1, OITRV, et le traitement des rapports de travail en cours à celles de l'art. 32I, al. 3, LTV et de l'art. 28, al. 2, OITRV. Le mandataire épaula le mandant dans cette tâche et ne fait rien qui puisse gêner ou empêcher la transition.

Comme la branche est en principe très fiable et qu'elle pratique une collaboration constructive, on peut renoncer en règle générale à des mécanismes de sanction tels que les peines conventionnelles. Si des mécanismes de sanction sont pourtant souhaités dans des cas particuliers, il est recommandé de renvoyer à la réglementation des art. 160ss CO (Code des obligations).

Les actions en dommages-intérêts sont réservées dans tous les cas et peuvent aussi être engagées sans réglementation particulière sur la base des dispositions du Code des obligations.

Désaccord sur la convention d'adjudication

En principe:

La procédure d'adjudication se termine par une décision d'adjudication, qui prend la forme d'une décision (art. 32i, al. 1, let. d, LTV). Cette dernière peut faire l'objet d'un recours au Tribunal administratif fédéral.

À l'échéance du délai de recours, les parties contractantes signent une convention d'adjudication, laquelle fixe l'offre de prestations contractuelle avec le prestataire qui a obtenu l'adjudication.

La convention d'adjudication n'est pas signée du fait de différends sur les engagements à long terme:

Si l'autorité d'adjudication et l'entreprise de transport restent sur des positions différentes et ne signent pas de convention d'adjudication, il faut réfléchir à la suite à donner. La convention d'adjudication régit bien d'une part les engagements à long terme et fait d'autre part le lien avec les conventions d'offre. Or en cas de désaccord, la loi ne dit rien quant à la marche à suivre au sujet de la convention d'adjudication. Si la convention d'adjudication n'aboutit pas, l'autorité d'adjudication pourrait signer un contrat avec le soumissionnaire placé au deuxième rang. Il n'y a pas d'obligation de contracter avec l'adjudicataire.

La convention d'adjudication est signée. Différends lors de l'application :

Si l'interprétation ou l'application entraîne des différends sur des points qui n'aboutissent pas directement à la procédure de commande, la première chose à faire est d'appliquer la clause de règlement des différends qui figure dans la convention d'adjudication. Mais on peut aussi faire intervenir une Commission paritaire chargée de trancher, ou adopter une autre solution. Il est également possible que l'entreprise de transport soumette de tels différends directement au Tribunal administratif fédéral (TAF) d'après l'art. 35, let. a, LTAF (RS 173.13). La décision du TAF peut faire l'objet d'un recours au Tribunal fédéral.

S'il s'agit en revanche de l'application de la convention d'adjudication en lien avec la négociation de la convention d'offre, et si les éléments communs donnent lieu à des différends, on applique l'art. 31a, al. 1, LTV (par ex. dans le processus de commande, si l'on ne parvient pas à un accord sur l'offre de prestations, ce qui empêche la signature de la convention d'offre).

3.6 Annexes

Afin de donner davantage de lisibilité à la convention et dans l'optique d'éventuelles adaptations ultérieures, il est recommandé d'« exporter » dans des annexes les contenus longs ou susceptibles de modification, et d'y renvoyer dans le texte principal. En effet, les annexes ne peuvent pas non plus être modifiées unilatéralement, mais une adaptation d'un commun accord est toujours plus simple à gérer qu'une nouvelle signature de toute la convention.

Voici les éléments qu'il est conseillé de placer en annexe :

- Horaire de base:
horaire sur la base duquel la soumission a été calculée (à reprendre des DAO)
- Calcul:
calcul détaillé de la soumission pour les deux premières périodes d'horaire (4 années d'exploitation) y c. les taux de coûts marginaux pour les adaptations de l'offre (prestations majorées ou minorées) et les bases de calcul/valeurs indicatives (kilomètre

productif, kilomètres de courses de renfort, kilomètres à vide; heures productives, heures additionnelles pour les remorques, heures supplémentaires, év. indications sur temps de travail à l'année et la disponibilité par collaborateur du service du roulement; hypothèses sur la demande (voyageurs-kilomètres, nouveaux voyageurs)

- Emploi des véhicules:
Liste et caractéristiques des véhicules employés (< soumission)
- Conditions à remplir par les véhicules:
conditions minimales à remplir par les véhicules (< DAO)
- Conditions à remplir par le personnel:
conditions minimales à remplir par le personnel roulant (< DAO)
- Autres conditions à remplir (information des passagers etc.):
conditions minimales supplémentaires à remplir par les prestations à fournir (< DAO)
- Directives surfaces publicitaires:
Prescriptions/Directives relatives à la publicité pour compte de tiers sur/dans les véhicules (par ex. couverture des vitres, branches indésirables etc.)
- Contenu et délais rapports:
Quel partenaire contractuel livre à quel rythme quels documents/indications

Le contenu dépend de la situation, les formulations d'ordre général ne sont donc pas possibles. Les contenus doivent être définis dès les DAO et peuvent ensuite être repris dans la convention d'adjudication.

Annexe: modèle de convention d'adjudication

Le modèle de convention d'adjudication ci-après est un exemple fictif qui ne peut pas être repris tel quel. Chacun des contenus doit dans tous les cas être adapté à la situation ou complété le cas échéant.

Convention d'adjudication

entre

l'OFT, représenté par ...,

le canton X, représenté par ...,

mandant,

et

l'entreprise de transport Y, représentée par ...

mandataire

Préambule

Par la présente convention, les partenaires contractuels ont l'intention de renforcer et de développer les transports publics dans la région X en faveur de la région, de ses habitants et de ses touristes.

1. Conditions-cadre

Art. 1.1 Objet du contrat

En vertu de la décision d'adjudication du ..., les mandants chargent le mandataire concessionnaire d'exploiter les lignes décrites à l'annexe 1 en commençant l'exploitation le Parallèlement à ces prestations de transport et aux obligations liées à la concession selon le droit fédéral (notamment obligation de transporter, obligation de publier les horaires, obligation d'assurer l'offre, obligation de publier les tarifs et Service direct), le mandataire fournit également des prestations supplémentaires conformément aux articles ci-après. En contrepartie, les mandants indemnisent le mandataire pour la fourniture de toutes les prestations décrites dans la présente convention, art. 11.1 ss.

Art. 1.2 Parties intégrantes du contrat

Les parties intégrantes de la présente convention sont, dans l'ordre de primauté suivant :

- la présente convention
- les annexes 1 à 8 de la présente convention dans la version en vigueur
- les DAO du ...
- l'offre du mandataire du

Art. 1.3 Bases de collaboration

Tous les partenaires contractuels s'efforcent de proposer des prestations de haute qualité et de les maintenir, afin de créer des incitations à utiliser les transports publics. Pour atteindre ce but, les partenaires s'entraident dans l'exercice de leurs tâches. Ils collaborent également avec les autres entreprises de transport public de la région X et avec leurs communautés tarifaires.

Chaque partenaire contractuel désigne un/une interlocuteur/trice qui fait office de première instance pour toute question touchant l'exécution de la présente convention.

Art. 1.4 Commande et réserves

Les prestations du mandataire stipulées dans la présente convention sont commandées et indemnisées conjointement par la Confédération et le canton X, à l'exception de la ligne X, que le canton commande et indemnise seul.

La commande effective de prestations a lieu dans le cadre de la procédure de commande régulière sur la base de la présente convention, sous réserve des décisions budgétaires requises à cet effet.

Art. 1.5 Admissibilité de sous-traitants

Le mandataire peut sous-traiter avec des tiers (sous-traitants) des parties de ses prestations contractuelles. Dans tous les cas, la responsabilité des prestations cédées à des tiers incombe au mandataire, qui reste seul interlocuteur et redevable des prestations vis-à-vis des mandants.

Le mandataire informe le mandant, le cas échéant, des conventions signées avec des sous-traitants. Si les sous-traitants fournissent plus de 10 % de la prestation de transport contractuel (en horaire-kilomètres), le mandataire demande au préalable l'approbation du mandant.

Art. 1.6 Courses spéciales et mandats de transport pour des tiers

Le mandataire (soumissionnaire) a le droit d'exécuter des courses spéciales et des transports réguliers pour des tiers avec ses véhicules, à condition qu'il n'en résulte pas d'inconvénient ni de concurrence essentielle pour l'offre de prestations commandée. Ce type de mandat annexe est souhaité, à condition qu'il contribue à faire baisser les coûts de ladite offre. Les coûts, les recettes et les volumes de prestations des mandats annexes doivent être attestés à part dans le décompte des lignes.

Les conventions avec des tiers portant sur des mandats de transports réguliers doivent être portées à la connaissance des mandants. Le mandataire s'efforce de gérer activement ces conventions.

En cas de modifications de l'offre de prestations commandée, les mandants ne sont pas tenus de prendre en compte d'éventuelles obligations du mandataire par rapport à des tiers. Le mandant n'a aucune obligation d'indemniser le mandataire dans ce domaine.

2. Prestations de transport

Art. 2.1 Horaire et réseau de lignes

L'horaire et le réseau de lignes des prestations de transport à fournir sont décrits à l'annexe 1. Ils sont contraignants pour le mandataire. Le mandant peut modifier l'offre de prestations et l'horaire une fois par an lors du changement d'horaire.

Art. 2.2 Remorques

Le mandant charge en sus le mandataire de gérer des courses de renfort ou de remorques en fonction de la demande. Le mandataire est tenu de prendre à temps des dispositions opérationnelles pour adapter l'offre de transport à la demande ou pour couvrir des pointes journalières, des variations saisonnières etc.

Ces courses de renfort ou de remorques sont comprises dans les indemnités convenues conformément à l'art. 11.1.

Art. 2.3 Planification de l'offre et établissement de l'horaire

Le mandant décide des modifications de l'offre de prestations, y c. la suppression ou la création de lignes.

Le mandataire aide le mandant à planifier l'offre de prestations (par ex. tracé, temps de parcours, conditions de circulation, expérience tirée de l'exploitation). Si nécessaire, il propose au mandant de sa propre initiative des adaptations de l'offre. La décision sur leur mise en œuvre revient au mandant.

Le mandataire établit les horaires. Il participe à la procédure d'établissement de l'horaire et y collabore avec la Confédération, les cantons, les conférences du trafic régional, les communes et d'autres entreprises de transport.

3. Véhicules, équipement et remisage

Art. 3.1 Parc automobile

Le mandataire fournit les prestations de transport avec les véhicules conformément à l'annexe 3. Modifications du parc de véhicules, que ce soit lors du remplacement régulier des véhicules ou du fait de nouvelles conditions à remplir (nombre, dimensions).

Les véhicules employés doivent remplir les conditions décrites à l'annexe 4. Ils ne doivent pas être utilisés s'ils n'ont pas été contrôlés et homologués par les autorités de surveillance fédérales (réception technique par l'OFT) et cantonales (contrôle cantonal annuel des véhicules à moteur).

Le mandataire assume la responsabilité de l'adéquation au tracé des véhicules employés (topographie, rayon de courbure, rayons de braquage, profil d'espace libre etc.).

Les véhicules doivent être équipés des appareils d'appoint nécessaires (radio, caisse, système d'information des passagers, commande des feux de signalisation etc.).

Le mandataire entretient une réserve de véhicules suffisante pour couvrir les pointes de la demande (remorques) et assurer une exploitation fiable toute l'année même en cas de panne. L'entretien des véhicules en réserve et le plan de service du personnel doivent permettre la poursuite de la course en temps utile même en cas de défaillance d'un véhicule régulier.

Art. 3.2 Remisage, maintenance et nettoyage

Le mandataire doit garantir le remisage, le nettoyage et la maintenance des véhicules dans les règles de l'art. La maintenance des véhicules doit notamment être organisée de manière que la sécurité d'exploitation soit garantie à tout moment et que les véhicules soient suffisamment chauffés et approvisionnés en carburant au début de l'exploitation.

Tous les véhicules doivent toujours être dans un état techniquement irréprochable ; le mandataire en répond. Les véhicules endommagés par vandalisme doivent être retirés de la circulation dans les trois jours ouvrables. Il en va de même des sièges et des capitonnages endommagés.

Art. 3.3 Achat ou remplacement

L'acquisition de véhicules incombe au mandataire.

L'acquisition d'appareils techniques destinés aux véhicules requiert l'accord du mandant si le mandataire fait valoir une adaptation des indemnités convenues suite à l'achat.

4. Personnel

Art. 4.1 Recrutement et direction

Le mandant recrute et gère le personnel d'exploitation et du service du roulement.

Les conditions d'engagement doivent s'aligner sur les conditions usuelles dans la région et dans la branche.

Le personnel roulant doit suivre une formation continue adéquate, chaque collaborateur ayant droit à au moins 2,5 jours de travail par année au titre de la formation.

Le service du roulement ne doit être assuré que par des employés fiables, qualifiés et de bonne réputation.

Art. 4.2 Tableau de service

Il incombe au mandataire d'élaborer et de mettre en œuvre les tableaux de service requis, compte tenu des prescriptions légales. Le personnel est convoqué suffisamment tôt pour que le départ de la course soit ponctuel même en cas d'arrivée en retard.

Pour le cas où du personnel roulant serait aussi employé lors de courses effectuées pour le compte de tiers, le tableau de service donne la priorité aux transports publics indemnisés.

Art. 4.3 Conditions à remplir par le personnel roulant

Le personnel roulant doit remplir les conditions mentionnées à l'annexe 5. Le mandataire y veille par des mesures appropriées de recrutement, de formation, de perfectionnement ou, le cas échéant, par des décisions de mutation.

5. Arrêts

Art. 5.1 Infrastructure et équipement des arrêts

Les propriétaires de la route sont responsables de la construction et de l'entretien des arrêts (y c. déneigement et élimination d'éventuels obstacles aux transports publics) ainsi que de leur infrastructure. Ils se concertent avec les mandants au sujet de l'aménagement et de l'équipement, en veillant à ce qu'ils soient uniformes et bien reconnaissables.

L'équipement des arrêts, notamment les panneaux d'information, et leur entretien ou leur mise à jour incombent au titulaire de la concession de la ligne. Si un arrêt est desservi par plusieurs entreprises de transport ou concessionnaires, les coûts d'acquisition et d'entretien doivent être

répartis au pro rata. Les panneaux d'information endommagés doivent être remis en état aussi rapidement que possible par les entreprises de transport responsables.

6. Conduite de l'exploitation

Art. 6.1 Principe et mise en service

Le bon déroulement de l'exploitation incombe au mandataire. Celui-ci s'engage à assurer la fluidité de l'exploitation à partir de la mise en service le

Art. 6.2 Poste de commande

La gestion directe et la surveillance de l'exploitation incombe au mandataire. Celui-ci entretient un poste de commande au moyen duquel il coordonne son offre de prestations avec celles des autres entreprises de transport public de la région. Le poste de commande est en contact avec tous les véhicules en service et avec les postes de commande des autres entreprises de transport public de la région.

Art. 6.3 Garantie des correspondances

Le mandataire garantit les correspondances avec les lignes ferroviaires et les lignes de bus de la région. Il est possible d'obliger les entreprises de transport à procéder à une analyse régulière des conditions de correspondance / des changements aux points de jonction des lignes sur leur réseau ainsi qu'aux intersections avec les réseaux des entreprises de transport partenaires.

Art. 6.4 Gestion des pannes

En cas d'incidents techniques imprévisibles et temporaires (par ex. défaillance du matériel roulant, accidents) le mandataire assure à ses frais l'acheminement des voyageurs de manière appropriée. Cela implique aussi la gestion d'une réserve suffisante de véhicules et de personnel. Les voyageurs doivent être adéquatement informés de l'incident et de ses conséquences.

Art. 6.5 Déviations

Les déviations par suite de travaux de construction, d'accidents, de situations dangereuses, de manifestations etc. sont ordonnées par les autorités compétentes. Le mandataire doit faire en sorte que ces informations lui parviennent dans les délais. Il soutient les autorités dans la mise en œuvre et répond de l'équipement nécessaire (par ex. signalisation des arrêts provisoires). Il informe les clients adéquatement et en temps utile des modifications prévues d'après les indications reçues des autorités.

Art. 6.6 Sécurité

Le mandataire veille à ce que les voyageurs soient toujours en sécurité dans les bus et s'y sentent bien, même en fin de journée et si les conditions de circulation routière sont précaires.

Art. 6.7 Point de contact pour les clients et réactions des clients

Le mandataire répond de la mise en place d'un service clientèle dans la région, disponible pour traiter les demandes de renseignements, les réclamations etc. personnellement, par téléphone, par courriel ou par courrier postal les jours ouvrables entre 08:00 et 19:00 heures.

Le mandataire réceptionne les éventuelles réactions des clients et les traite dans un délai approprié. Il les évalue systématiquement, prend les mesures qui s'imposent et en rend compte au mandant (cf. art. 10.2).

Art. 6.8 Objets trouvés

Le mandataire veille à ce que les objets oubliés dans les véhicules puissent être récupérés au bureau des objets trouvés du service clientèle.

Art. 6.9 Contrôle des titres de transport

Le mandataire assure un contrôle par sondage des titres de transport. Il doit respecter les prescriptions ad hoc de la communauté tarifaire X et du Service direct (SD).

7. Tarifs et distribution

Art. 7.1 Obligation de publier des tarifs

Les entreprises établissent les tarifs de leurs prestations. Le tarif énumère les conditions auxquelles est applicable le prix défini pour le transport, et les autres prestations y afférentes (art. 15, al. 1, LTV).

La participation au Service direct et l'application de ses dispositions et de ses tarifs (notamment T600, 650, 654,) sont obligatoires pour toutes les lignes.

Le mandataire répond de l'annonce des tarifs dans les délais aux organes tarifaires nationaux et régionaux (y c. recouvrement des recettes au pro rata).

Art. 7.2 Distribution et encaissement

Le mandataire assure de manière appropriée la vente des titres de transport aux clients. Il assure l'encaissement et le décompte des recettes avec les services concernés.

Les arrêts ou les véhicules doivent être équipés au moins d'un oblitérateur de cartes multicourses du Service direct et de la communauté tarifaire X.

Art. 7.3 Communauté tarifaire

Le mandataire adhère à la communauté tarifaire X pour les lignes décrites à l'annexe 1 avec tous les droits et obligations y afférents.

8. Information des passagers

Art. 8.1 Principe

Dans les véhicules, aux arrêts ainsi qu'aux points de vente, le mandataire informe correctement la clientèle sur toute l'offre de prestations des transports publics dans la région X.

Art. 8.2 Information aux arrêts

L'information aux arrêts incombe au mandataire. Elle comporte au moins :

- l'horaire avec les heures de départ à l'arrêt en question ;
- le plan du réseau de lignes (représentation non discriminatoire de tous les prestataires de la région) ;
- le plan des zones tarifaires de la communauté tarifaire X.

Art. 8.3 Information dans le véhicule

Tous les véhicules disposent au moins d'un plan des lignes (par ex. thermomètre de ligne). De plus, chaque arrêt est pourvu d'une annonce acoustique et optique (par ex. écran) des arrêts. Sur les véhicules neufs, l'information des passagers est conforme aux règles de FIScommun, standardisation des systèmes d'information des voyageurs.

Art. 8.4 Horaires

Le mandataire participe à la publication et à la diffusion de l'horaire régional. Il veille à ce que toutes les lignes soient publiées dans l'horaire en ligne des CFF et dans l'indicateur officiel suisse.

Art. 8.5 Présence sur Internet

Le mandataire met toutes les informations pertinentes à disposition de la clientèle (réseau de lignes, horaire, assortiment de titres de transport etc.), y c. sur Internet.

9. Présentation et responsabilité commerciale

Art. 9.1 Présentation

Le mandataire se dote d'une livrée uniformisée (véhicules, uniformes du personnel, panneaux des arrêts, publications électroniques et imprimés). Le Corporate Design est basé sur les indications fournies dans la soumission du Toute variation déterminante par rapport à celles-ci requiert l'approbation du mandant. Les prescriptions formelles de la communauté tarifaire X doivent être respectées.

Art. 9.2 Responsabilité commerciale

Le mandataire assume la responsabilité commerciale des prestations de transport décrites à l'annexe 1. Il analyse les potentiels commerciaux, élabore un plan commercial tous les deux ans et le met en œuvre. Les mesures décrites dans le plan de marketing de la soumission (cf. annexe 8) doivent être mises en œuvre dans les délais.

Art. 9.3 Publicité pour des tiers

Le mandataire est libre de louer à des tiers des surfaces publicitaires sur et dans le véhicule, à condition d'appliquer les directives de l'annexe 6.

Le mandataire peut également louer à des tiers des emplacements publicitaires sur les panneaux des arrêts ou dans ses publications (par ex. horaire) ; les directives de l'annexe 6 sont applicables par analogie.

Le mandant a le droit de placer sa propre publicité gratuitement.

10. Contrôle et rapports

Art. 10.1 Controlling de la qualité et de la performance

La qualité des prestations fournies est vérifiée par le mandant. Le mandant peut aussi effectuer des sondages-clients ainsi que des mesures effectuées par la méthode des clients-tests dans les véhicules. Le mandataire l'y aide.

Les entreprises de transport peuvent être chargées de recensements de données à l'attention du mandant. Le personnel roulant ne peut en être chargé pendant le service que si

l'exploitation n'en est pas gênée durablement. Si cela occasionne des surcoûts vérifiables au mandataire, celui-ci peut les facturer au mandant.

Art. 10.2 Rapports

Les partenaires contractuels s'adressent réciproquement, spontanément et par écrit les informations définies à l'annexe 7.

Art. 10.3 Recensement de la demande

Les véhicules doivent être équipés en nombre suffisant de systèmes automatiques de comptage des passagers en vue du recensement de la demande.

11. Questions financières

Art. 11.1 Produits du transport et indemnisation

Tous les produits du transport issus des prestations de transport fournies dans le cadre de la présente convention appartiennent au mandataire.

Les mandants indemnisent le mandataire pour les prestations convenues à l'annexe 2. Cette indemnisation couvre tous les coûts non couverts du mandataire liés à la fourniture des prestations définies dans la présente convention.

Art. 11.2 Principes de l'adaptation de l'indemnité

L'indemnité est adaptée en principe dans les cas suivants:

- modifications de l'offre conformément à l'art. 11.3
- mise en œuvre de mesures tarifaires conformément à l'art. 11.4
- modifications de lois conformément à l'art. 11.5

Le mandataire assume le risque inhérent aux modifications d'autres conditions-cadre (par ex. fluctuations de la demande etc.) pendant les quatre premières années d'exploitation. Ensuite, d'autres adaptations de l'indemnisation sont prévues conformément aux art. 11.6 à 11.11.

Toutes les adaptations de l'indemnité ont en principe lieu dans le cadre de la procédure de commande et sur la base du calcul de l'annexe 2. La partie contractante qui fait valoir une adaptation doit la justifier.

Les motifs d'adaptation de l'indemnité énumérés aux art. 11.3 à 11.11 sont exhaustifs. Il n'est notamment pas admissible d'adapter l'indemnité si les circonstances déterminant la motivation ont été induites intentionnellement ou non par le mandataire ou si elles résident dans la situation spécifique du mandataire.

Art. 11.3 Modifications de l'offre

L'indemnité est adaptée en cas de modifications des prestations de transport commandées (prestations majorées ou minorées). Tant que le mandataire ne fait pas valoir de frais variant par palier, l'adaptation est fonction des taux de coûts marginaux par kilomètre et par heure figurant à l'annexe 2. Lorsque les allocations pour la modification de l'offre varient par rapport à la moyenne de celles des autres prestations, il est possible d'en tenir compte. Si des frais variant par palier sont attestés, l'indemnisation doit être renégociée entre les parties contractantes sur la base du calcul de l'annexe 2. Il en va de même des variations de recettes attendues après des modifications de l'offre.

En cas de prestations majorées causées par des tiers (par ex. déviation pour cause de travaux, manifestations), le mandataire est tenu de faire valoir les éventuels surcoûts en premier lieu auprès de leur responsable. Si cela n'est pas possible, l'indemnité est adaptée comme lors de modifications de l'offre commandée, mais seulement si l'adaptation dépasse 10 % du total des coûts annuel de la ligne.

Art. 11.4 Mesures tarifaires

L'indemnité est adaptée lors de la mise en œuvre de mesures tarifaires jusqu'à concurrence du montant de leurs effets prévisibles ou vérifiables sur les produits des prestations de transport prédéfinies.

Art. 11.5 Modifications de lois

L'indemnité est adaptée lors de modifications des conditions-cadre légales qui se répercutent de façon vérifiable et immédiate sur les coûts de production des prestations prédéfinies ou sur les recettes (par ex. taxe sur la valeur ajoutée, assurances sociales obligatoires etc.), à moins que lesdites modifications aient été décidées définitivement avant la date de l'offre dans la procédure d'appel d'offres.

Art. 11.6 Renchérissement des frais de carburant

L'indemnité correspondant à la proportion des frais de carburant sur le total des coûts ne peut être adaptée que dans l'offre pour la cinquième année d'exploitation. Le chiffre déterminant est la valeur moyenne sur les trois dernières années du prix de vente du diesel calculée par l'Office fédéral de la statistique (OFS). D'autres adaptations suivent le rythme de la procédure de commande d'après les valeurs déterminantes au moment de l'offre (dans la procédure de commande) et d'après la dernière adaptation (ou la première année d'exploitation).

Art. 11.7 Coûts financiers

L'indemnité correspondant à la proportion des coûts financiers du capital étranger sur le total des coûts ne peut être adaptée que dans l'offre pour la cinquième année d'exploitation, d'après les coûts financiers effectivement escomptés, sous réserve que le besoin dudit capital étranger soit vérifié et que les conditions soient celles du marché. D'autres adaptations suivent le rythme de la procédure de commande.

Art. 11.8 Renchérissement des autres coûts

L'indemnité correspondant à la proportion, sur le total des coûts, de tous les coûts sauf les frais de carburant, les intérêts et les frais d'amortissement, est adaptée en fonction des variations de l'indice suisse des salaires (ISS) (pondéré à 75%) et de l'indice suisse des prix à la consommation (IPC) (pondéré à 25%) de l'OFS. Cette adaptation a lieu à partir de l'offre pour la cinquième année d'exploitation. Les chiffres déterminants sont les valeurs annuelles les plus récentes des deux indices à la date de l'offre (dans la procédure de commande) ainsi que celles qui ont déterminé la dernière adaptation (ou celles de la première année d'exploitation en cas de première adaptation).

Art. 11.9 Variations de recettes

À partir de l'offre pour la cinquième année d'exploitation, le mandataire doit estimer les recettes d'après leur évolution effective et prévisible dans le cadre de la procédure de commande. Le résultat de la négociation de l'offre est déterminant pour l'adaptation de l'indemnité à hauteur de la variation de recettes.

Art. 11.10 Modifications du parc de véhicules

En cas de modifications du parc de véhicules, le mandataire doit indiquer ou inclure dans l'offre les surcoûts ou les économies prévisibles. Si le mandant approuve la modification, l'indemnité est adaptée à hauteur des variations de coûts mentionnées dans l'offre, toutefois au plus tôt lors de l'offre pour la cinquième année d'exploitation.

Art. 11.11 Autres motifs d'adaptation

Si les conditions de circulation changent considérablement suite à une congestion croissante due au TIM ou à la mise en œuvre de mesures de priorité aux TP, l'indemnité est adaptée conformément au calcul à l'annexe 2, toutefois au plus tôt dans l'offre pour la cinquième année d'exploitation.

Si l'entreprise de transport doit assumer des charges supplémentaires du fait de projets d'ordre supérieur ou dans le cadre de la communauté tarifaire X, l'indemnité est adaptée, toutefois au plus tôt dans l'offre pour la cinquième année d'exploitation.

12. Durée du contrat et résiliation

Art. 12.1 Durée du contrat

La présente convention entre en vigueur le jour de sa signature par les parties contractantes et prend fin avec le changement d'horaire de.... L'obligation de fournir les prestations commence le

Art. 12.2 Exécution incorrecte et résiliation

Si le mandataire ne fournit pas les prestations convenues ou si ses prestations laissent à désirer, les mandants lui enjoignent par écrit de prendre des mesures adéquates afin de réparer le dommage en lui fixant un délai approprié, ou d'éviter que la situation se reproduise. Le mandataire rend compte par écrit aux mandants des mesures prises et de leurs effets.

Si un défaut essentiel n'est pas réparé avant la fin du délai imparti, les mandants peuvent résilier la convention, en respectant un délai de résiliation de 6 mois, pour le prochain changement d'horaire, à moins que le mandataire prouve qu'aucune faute ne lui est imputable. Si le défaut est grave (par ex. cessation de l'exploitation ou autre restriction d'exploitation prolongée et étendue), les mandants peuvent résilier la convention sans délai.

Le mandataire répond de tous les dégâts et dommages subséquents aux défauts occasionnés au mandant du fait d'une prestation laissant à désirer au sens de ce qui est décrit ci-dessus.

Art. 12.3 Autres suites de la résiliation du contrat

Indépendamment de la date, de la cause et du type d'expiration du contrat, la cession des moyens d'exploitation au nouvel exploitant doit être conforme aux prescriptions de l'art. 32/, al. 1 et 2, LTV et de l'art. 28, al. 1, OITRV et le traitement des rapports de travail en cours à celles de l'art. 32/, al. 3, LTV et de l'art. 28, al. 2, OITRV. Le mandataire épaulé le mandant dans cette tâche et ne fait rien qui puisse gêner ou empêcher la transition.

13. Dispositions finales

Art. 13.1 Modifications de contrat

Il est toujours possible de modifier la présente convention moyennant l'accord de toutes les parties contractantes, notamment en cas de modifications fondamentales des conditions. Toute modification requiert la forme écrite.

Art. 13.3 Nombre d'exemplaires

La présente convention d'adjudication est établie en trois exemplaires. Chaque partenaire contractuel en reçoit un exemplaire signé.

Annexes :

- 1 Horaire et plan du réseau de lignes
- 2 Calcul
- 3 Parc automobile
- 4 Conditions à remplir par les véhicules
- 5 Conditions à remplir par le personnel
- 6 Directives sur la publicité pour des tiers
- 7 Contenu et délais des rapports
- 8 Concept de marketing