



Mars 2017

Guide sur

l'acquisition de moyens d'exploitation dans le TRV

(approbation OITRV, cautionnement solidaire de la Confédération)

Référence du dossier: OFT / BAV-313.130-00003/00007

Afin de pouvoir faire valoir les coûts subséquents d'investissements dans des moyens d'exploitation en transport régional de voyageurs (TRV) commandé, il faut en principe faire approuver ces moyens par les commanditaires en vertu de l'art. 19 de l'ordonnance du 11 novembre 2009 sur l'indemnisation du trafic régional des voyageurs (OITRV; RS 745.16). Cette approbation est aussi la condition d'octroi d'un cautionnement solidaire (garantie fédérale) afin de financer les investissements à des taux d'intérêt préférentiels.

Le présent guide fournit une vue d'ensemble du processus d'approbation visé à l'art. 19 OITRV ainsi que du cautionnement solidaire de la Confédération.

1. Approbation d'après l'art. 19 OITRV

1.1. Champ d'application de l'approbation d'après l'art. 19, al. 1, OITRV

Art. 19, al. 1, OITRV - Investissements

¹ Les coûts subséquents des investissements peuvent être intégrés dans les comptes prévisionnels d'une offre si les commanditaires ont donné leur accord avant que l'investissement soit effectué.

L'acquisition de moyens d'exploitation (aussi bien l'achat de nouveau matériel que l'investissement dans des moyens d'exploitation existants tels que des véhicules, des dépôts, etc.) génère des coûts subséquents qui consistent surtout en amortissements et en intérêts. Pour que l'entreprise de transport puisse intégrer ces coûts à indemniser dans les futures offres, il faut d'abord que les commanditaires (la Confédération et tous les cantons participants) aient approuvé l'investissement à l'avance selon l'art. 19 OITRV. Faute de cet accord, les commanditaires ne sont pas tenus d'accepter les coûts correspondants dans les offres. De plus, l'approbation est une condition pour obtenir un cautionnement solidaire de la Confédération afin de financer les moyens d'exploitation et, éventuellement, d'augmenter les quotes-parts cantonales.



Référence du dossier: BAV-313.130-00003/00014

L'approbation par les commanditaires telle que visée à l'art. 19 OITRV peut être octroyée de manière explicite (courrier d'approbation) ou implicite dans le cadre de la procédure de commande.

Investissements à approbation obligatoirement explicite

Une approbation explicite de l'imputabilité des coûts subséquents est indispensable lors de l'acquisition des moyens d'exploitation suivants :

- **Matériel roulant (ferroviaire)**
- **Ateliers, dépôts ferroviaires (secteur TRV)**
- **Installations de transport à câbles (TRV)¹**

Investissements pour lesquels une approbation explicite n'est pas obligatoire

Pour les moyens d'exploitation tels que les bus, dépôts de bus, bâtiments administratifs, systèmes de distribution, systèmes d'information de la clientèle, etc., le plan d'investissement de l'entreprise de transport est vérifié lors de la procédure de commande. L'OFT définit en accord avec les cantons co-commanditaires pour quels investissements une approbation explicite est nécessaire et pour lesquels elle ne l'est pas.

Avant de prendre leur décision, les commanditaires peuvent exiger des informations supplémentaires sur les différents projets d'investissement.

Lors d'investissements qui ne requièrent pas d'approbation explicite, les commanditaires confirment dans la convention d'offre que les coûts subséquents des investissements peuvent être pris en compte dans les offres conformément au plan d'investissement.

En règle générale, l'OFT renonce à une approbation explicite pour les investissements suivants :

- **Bus**
- **Investissements n'entraînant pas de hausse des coûts non couverts ou n'entraînant qu'une légère hausse des coûts non couverts**

1.2. Transfert des moyens d'exploitation à un nouvel exploitant (art. 28, al. 1, OITRV)

Si une offre est commandée auprès d'une nouvelle entreprise du fait d'une mise au concours, l'entreprise de transport mandatée jusqu'ici peut exiger, en vertu de l'art. 28 OITRV, que les moyens d'exploitation approuvés conformément à l'art. 19 OITRV par la Confédération et les cantons soient transférés à la nouvelle entreprise de transport. Cette procédure ne requiert pas d'approbation explicite telle que visée à l'art. 28 OITRV. Il en va de même pour les investissements qui n'ont pas été approuvés explicitement conformément à l'art. 19 OITRV. Dans des cas particuliers, les commanditaires peuvent, dans le cadre de l'approbation conformément à l'art. 19 OITRV, restreindre ou exclure le droit au transfert des moyens d'exploitation visé à l'art. 28 OITRV, par ex. lorsqu'il s'agit de bâti-

¹ Valable pour les investissements dans des installations à câbles pour lesquels des aides financières du FIF sont prévues.



Référence du dossier: BAV-313.130-00003/00014

ments à usage mixte ou de moyens d'exploitation qui ne sont pas propriété de l'entreprise concessionnaire.

1.3. Coûts subséquents de matériel roulant en cas de non-commande d'une offre

Une approbation conformément à l'art. 19 OITRV confère à l'entreprise de transport concernée le droit d'imputer dans ses offres les coûts subséquents de matériel roulant approuvé, et ce, indépendamment de la mise en œuvre de projets d'offre. Cela vaut notamment lorsqu'une entreprise de transport a acquis du matériel roulant supplémentaire en vue d'un aménagement de l'offre prévu par les commanditaires mais que l'aménagement de l'offre ne peut pas être réalisé ou ne peut l'être que plus tard, faute de moyens financiers des commanditaires. Pour autant que les commanditaires aient fourni une approbation conformément à l'art. 19 OITRV, l'entreprise de transport peut alors imputer les coûts subséquents de ce matériel roulant supplémentaire dans les offres existantes. Cependant, l'entreprise de transport est tenue de faire tout son possible afin de limiter les conséquences négatives, c.-à-d. de réduire les coûts subséquents, par ex. en vendant ou en louant le matériel roulant excédentaire.

1.4. Autres dispositions relatives à l'approbation conformément à l'art. 19 OITRV

Acquisition de moyens d'exploitation du TRV par des tiers (entreprises mandatées)

Lorsqu'un tiers qui fournit des prestations en TRV sur mandat d'une entreprise de transport concessionnaire conformément à l'art. 19 de l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur le transport de voyageurs (OTV; RS 745.11) acquiert des moyens d'exploitation, l'entreprise concessionnaire doit indiquer ces acquisitions séparément dans l'offre (plan d'investissement). Comme pour les autres acquisitions de l'entreprise concessionnaire, les commanditaires décident si une approbation explicite est nécessaire.

Approbation conformément à l'art. 19 OITRV pour les lignes dont la rentabilité est insuffisante

a) Lignes ferroviaires dont le degré de couverture des frais est inférieur à 30 %

Aux termes de l'art. 19, al. 3 à 5, OITRV, les commanditaires de prestations de transport sur les lignes ferroviaires dont le degré de couverture des frais est inférieur à 30 % vérifient, avant d'approuver du nouveau matériel roulant, si des offres alternatives sont réalisables avec un meilleur rapport coût-utilité. Lors de la vérification, ils tiennent notamment compte, en sus de la rentabilité:

- a) des enjeux visés à l'art. 31a, al. 3, de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV; RS 745.1);
- b) des coûts et des produits de l'infrastructure des tronçons concernés;
- c) du taux d'utilisation de la ligne aux heures de pointe;
- d) des effets sur la qualité de la desserte.

La vérification est réitérée au bout de dix ans au plus tard.



Référence du dossier: BAV-313.130-00003/00014

Une approbation conformément à l'art. 19 OITRV pour du matériel roulant utilisé sur une ligne ferroviaire dont le degré de couverture des frais est inférieur à 30 % ne peut être accordée que pour l'offre présentant la meilleure analyse coût-utilité. Les entreprises de transport peuvent demander un cautionnement solidaire de la Confédération en vue du financement.

b) Directive sur la rentabilité minimale dans le trafic régional de voyageurs

Conformément aux art. 4 et 6 de la directive de l'OFT du 10 décembre 2010 sur la rentabilité minimale dans le trafic régional de voyageurs (TRV), la Confédération ne participe pas à la commande de prestations de transport sur les lignes dont le degré de couverture des frais est inférieur à 10 % (desserte de base par bus jusqu'à la cadence horaire, bus sur appel et installations de transport à câbles) ou à 20 % (autres lignes de bus et autres bus sur appel, y c. offres de nuit, autres installations de transport à câbles, chemins de fer et bateaux).

Une approbation conformément à l'art. 19 OITRV peut également être accordée pour du matériel roulant utilisé sur des lignes qui ne satisfont pas aux critères de rentabilité minimale, à condition que les cantons concernés acceptent par écrit de prendre en charge les coûts subséquents liés au matériel roulant qui ne peut plus être utilisé du fait de l'éventuelle suppression de lignes non rentables. Les entreprises de transport peuvent alors demander un cautionnement solidaire de la Confédération en vue du financement.



Référence du dossier: BAV-313.130-00003/00014

2. Processus d'approbation

Les approbations explicites visées par l'art. 19 OITRV se déroulent généralement en deux étapes².

(1) Demande préalable

Avant l'appel d'offres en vue de l'acquisition de moyens d'exploitation (phase d'avant-projet), il y a lieu d'envoyer aux commanditaires une demande préalable d'approbation conformément à l'art. 19 OITRV :



Avis provisoire

Après réception de la demande préalable (avant l'appel d'offres), l'OFT vérifie si l'acquisition est indiquée du point de vue de l'exploitation et de la technique, puis il se consulte avec les cantons commanditaires concernés. Il fait ensuite part de ses réflexions à l'entreprise de transport.

(2) Demande définitive

Après l'appel d'offres (avant la phase de réalisation), il faut envoyer aux commanditaires une demande définitive d'approbation selon la vue d'ensemble ci-après :

Après réception de la demande définitive (après l'appel d'offres mais avant la signature du contrat de vente), la Confédération et les cantons concernés se consultent une nouvelle fois.



Approbation

L'OFT octroie l'approbation visée par l'art. 19 OITRV uniquement après élimination des éventuelles oppositions ou réserves émises par ses spécialistes techniques. L'approbation en question n'est toutefois qu'une confirmation d'ordre financier. L'homologation de véhicules ou l'approbation des plans se font séparément.

L'approbation entraîne l'acceptation en principe des coûts donnant droit à l'indemnité, mais ne garantit pas les versements (réserve budgétaire). Les versements définitifs sont fixés dans le cadre de la procédure ordinaire de commande, au moment de la mise en service des moyens d'exploitation acquis.

Selon le type de moyens d'exploitation, il y a lieu de présenter différents documents lors du processus d'approbation.

² Pour les moyens d'exploitation acquis dans le cadre d'une option ou dont les coûts d'investissement sont déjà connus pour une autre raison, il est possible de renoncer à une demande préalable. La demande définitive (cf. vue d'ensemble ci-après) doit toutefois être complétée par des indications détaillées sur les motifs de l'acquisition.



Référence du dossier: BAV-313.130-00003/00014

Documents à fournir (divers)



Demande préalable

- (1) Acquisition projetée y c. profil d'exigences
- (2) Motifs de l'investissement
- (3) Estimation du volume d'acquisition
- (4) Plan de financement
 - *le cas échéant, répartition entre TRV, non TRV et infrastructure*
- (5) Désinvestissements y c. amortissement des valeurs résiduelles ou recettes issues de ventes
- (6) Estimation des coûts supplémentaires / économies dus à l'acquisition (intérêts, amortissement, entretien)
- (7) Surcoûts et produits supplémentaires non inclus dans le ch. 6 en cas d'aménagement de l'offre (frais de personnel, etc.)
- (8) Aménagements de l'infrastructure ou acquisitions de terrain requis par l'acquisition (y c. dépôts et ateliers)
- (9) Calendrier, indications sur la suite des opérations

Demande définitive

- (1) Objet définitif de l'achat ou de la construction (résultat de la mise au concours, indications sur les éventuels écarts par rapport à la demande préalable)
- (2) Mise en exploitation prévue de chaque moyen d'exploitation au mois près (moment de l'inscription à l'actif)
- (3) Coût d'acquisition définitif
- (4) Plan de financement définitif y c. plan de versement, modalités d'amortissement et déclarations sur l'éventuelle sollicitation d'un cautionnement solidaire de la Confédération
- (5) Désinvestissements définitifs, coût du démantèlement et recettes issues de ventes
- (6) Coûts subséquents nets escomptés dans les cinq prochaines années, en rapport direct avec l'acquisition de moyens d'exploitation demandée



Référence du dossier: BAV-313.130-00003/00014

Documents à présenter lors de l'acquisition de matériel roulant (ferroviaire)



Demande préalable

- (1) Acquisition projetée y c. profil d'exigences
 - *Données de base spécifiques aux véhicules: longueur, nombre de portes et position de celles-ci, agencement intérieur y c. nombre de places assises et debout*
 - *Base légale pour les attestations techniques: OCF/DE-OCF ou STI, prescriptions relatives à l'égalité pour les handicapés*
 - *Compatibilité technique avec l'infrastructure: contour de référence, contrôle de la marche des trains, poids maximal par essieu, confirmation de la compatibilité des véhicules avec l'infrastructure ou indications sur les adaptations éventuellement nécessaires*
- (2) Motifs de l'investissement
 - *En cas d'extension de l'offre avec investissement dans l'infrastructure, indiquer la décision d'aménagement (ZEB, PRODES 2025, etc.)*
- (3) Concept d'exploitation prévu (rapport avec la stratégie du parc de véhicules et des réserves)
- (4) Attestation selon laquelle le projet d'offre répond à la stratégie d'utilisation du réseau (STUR) et aux plans d'utilisation du réseau (PLUR) (uniquement voie normale)
- (5) Estimation du volume d'acquisition
- (6) Plan de financement
- (7) Désinvestissements y c. amortissement des valeurs résiduelles ou recettes issues de ventes
- (8) Estimation des coûts supplémentaires / économies dus à l'acquisition (intérêts, amortissement, entretien)
- (9) Surcoûts et produits supplémentaires non inclus dans le ch. 8 en cas d'aménagement de l'offre (prix du sillon, frais de personnel, etc.)
- (10) Investissements subséquents TRV (par ex. dépôts et ateliers) ou acquisitions de terrain requis par l'acquisition
- (11) Calendrier, indications sur la suite des opérations

Demande définitive

- (1) Objet définitif de l'achat (résultat de la mise au concours, indications sur les éventuels écarts par rapport à la demande préalable)
- (2) Mise en exploitation prévue de chaque moyen d'exploitation au mois près (moment de l'inscription à l'actif)
- (3) Coût d'acquisition définitif (intérêts intercalaires inclus ou hors intérêts intercalaires et indemnisation courante des intérêts)
- (4) Plan de financement définitif y c. plan de versement, modalités d'amortissement et déclarations sur l'éventuelle sollicitation d'un cautionnement solidaire de la Confédération
- (5) Désinvestissements définitifs et recettes issues de ventes
- (6) Coûts subséquents nets escomptés dans les cinq prochaines années, en rapport direct avec l'acquisition de moyens d'exploitation demandée



Référence du dossier: BAV-313.130-00003/00014

Documents à présenter lors de l'acquisition/construction d'ateliers et de dépôts (chemin de fer)



Demande préalable

- (1) Objet de la construction y c. profil d'exigences
- (2) Motifs de l'investissement
 - *Attester que les vérifications suivantes ont été faites: une autre entreprise de transport dans la même région ou dans une région voisine prévoit-elle un projet similaire ? Une coopération avec une autre entreprise est-elle envisageable dans le cadre du projet global ? Certaines parties du projet sont-elles réalisables en collaboration avec une autre entreprise de transport ou des prestations peuvent-elles être transférées à des tiers ? Le projet est-il compatible avec le plan directeur cantonal et avec le plan sectoriel, partie Infrastructure rail ?*
- (3) Volume d'investissement estimé
- (4) Plan de financement
 - *Le cas échéant, répartition entre TRV, non TRV et infrastructure³*
- (5) Désinvestissements y c. amortissement des valeurs résiduelles ou recettes issues de ventes
- (6) Estimation des coûts supplémentaires / économies dus à l'acquisition (intérêts, amortissement, entretien)
- (7) Aménagements de l'infrastructure ou acquisitions de terrain requis par l'acquisition
- (8) Calendrier, indications sur la suite des opérations
- (9) Analyse des risques (de génie civil et économiques)

Demande définitive

- (1) Objet définitif de la construction (indications sur les éventuels écarts par rapport à la demande préalable), descriptifs des prestations conformément à l'offre avec devis des fournisseurs concernant l'investissement
- (2) Mise en exploitation prévue du dépôt / de l'atelier (moment de l'inscription à l'actif)
- (3) Estimation actualisée des coûts d'investissement (intérêts intercalaires inclus ou hors intérêts intercalaires et indemnisation courante des intérêts)
- (4) Plan de financement définitif y c. plan de versement, modalités d'amortissement et déclarations sur l'éventuelle sollicitation d'un cautionnement solidaire de la Confédération
- (5) Désinvestissements définitifs, coût du démantèlement et recettes issues de ventes
- (6) Coûts subséquents nets escomptés dans les cinq prochaines années, en rapport direct avec l'acquisition de moyens d'exploitation demandée
- (7) Analyse définitive des risques (de génie civil et économiques), calendrier prévu pour la présentation de la demande et la décision d'approbation des plans

³ Lorsque des parts de l'investissement servent à l'infrastructure, il faut procéder selon le principe de primauté : si les parts Transport, Utilisation par des tiers et Infrastructure du domaine non obligatoire prédominent, l'investissement est financé par des fonds étrangers et l'infrastructure paie un loyer basé sur les coûts pour les parties indispensables ; si la part Infrastructure essentielle est prédominante, le financement vient du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) et les autres utilisateurs doivent verser un loyer basé sur les coûts.



Référence du dossier: BAV-313.130-00003/00014

Documents à présenter lors d'acquisitions pour les installations à câbles



Demande préalable

- (1) Acquisition projetée y c. profil d'exigences
- (2) Motifs de l'investissement
 - *Attester qu'il n'existe pas de solution plus économique que la mesure prévue (par ex. exploitation par bus, autre type d'installation à câble, renouvellement partiel)*
- (3) Concept d'exploitation prévu
- (4) Volume d'investissement estimé
- (5) Plan de financement
 - *Evaluation des coûts imputables, moyens financiers prévus du FIF*
- (6) Désinvestissements y c. amortissement des valeurs résiduelles ou recettes issues de ventes
- (7) Estimation des coûts supplémentaires/économies dus à l'acquisition (intérêts, amortissement, entretien)
- (8) Acquisitions de terrain requis par l'acquisition
- (9) Calendrier, indications sur la suite des opérations
- (10) Analyse des risques (de génie civil et économiques)

Demande définitive

- (1) Objet définitif de l'achat ou de la construction (résultat de la mise au concours, indications sur les éventuels écarts par rapport à la demande préalable), descriptifs des prestations conformément à l'offre avec devis des fournisseurs concernant l'investissement
- (2) Mise en service prévue de l'installation à câbles (date de l'activation)
- (3) Coût d'investissement définitif (intérêts intercalaires inclus ou hors intérêts intercalaires et indemnisation courante des intérêts);
- (4) Plan de financement définitif y c. plan de versement, modalités d'amortissement⁴ et déclarations sur l'éventuelle sollicitation d'un cautionnement solidaire de la Confédération⁵
- (5) Désinvestissements définitifs, coût du démantèlement et recettes issues de ventes
- (6) Coûts subséquents nets escomptés dans les cinq prochaines années, en rapport direct avec l'acquisition de moyens d'exploitation demandée
- (7) Analyse définitive des risques (de génie civil et économiques), calendrier prévu pour la présentation de la demande et la décision d'approbation des plans

➔ Ensuite, afin que la convention de financement puisse être conclue, il faut présenter une demande motivant le prélèvement de moyens financiers du FIF et indiquant les coûts imputables prévus, attestation de financement et plan de financement inclus.

⁴ Les contributions à fonds perdu sont imputées au pro rata à tous les composants de l'investissement.

⁵ Si un investissement dans une installation à câbles est financé à raison de 50 % par le FIF, les autres 50 % doivent être financés par le canton et/ou les communes ou par des fonds étrangers non garantis par la Confédération. Celle-ci n'accorde son cautionnement solidaire que subsidiairement.



Référence du dossier: BAV-313.130-00003/00014

3. Cautionnement solidaire de la Confédération (garantie fédérale)

L'art. 31 LTV permet d'octroyer aux entreprises de transport un cautionnement solidaire de la Confédération pour financer des investissements dans des moyens d'exploitation en TRV co-commandé par la Confédération. L'arrêté fédéral du 15 décembre 2010 du Parlement alloue à cet effet un crédit-cadre de cautionnement de 11 milliards de francs. Le cautionnement solidaire est alloué aux entreprises de transport intéressées qui en font la demande, à condition que les moyens d'exploitation en question aient été approuvés par la Confédération et par tous les cantons concernés, conformément au ch. 1.1, et que le cautionnement permette une économie substantielle au niveau des intérêts. Un cautionnement solidaire peut être accordé pour les moyens d'exploitation que l'entreprise concessionnaire ou éventuellement une de ses filiales acquiert ou possède. Les tiers (chargés de l'exploitation) ne peuvent pas demander de cautionnement solidaire. Lorsque les moyens d'exploitation sont utilisés à la fois dans le TRV et dans d'autres secteurs (trafic grandes lignes, trafic local, offres de prestations sans fonction de desserte, activités annexes), le cautionnement solidaire ne peut être alloué que jusqu'à concurrence de la part utilisée pour le TRV. Le taux d'intérêt préférentiel obtenu grâce au cautionnement solidaire doit être appliqué exclusivement aux lignes du TRV dont la Confédération participe à la commande⁶.

L'octroi d'un cautionnement solidaire se déroule selon le processus suivant:

a) Demande à l'OFT

La demande de cautionnement solidaire de la Confédération doit être adressée à l'OFT au moins trois mois avant le début du financement externe.

b) Contenu de la demande

- *Objet(s) de l'acquisition*

Une vue d'ensemble des moyens d'exploitation précis pour lesquels le cautionnement solidaire est demandé.

- *Financement*

Indications sur le besoin de capital et sur les modalités de financement prévues (type de financement externe, nombre et étendue des tranches, durée et amortissements éventuels).

⁶ Lors de financements sans cautionnement solidaire de la Confédération, les frais de capitaux sont acceptés jusqu'à concurrence de la somme qui échoirait lors d'un financement par cautionnement solidaire de la Confédération. Il est donc recommandé d'obtenir l'accord des commanditaires avant de conclure un contrat de crédit.



Référence du dossier: BAV-313.130-00003/00014

Remarques importantes:

Dans la mesure du possible, le financement doit être prévu de sorte que le capital étranger cautionné ne dépasse pas la valeur comptable des moyens d'exploitation qu'il sert à acquérir. Dans l'idéal, les amortissements financés par les cantons et la Confédération via les indemnités sont affectés directement à l'amortissement du capital étranger en question.

Afin que la Confédération accepte de se porter caution solidaire en vue d'un financement, les conditions de contrat du créateur relatives à l'octroi de capital externe doivent être aussi claires et simples que possible. L'OFT n'accepte ni des clauses de défaut croisé liées à du capital non cautionné par la Confédération ni des clauses négatives.

Les contrats conclus avec les créateurs doivent stipuler que le financement peut être transféré en tout ou en partie à une autre entreprise de transport concessionnaire, à condition que celle-ci reprenne tous les engagements de l'ancienne entreprise liés au financement en question et que le cautionnement solidaire de la Confédération soit renouvelé sans changement matériel au nom de la nouvelle entreprise de transport.

- *Taux d'intérêt préférentiel*

Estimation du taux d'intérêt préférentiel obtenu grâce au cautionnement solidaire.

- *Documents sur la situation économique de l'entreprise:*

Afin de vérifier la solvabilité de l'entreprise de transport, il y a lieu de présenter une vue d'ensemble de la situation économique de l'entreprise. Lors d'un financement partiel à l'aide de fonds propres, cette vue d'ensemble contient obligatoirement la présentation des liquidités actuellement disponibles et de leur évolution probable au cours des trois prochaines années.

- *Approbatons OITRV*

Pour les nouvelles acquisitions, la demande de cautionnement solidaire doit être accompagnée d'une copie des approbatons OITRV de la Confédération et de tous les cantons concernés, conformément au ch. 1.1. Si une approbation explicite selon le ch. 1.1 n'est pas requise, la demande doit contenir une indication afférente (y c. indications sur les coûts d'investissement définitifs, la date de mise en service et les modalités d'amortissement).



Référence du dossier: BAV-313.130-00003/00014

c) Convention entre l'OFT et l'entreprise de transport

L'OFT évalue la proposition sous l'angle des risques dans un délai d'un mois. Il vérifie le financement prévu des moyens d'exploitation à acquérir et si ces derniers ont été approuvés par tous les commanditaires (Confédération et cantons) conformément au ch. 1.1. Si l'OFT est favorable à l'octroi d'un cautionnement solidaire, il envoie une convention à l'entreprise de transport. La convention indique notamment le montant maximal pour lequel la Confédération est prête à se porter caution ainsi que les moyens d'exploitation ainsi financés.

d) Cautionnement de la Confédération

Le cautionnement solidaire de la Confédération est adressé à l'entreprise de transport et au créancier dans les dix jours ouvrables après réception de la convention signée par l'OFT et l'entreprise de transport ainsi que de la confirmation écrite des conditions de financement. Les créanciers doivent être nommés de manière univoque, sauf en cas de financements par emprunts, auquel cas il faut indiquer un représentant des droits des créanciers d'emprunt du cautionnement de la Confédération (banque d'émission).

e) Provision

Les preneurs de caution assument les frais d'administration de l'examen nécessaire des risques et de la surveillance de leur solvabilité, ainsi qu'une prime de risque minimale. Conformément à l'art. 45 de l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur les émoluments de l'OFT (OseOFT; RS 742.102), une provision de 1 pour-mille du montant de la caution – mais de 5000 francs au moins et de 100 000 francs au plus – est perçue au moment de la signature du cautionnement solidaire et pour toute sa durée. Cette somme ne peut pas être inscrite à l'actif et n'est pas imputable ultérieurement aux offres.

4. Annexe

L'annexe « Déroulement de l'approbation des acquisitions de moyens d'exploitation et du cautionnement solidaire de la Confédération » fait partie intégrante du présent guide.



Référence du dossier: BAV-313.130-00003/00014

5. Documentation sur le site Internet de l'OFT

Le présent guide et l'annexe « Déroulement de l'approbation des moyens d'exploitation et du cautionnement solidaire de la Confédération » sont disponibles sur le site Internet OFT à l'adresse suivante:

www.bav.admin.ch

→ Thèmes de A à Z → Trafic régional voyageurs → Acquisition de moyens d'exploitation

Berne, le 21 mars 2017

Office fédéral des transports

Pierre-André Meyrat
Directeur suppléant

Regula Herrmann, chef de section
Section Trafic voyageurs

Déroutement de l'approbation des acquisitions de moyens d'exploitation et du cautionnement solidaire de la Confédération

