



Directive OFT (Guidance) : Imputabilité des coûts

Référence : BAV-313.00-17/4

Mentions légales

Editeur :	Office fédéral des transports (OFT), 3003 Berne
Auteur :	Division Financement de l'OFT
Liste de distribution :	Publication sur le site Web de l'OFT
Langues :	Allemand (original) Français (traduction) Italien (traduction)
Version :	1.0 du 16 ^{ème} mars 2023



Table des matières

1	But, champ d'application et destinataires	3
2	Bases légales.....	3
2.1	Lois et ordonnances déterminantes	3
2.2	Hiérarchisation de la LSu par rapport aux lois spéciales (LTV / LCdF).....	4
3	Principe de l'évaluation des coûts imputables	4
3.1	Définition du terme « coûts »	4
3.2	Principes de l'évaluation	5
4	Exemples de coûts imputables.....	7
5	Entrée en vigueur	8
6	Liste des abréviations.....	9
7	Répertoire des illustrations.....	9
	Annexe : exemples de coûts imputables	10
A1	Frais de personnel	10
A1.1	Facilités de circulation du personnel (FVP)	10
A1.2	Caisses de pensions	10
A2	Véhicules et moyens d'exploitation	10
A2.1	Modèles de lissage	10
A2.2	Bus électriques, trolleybus et bateaux (propulsions alternatives, écologiques)	11
A2.3	Réception de la téléphonie mobile dans les véhicules	11
A2.4	Wifi dans les véhicules	12
A3	Exploitation et production.....	12
A3.1	Coûts d'initialisation en cas de nouvelles lignes, d'importantes modifications de l'offre ou d'offres d'ET nouvellement actives dans le TRV	12
A3.2	Coûts des installations photovoltaïques en TRV	12
A3.3	Coûts des arrêts de bus et des gares.....	13
A4	Distribution / vente.....	14
A4.1	Facturation des coûts entre infrastructure/transport pour les points de vente.....	14
A4.2	Dédommagements des droits des passagers	14
A5.1	Sponsoring	14
A5.2	Lobbying	14
A5.3	Enseignement.....	14
A5.4	Marketing divers	15
A6	Coûts divers.....	15
A6.1	Impôts des secteurs sans lien nécessaire avec l'activité soumise à concession (activités annexes).....	15
A 6.2	Recherche et innovation	15
A 6.3	Fermetures de tronçons et chantiers.....	15

1 But, champ d'application et destinataires

La présente directive indique selon quels principes et dispositions légales il faut prendre les décisions relatives à l'intégration des coûts du secteur du transport régional de voyageurs (TRV) aussi bien dans les offres (comptes prévisionnels) que dans les comptes de résultats par ligne (comptes effectifs). Pour ce faire, il est important de hiérarchiser la loi sur les subventions (LSu ; RS 616.1) par rapport à la loi spéciale (loi sur le transport de voyageurs [LTV ; RS 745.1]) (ch. 2). La présente directive explique aussi le terme « coûts » et présente théoriquement les principes à prendre en compte lors de l'évaluation de l'imputabilité de coûts au cas par cas (ch. 3). Les principes s'appliquent par analogie au secteur de l'infrastructure et aux autres secteurs subventionnés.

L'annexe fixe autant que possible l'imputabilité de coûts spécifiques dans le TRV, afin de simplifier la prise de décision et l'égalité de traitement des entreprises de transport (ET). Il s'agit de la mise en œuvre des problématiques sur lesquelles les commanditaires ont déjà communiqué explicitement leur volonté par rapport à des questions concrètes.

La réglementation d'autres problématiques concrètes pour le secteur de l'infrastructure reste ouverte. La présente directive sera complétée ultérieurement sur ce point. La clarification de l'imputabilité des coûts pour des prestations commandées sans la participation de la Confédération, notamment en transport local, relève par contre de la compétence des commanditaires concernés tels que les cantons et/ou les communes. Cependant, les présentes dispositions sont applicables par analogie si les commanditaires le souhaitent.

Il n'est ni judicieux ni prévu de dresser une liste exhaustive de toutes les problématiques potentielles. Il s'agit plutôt de fixer les principes les plus importants et de présenter des contenus concrets dans l'annexe. Celle-ci sera mise à jour périodiquement.

Elle s'adresse en premier lieu aux ET et aux cantons participant à la commande du TRV, et en second lieu aux organes de révision légaux, aux mandataires d'audits spéciaux sous l'angle des subventions ainsi qu'aux organes fédéraux et cantonaux de contrôle des finances.

2 Bases légales

2.1 Lois et ordonnances déterminantes

Loi sur les subventions ([LSu ; RS 616.1](#))

Loi sur le transport de voyageurs ([LTV ; RS 745.1](#))

Ordonnance sur le transport de voyageurs ([OTV ; RS 745.11](#))

Loi fédérale sur les chemins de fer ([LCdF ; RS 742.101](#))

Code des obligations ([CO ; RS 220](#))

Ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs ([OITRV ; RS 745.16](#))

Ordonnance sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire ([OCPF ; RS 742.120](#))

Ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire ([OARF ; RS 742.122](#))

Ordonnance de l'OFT sur l'accès au réseau ferroviaire ([OARF-OFT ; RS 742.122.4](#))

Ordonnance du DETEC sur la comptabilité des entreprises concessionnaires ([OCEC ; RS 742.221](#))

2.2 Hiérarchisation de la LSu par rapport aux lois spéciales (LTV / LCdF)

La LSu est applicable à toutes les aides financières et indemnités et donc aussi aux indemnités en TRV. L'art. 14, al. 1, LSu revêt une grande importance pour la présente directive et la fixation de l'imputabilité des coûts. Cet article dispose que seules sont prises en compte les dépenses effectivement supportées et qui ont été absolument nécessaires à un accomplissement approprié des tâches. Il n'a cependant qu'un effet subsidiaire, c'est-à-dire qu'il est applicable uniquement s'il n'est pas supplanté par une disposition de loi spéciale (art. 2, al. 2, LSu). Les art. 28 et 31a LTV constituent notamment des dispositions de loi spéciale, et disposent que les indemnités du TRV sont fixées à l'avance sur la base des coûts et des recettes planifiés par les ET. Les commanditaires (Confédération et cantons) versent au TRV des indemnités à hauteur des coûts non couverts planifiés.

Il convient de tenir compte d'autres dispositions de la LSu lors de l'évaluation de l'imputabilité des coûts conformément à la législation spéciale, notamment :

- Les indemnités ne sont accordées que si le but auquel elles tendent sera atteint de manière économique et efficace (art. 1, al. 1, let. b, LSu) ;
- La tâche peut être menée à bien au moindre coût et avec le minimum de formalités administratives (art. 10, al. 1, LSu).

2.2.1 Les dépenses ont-elles été effectivement supportées ?

Selon l'art. 14, al. 1, LSu, seuls les coûts effectivement supportés peuvent être pris en compte. Or conformément à la loi spéciale (art. 28, al. 1, LTV), les coûts non couverts planifiés de l'offre de transport commandée sont indemnisés. La LTV en tant que loi spéciale s'écarte de l'art. 14 LSu en ce sens qu'il ne faut pas indemniser des coûts effectivement supportés mais des coûts non couverts planifiés. Cela signifie aussi qu'il ne faut pas adapter l'indemnité lorsque des coûts planifiés n'échoient pas intégralement. Cela ne signifie pas pour autant que le requérant peut décider librement des coûts qu'il souhaite intégrer dans les comptes prévisionnels. Ce sont les commanditaires qui décident de l'étendue des tâches conformément au ch. 2.2.2 en tenant compte des principes de l'art. 31a, al. 3, LTV. L'interprétation du terme « coûts » au sens de la présente directive est déterminante à cet égard.

2.2.2 Les dépenses sont-elles absolument nécessaires à l'accomplissement des tâches ?

Conformément à l'art. 14, al. 1, LSu, seuls sont pris en compte les coûts qui sont absolument nécessaires à un accomplissement approprié des tâches.

Ce qui est absolument nécessaire à l'accomplissement d'une tâche dépend du contenu de celle-ci : par exemple, si l'on définit la tâche de transport de voyageurs comme un acheminement d'un lieu à un autre, il ne faut ni sièges ni première classe ni climatisation. Si, par contre, on définit la tâche concédée comme un acheminement attrayant, confortable et qui satisfasse autant que possible les souhaits de la clientèle, il faut des sièges, une première classe et une climatisation qui fonctionne.

Malgré l'effet subsidiaire de la LSu, la LTV n'autorise pas les commanditaires à ne pas reconnaître les coûts nécessaires à l'accomplissement opportun de la tâche. Si un poste de coût ne permet pas de mieux accomplir la tâche de l'État ou de l'accomplir de manière plus opportune, ou s'il ne s'agit pas de l'accomplissement de prescriptions légales ou politiques, le poste en question ne donne pas droit à l'indemnité. Le point décisif est donc de savoir si la tâche serait moins bien accomplie ou non du fait de l'omission du poste de coût (par ex. en termes de confort, de protection de l'environnement, du nombre de passagers). En outre, l'étendue exacte de la tâche publique à indemniser telle qu'elle a été définie par la loi et l'ordonnance et concrétisée par les commanditaires est également déterminante.

3 Principe de l'évaluation des coûts imputables

3.1 Définition du terme « coûts »

Au sens microéconomique de la comptabilité analytique, le terme « coûts » désigne généralement la consommation effective des facteurs de production, évaluée en unités monétaires, ou les sorties

évaluées de biens et de services (dépréciation/consommation de la substance) pendant une période, qui résultent de la fourniture de prestations de l'entreprise.

Les comptes prévisionnels (offres) et les comptes de résultats par ligne (comptes effectifs) se fondent sur la comptabilité analytique des ET. Le terme « coût » dans la nomenclature de l'économie d'entreprise est la base de l'évaluation de l'imputabilité des coûts. Il faut prendre en compte des coûts effectivement échus (compte effectif) et des coûts qui échoiront (offres). De plus, en vue des offres, il faut définir les coûts et recettes estimés aussi précisément que possible, sans tenir compte de marges de sécurité.

Ne font notamment pas partie des coûts imputables :

- Les suppléments pour risques, les marges bénéficiaires ou assimilés ;
- Les coûts théoriques, en particulier la rémunération du capital propre, sauf autorisation explicite des commanditaires.

Cependant, il est possible de rémunérer des installations financées à l'aide de capital propre et qui servent à fournir des prestations donnant droit à une indemnité si les conditions suivantes sont remplies :

- Il existe une autorisation explicite écrite des commanditaires ;
- Il est prouvé que les capitaux propres ne proviennent pas d'aides financières, d'indemnités ou d'apports de capitaux propres de la Confédération et des cantons et qu'ils n'ont pas été constitués dans l'exercice des activités subventionnées (mais qu'ils résultent par ex. d'activités annexes ou de sociétés du groupe) ;
- Les principes de détermination du taux d'intérêt doivent être transparents, compréhensibles, cohérents et compatibles avec une approche d'économie de marché.

Le terme « coût » ou le prix facturé déterminant en tant que coût concernant les compensations entre les secteurs et les sociétés en groupe est réglé dans la directive (Guidance) de l'OFT sur les prix de transfert des prestations intra-consortium dans les secteurs indemnisés (TRV et infrastructure).

3.2 Principes de l'évaluation

Les coûts échus lors de la fourniture des prestations sont imputables si, sur la base des prescriptions, les critères ci-après et, partant, les principes d'imputabilité des coûts sont remplis :

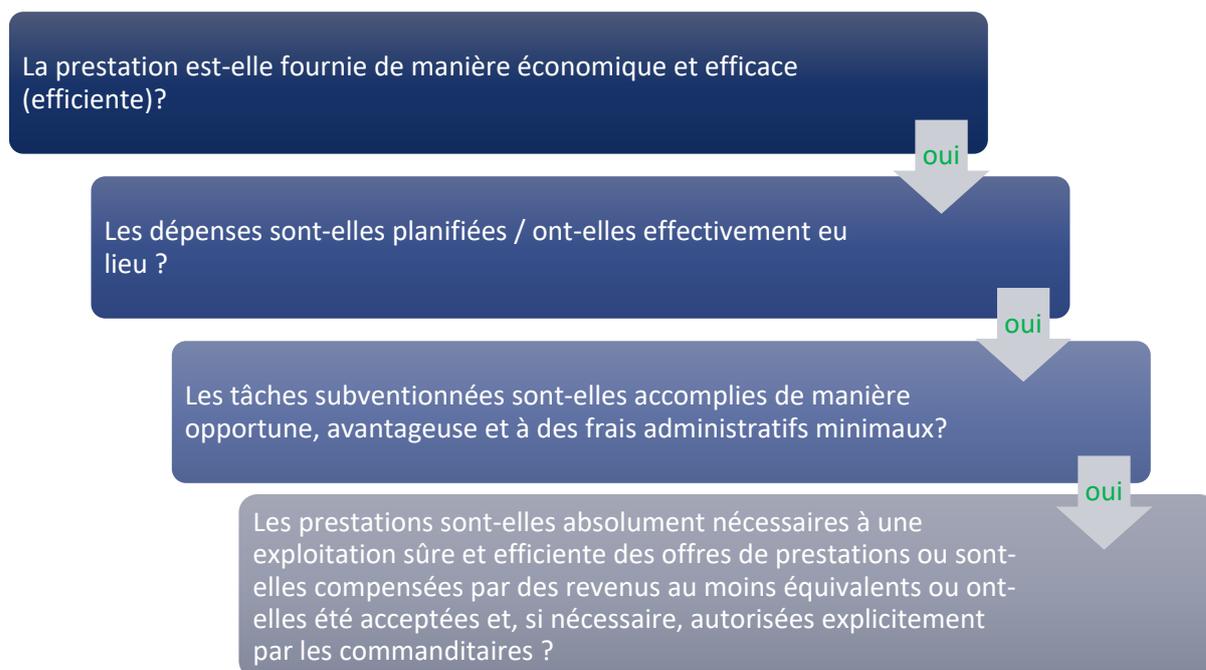


Figure 1 : principes de l'évaluation

Les estimations sont subjectives car il n'est pas toujours possible d'estimer objectivement l'imputabilité de certains coûts. L'estimation doit tenir compte des libertés entrepreneuriales ainsi que des critères définis à la figure 1 et être effectuée de manière indépendante par l'ET. Si une estimation est subjective, il est important que l'ET documente et remette en question de façon approfondie la décision sur l'imputabilité et qu'elle définisse à cet effet des processus et des contrôles. Les incertitudes et les estimations subjectives doivent être décrites dans les offres. Si elles portent sur des coûts élevés, il faut les clarifier préalablement avec les commanditaires, autant que possible avant la présentation des offres.

Chaque dépense, en particulier les opérations commerciales essentielles, devrait en principe respecter les principes énoncés dans les questions de contrôle de la Figure 1, en tenant compte des définitions ci-après :

Absolument nécessaire	Voir ch. 2.2.2
Accepté par les commanditaires	Volonté directe ou par analogie du commanditaire, c.-à-d. nécessaire directement ou indirectement à la fourniture des prestations, à clarifier entre l'ET et les commanditaires en cas d'incertitude.
Avantageux	Qui engendre aussi peu de coûts que possible ou que nécessaire.
Dans la qualité souhaitée	La fourniture de prestations aux clients et aux commanditaires répond aux attentes de ces derniers en matière de qualité.
Économique	Se dit d'une gestion rationnelle et économe des ressources (entre autres les subventions) afin de réaliser le rendement/l'utilité donnée moyennant une utilisation aussi faible que possible de moyens financiers et d'autres ressources (principe de minimisation) ou d'atteindre un rendement/une utilité aussi durable que possible moyennant des dépenses financières données (principe de maximisation).

Effectivement supportée	Voir ch. 2.2.1
Efficace	Les ressources disponibles sont utilisées de manière à obtenir l'effet attendu ou la prestation souhaitée.
Explicitement autorisé	Certains coûts ne peuvent être imputés en TRV que si les commanditaires ont donné leur accord explicite.
Frais administratifs minimaux	L'organisation et les processus administratifs sont aussi efficaces que possible. Les éventuelles surcapacités doivent être éliminées.
Opportun	Judicieux, utile dans le contexte donné ; le but ne peut pas être atteint plus simplement.

4 Exemples de coûts imputables

L'annexe 1 contient au premier chef des exemples de cas concernant l'imputabilité des coûts dans le secteur TRV. Ces exemples ont été clarifiés suite à des questions ou à des constatations, et l'annexe 1 n'est ni complète ni exhaustive. Elle sera complétée ou adaptée périodiquement si de nouvelles problématiques importantes apparaissent.

5 Entrée en vigueur

La version 1.0 entre en vigueur le 16^{ème} mars 2023 et est applicable pour la première fois pour les comptes annuels clôturés au 31 décembre 2025 ou plus tard ainsi que pour la procédure de commande 2025.

Office fédéral des transports

Peter Füglistaler
Directeur

Pierre André Meyrat
Directeur suppléant

6 Liste des abréviations

Abréviation	Désignation
AG	Abonnement général
ARE	Office fédéral du développement territorial
E-Busse	Bus électriques
ET	Entreprise de transport
ETF	Entreprise de transport ferroviaire
FVP	Facilité de circulation pour le personnel
GI	Gestionnaire d'infrastructure
IPV	Installations photovoltaïques
LCC	<i>Life Cycle Cost</i>
LITRA	Ligue suisse pour l'organisation rationnelle du trafic
OFT	Office fédéral des transports
TP	Transports publics
TRV	Transport régional de voyageurs
UTP	Union des transports publics

7 Répertoire des illustrations

Figure 1 : principes de l'évaluation	5
--	---

Annexe : exemples de coûts imputables

A1 Frais de personnel

A1.1 Facilités de circulation du personnel (FVP)

Les coûts des facilités de circulation accordées aux collaborateurs et à leurs proches ainsi qu'aux retraités ou à des tiers sont imputables selon les réglementations ci-après :

AG-FVP

Les coûts d'une distribution gratuite ou à prix avantageux de l'AG-FVP 2^e classe aux collaborateurs actifs sont imputables et peuvent être comptabilisés comme frais de personnel. Les ET décident elles-mêmes de la distribution gratuite ou à prix avantageux d'un AG-FVP 1^{re} classe à des collaborateurs actifs, mais l'OFT attend que les ET fassent preuve de retenue dans cette pratique. En lieu et place de l'AG-FVP, des cartes réseau peuvent être remises aux collaborateurs actifs.

Avantages accordés aux proches des collaborateurs, aux retraités ou à des tiers

Les coûts d'une distribution gratuite ou à prix avantageux d'articles FVP à des proches des collaborateurs, aux personnes retraitées et à des tiers ne sont pas imputables.

Les contre-valeurs réelles de titres de transport gratuits ou à prix réduit ou d'autres avantages sur le propre réseau de l'entreprise accordés à des proches des collaborateurs, aux personnes retraitées ou à des tiers doivent être comptabilisées dans les offres ainsi que dans les comptes effectifs sous « produits du transport » dans les secteurs respectifs. Les frais correspondants ne sont en revanche pas imputables en TRV. Pour les voyages au sein de communautés tarifaires, il faut obtenir l'accord des communautés tarifaires concernant l'avantage (sous-enchère tarifaire).

A1.2 Caisses de pensions

Plans d'assainissement

Les coûts d'assainissement de caisses de pension présentant une insuffisance de couverture légale sont en principe imputables, car les entreprises sont légalement tenues de remédier en temps utile à cette insuffisance. Les plans d'assainissement doivent être concertés suffisamment tôt avec les commanditaires. Vu les différents contextes, il faut une considération au cas par cas tout en assurant une égalité de traitement des ET et en tenant compte d'une comparaison des plans de prestations des caisses de prévoyance. En principe, il convient de mettre en œuvre des solutions aussi paritaires que possible, c'est-à-dire en tenant compte des contributions potentielles des propriétaires, des commanditaires et des employés.

A2 Véhicules et moyens d'exploitation

A2.1 Modèles de lissage

Les modèles de lissage ont pour but d'éviter la volatilité des coûts. Cela afin d'éviter des fluctuations des indemnités qui pourraient être problématiques notamment lors du transfert de matériel roulant sur d'autres lignes. Sur la durée d'application des modèles de lissage, les dépenses imputées doivent correspondre aux coûts effectifs.

Les modèles de lissage ne donnent droit à des indemnités que s'ils sont explicitement autorisés par les commanditaires. De plus, les modèles de lissage approuvés doivent être documentés. En transport public, les modèles de lissage sont envisagés en premier lieu afin de lisser les coûts de gros entretien du matériel roulant. Les points suivants doivent être pris en compte et respectés :

- Les modèles de lissage ne doivent être envisagés que si leur utilité dépasse clairement les risques, par exemple d'indemnités trop élevées ;

- Ils doivent être simples et compréhensibles. Plus ils sont complexes, plus ils sont sujets à des erreurs ;
- Le modèle de lissage et ses hypothèses doivent être réévalués régulièrement et adaptés si nécessaire. En cas d'adaptations conceptuelles, il y a lieu d'associer les commanditaires au processus de décision avant la présentation des offres TRV ;
- Les provisions et autres postes (par ex. engagements) inscrits au bilan en lien avec les modèles de lissage doivent être surveillés de manière efficace et en temps utile. Ils doivent être attestés de manière transparente (y c. leur utilisation et leur constitution au cours de l'année concernée) dans le cadre des rapports sur les comptes annuels établis pour les commanditaires ;
- Lors de la dissolution de la provision, un éventuel bénéfice ou une éventuelle perte doivent être crédités ou débités dans le secteur TRV (ou aux secteurs concernés).

Complément pour les coûts du gros entretien du matériel roulant (LCC)

Les modèles de lissage pour les coûts du gros entretien doivent impérativement remplir les conditions suivantes :

- Ils doivent être fondés sur toute la durée de vie prévue de véhicules et être inscrits au bilan, en règle générale en tant que provision. Une inscription au bilan différente pour des raisons spécifiquement comptables est possible (par ex. engagement). La démarche adoptée ne doit pas entraîner d'écart entre la comptabilité financière et la comptabilité analytique ;
- Les provisions doivent être constituées au moins par série ou type de véhicules et attestées séparément dans le cadre des comptes annuels ;
- Les provisions pour prestations externes ne peuvent être constituées que si elles sont liées à une sortie de liquidités directe et estimable. Des provisions pour prestations internes ne peuvent être constituées que si ces dernières peuvent être identifiées et attestées clairement ;
- Les provisions sont constituées exclusivement pour les coûts non activables des révisions des véhicules ou du gros entretien ;
- En cas de vente des véhicules, les provisions doivent être prises en compte dans le prix de vente et transférées à la partie acheteuse : en cas de solde de provision passif, le prix de vente est réduit de ce solde.

A2.2 Bus électriques, trolleybus et bateaux (propulsions alternatives, écologiques)

L'électrification des transports publics routiers a récemment pris un essor considérable. Diverses stratégies et propositions de mise en œuvre ont été soumises par les cantons et par les ET.

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

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

Les principes mentionnés pour les véhicules routiers s'appliquent par analogie aux bateaux.

A2.3 Réception de la téléphonie mobile dans les véhicules

Les commanditaires souhaitent une bonne réception de la téléphonie mobile dans les véhicules. Les coûts des véhicules liés à l'amélioration de la réception de la téléphonie mobile sont en principe imputables.

En principe, les coûts de la pose de fenêtres perméables aux signaux radio sont imputables, car ces fenêtres sont plus efficaces que les répéteurs. De plus, la stratégie énergétique 2050 prévoit l'utilisation de fenêtres perméables aux signaux radio dans les TP, étant donné qu'elles ne consomment pas d'énergie durant l'exploitation, contrairement aux répéteurs. Les répéteurs ne sont indemnisés que dans des cas exceptionnels et il faut une autorisation explicite donnée dans le cadre d'une demande relative aux moyens d'exploitation (art. 19 OITRV).

Pour des raisons liées au rapport coût-utilité, l'OFT refuse l'imputation d'un remplacement systématique de fenêtres encore en état par des fenêtres perméables aux signaux radio sur les véhicules en service.

A2.4 Wifi dans les véhicules

L'OFT est en principe ouvert à ce que le wifi soit proposé dans les véhicules du TRV, mais il refuse toute participation financière dans le cadre des offres. Une participation au financement est possible uniquement pour les offres principalement touristiques (trains panorama indemnisés tels que le Bernina-Express, le Goldenpass-Express ou le Luzern-Interlaken-Express), qui sont soumises à des normes différentes de celles des offres TRV ordinaires. L'examen et l'autorisation ont lieu dans le cadre de l'approbation OITRV relative au matériel roulant concerné.

A3 Exploitation et production

A3.1 Coûts d'initialisation en cas de nouvelles lignes, d'importantes modifications de l'offre ou d'offres d'ET nouvellement actives dans le TRV

Des coûts d'initialisation sont déjà échus avant la mise en service proprement dite de nouvelles offres de TRV, comme par exemple les coûts de la planification, de l'acquisition de matériel roulant (rail et route) et des essais techniques. Pour les ET déjà en place, ces coûts sont généralement répartis sur les offres des lignes TRV déjà existantes. En accord avec les commanditaires, il est également possible de présenter les coûts d'initialisation pour des modifications importantes de l'offre (par ex. nouveau projet d'offre) dans une ligne d'offre distincte.

Les ET qui ne sont pas encore actives dans le TRV commandé peuvent présenter une offre pour ces coûts d'initialisation déjà pour l'année précédant la mise en service et obtiennent déjà des indemnisations. Les coûts échus auparavant sont cependant à la charge de l'ET elle-même ou peuvent être portés à l'actif si les prescriptions en la matière sont respectées (par ex. les coûts financiers de l'acquisition du matériel roulant). En cas d'inscription à l'actif, les coûts sont intégrés aux comptes par ligne via les amortissements.

Chaque commande en TRV est basée sur une concession. Afin qu'une ET puisse présenter une offre en vue de la prise en compte des coûts d'initialisation, elle doit être titulaire d'une concession. À cet effet, la concession peut être octroyée à l'ET une année avant la mise en service. L'ET est ainsi titulaire d'une concession valable mais libérée de son obligation d'assurer l'offre jusqu'à la mise en service proprement dite. La durée de la concession, habituellement de 10 ans, ne commence alors pas à courir au début de l'exploitation mais un an auparavant.

A3.2 Coûts des installations photovoltaïques en TRV

Les installations photovoltaïques sur les constructions du secteur TRV (dépôts, ateliers, immeubles administratifs, etc.) du TRV peuvent être utilisées par leurs propriétaires pour leurs propres besoins. Avec l'accord des commanditaires, les coûts (en particulier l'amortissement des installations) peuvent être pris en compte en tant que coûts imputables conformément à l'art. 28 LTV dans les offres de TRV, même si le prix du courant dépasse celui du courant acquis à l'externe. En effet, la production et l'utilisation de courant photovoltaïque soutient la durabilité et l'écocompatibilité des TP. Le surplus de courant doit être vendu ou injecté dans le réseau et comptabilisé en tant que recette du secteur TRV. Des règles légèrement différentes s'appliquent au secteur de l'infrastructure. Il n'est pas possible d'utiliser les subventions pour construire des installations photovoltaïques en dehors des TP, par exemple sur des bâtiments non nécessaires à l'exploitation.

Le guide « Photovoltaïque et consommation propre dans les transports publics – SETP 2050 » (version révisée de décembre 2022) contient de plus amples informations sur les installations photovoltaïques.¹

A3.3 Coûts des arrêts de bus et des gares

La question du financement des gares routières pour le TRV ne dispose pas de base légale explicite. Il n'y a donc aucun droit au financement des gares routières via les indemnités du TRV.

Par conséquent, l'OFT considère les gares routières comme des arrêts de bus et les principes concernant les arrêts de bus s'appliquent donc par analogie également aux gares routières.

La compétence pour la construction et l'entretien des arrêts de bus dans le TRV incombe aux cantons ou aux communes, selon que ces arrêts sont situés sur territoire public cantonal ou communal, ou éventuellement sur territoire de tiers à titre exceptionnel. Il est de l'intérêt des communes et des cantons de mettre à disposition de la population les arrêts nécessaires pour la desserte du territoire. Les coûts relatifs aux arrêts sont donc du ressort des cantons ou des communes, et n'ont pas d'influence dans les offres TRV. Cette pratique permet de délimiter clairement les responsabilités et de ne pas surcharger de manière indue les indemnités TRV, lesquelles servent à financer des prestations de transport et non des infrastructures.

Il reste possible de solliciter d'éventuels soutiens de la Confédération pour des projets d'interfaces multimodales, dans le cadre des programmes d'agglomération, qui relèvent de la compétence de l'Office fédéral du développement territorial (ARE).

Dans les offres pour le TRV, les coûts suivants portant sur les arrêts de bus et gares routières peuvent notamment être imputés :

- Information à la clientèle (informations sur les horaires et les quais, affichage dynamique des informations pour la clientèle) ;
- Distributeurs automatiques de titres de transports ;
- S'il existe une convention entre les commanditaires et les ET (notamment en cas de financement selon l'ancien droit, conformément à l'art. 56 LCdF), les coûts convenus.

Les autres coûts liés à l'exploitation des gares routières et des arrêts de bus (mesures architecturales, déneigement, abris, quais, marquises, aménagements routiers, espaces végétalisés, installations pour deux-roues, Park and ride, etc.) ne seront pas reconnus dans les offres TRV.

Compléments pour arrêts de bus et gares routières situés sur le domaine ferroviaire

En vertu de l'art. 35 LCdF, les GI sont tenus de se prêter au raccordement des lignes de bus au réseau ferroviaire. Cependant, ce raccordement ne doit pas être accordé à ses propres frais et les GI n'ont pas l'obligation de construire eux-mêmes les arrêts de bus raccordés aux gares. Cela signifie que les cantons ou les communes (ou dans des cas exceptionnels les compagnies de bus) doivent prendre en charge l'investissement relatif aux coûts d'arrêts de bus, même si ceux-ci sont situés sur le terrain de l'entreprise ferroviaire. Ce point doit être réglé par convention avec l'entreprise ferroviaire, compte tenu de l'art. 26 OCPF.

Dans des cas exceptionnels, le GI effectue l'investissement relatif aux arrêts de bus et aux gares routières. Il est alors tenu de respecter l'art. 64, al. 2, LCdF, c'est à dire qu'il doit veiller à ce que les coûts complets lui soient remboursés. Outre les frais d'entretien et d'exploitation occasionnés, il peut faire valoir un intérêt théorique (frais de location) correspondant au moins aux coûts d'amortissement. Dans le cas contraire, il faut décompter les amortissements à la place des intérêts théoriques. Si, dans un cas particulier, il est prouvé que les coûts d'amortissement par mètre carré sont supérieurs à 5 francs, la compensation d'un loyer basé uniquement sur les coûts (coûts effectifs) remplace les

¹ [Office fédéral des transports OFT Guide \(admin.ch\)](#)

5 francs plus les coûts financiers. Il n'est alors pas nécessaire de payer des intérêts sur la surface du terrain. Les ET peuvent faire valoir ces coûts dans les offres TRV.

A4 Distribution / vente

A4.1 Facturation des coûts entre infrastructure/transport pour les points de vente

Si les installations de vente ou les points de vente font partie de l'infrastructure, l'art. 64, al. 2, LCdF dispose qu'il faut facturer les coûts complets (voir également à ce sujet la directive OFT (Guidance) sur les prix de transfert des prestations intra-consortium dans les secteurs indemnisés [TRV et infrastructure]) : en plus des frais d'entretien et d'exploitation engagés, le GI peut faire valoir un intérêt calculé (frais de location) correspondant au moins aux frais d'amortissement. Dans le cas contraire, les amortissements doivent être facturés à la place des intérêts calculés. Si, dans un cas particulier, les frais d'amortissement attestés dépassent 5,00 francs par mètre carré, on facture à la place des 5,00 francs (plus les coûts financiers) un loyer basé sur les coûts (effectifs). Il n'y a pas alors de rémunération de la surface. Les ET peuvent faire valoir ces coûts dans les offres TRV.

Les conditions du marché dans le secteur immobilier ne sont en aucun cas pertinentes puisque les points de vente de titres de transport sont jusqu'à présent des installations indispensables pour les TP.

Si le hall des guichets est également utilisé comme salle d'attente pour les voyageurs, l'espace à financer par le secteur Transport se limite au guichet et à la partie utilisée par les collaborateurs de la vente, la partie accessible aux voyageurs faisant partie de l'infrastructure (aire de circulation de l'installation publique).

A4.2 Dédommagements des droits des passagers

Les droits des passagers en cas de retard dans les transports ferroviaires et internationaux par bus ont été renforcés au 1^{er} janvier 2021 et alignés sur les normes européennes. Selon la situation, les voyageurs peuvent, en vertu des art. 21 ss LTV et 21 ss OTV, prétendre à la poursuite du voyage sans paiement supplémentaire, à un remboursement du prix du billet ou à un dédommagement. Dans certains cas, l'ET peut en outre être tenue de prendre en charge des frais d'hébergement ou de restauration. Les frais de gestion des dédommagements qui en résultent pour l'ET ainsi que les dédommagements, dans la mesure où ils concernent le TRV, peuvent être pris en compte dans les offres. Les dédommagements doivent être comptabilisés comme des réductions de recettes, les frais de gestion comme des coûts. Les coûts de dédommagements qui dépassent la solution nationale ne sont pas imputables.

A5 Marketing et communication et autres frais administratifs

A5.1 Sponsoring

Par sponsoring, on entend la promotion d'individus, d'un groupe de personnes, d'organisations ou de manifestations par des prestations financières, de biens ou de services, en attendant une contre-prestation soutenant ses propres objectifs de communication et de marketing.

Les coûts de sponsoring ne sont en principe pas imputables. Des « partenariats » sont par contre envisageables au sens de partenaires de mobilité lors de manifestations ou autres.

A5.2 Lobbying

Le lobbying politique pour les TP est du ressort des organisations de la branche (UTP, LITRA). Les cotisations des entreprises de transport à ces organisations peuvent être prises en compte dans les offres. Les activités de lobbying plus poussées servent en premier lieu les intérêts de l'entreprise ; la condition pour la prise en compte de ces coûts n'est donc pas remplie. Les coûts des travaux effectués au sein d'organes de la branche (notamment de l'UTP et de l'ASP) ainsi que les travaux effectués pour des projets de la branche peuvent être pris en compte.

A5.3 Enseignement

Les coûts d'une chaire dans un institut de recherche (par ex. université, haute école spécialisée) ne donnent pas droit à une indemnisation. L'imputabilité des coûts des projets de recherche et d'innovation est traitée au ch. A6.2.

A5.4 Marketing divers

Ce point comprend notamment les charges de personnel pour le marketing, les frais d'agence, divers frais de publicité (par ex. annonces, spots publicitaires, présence sur Internet, affiches, imprimés et matériel publicitaires), les conférences/foires, les actions de vente, les études de marché et d'autres mesures visant à protéger ou à renforcer la marque. Ces coûts doivent être examinés de manière particulièrement critique en tenant compte de l'arbre de décision au ch. 3.2 en ce qui concerne l'imputabilité dans l'offre ; ces coûts doivent être proportionnels aux autres dépenses et au chiffre d'affaire.

A6 Coûts divers

A6.1 Impôts des secteurs sans lien nécessaire avec l'activité soumise à concession (activités annexes)

Ces impôts ne doivent pas être imputés aux secteurs donnant droit à des indemnités, pas même par le biais de répartitions.

A 6.2 Recherche et innovation

L'encouragement de la recherche et de l'innovation doit permettre de générer des connaissances afin d'optimiser les coûts ou les revenus (y c. la plus-value pour les clients) et d'améliorer la sécurité, le rendement énergétique et l'impact sur l'environnement.

La **recherche** génère de nouvelles connaissances à l'aide de méthodes scientifiques.

L'encouragement de la recherche est une tâche importante de l'État.

L'**innovation** consiste à développer de nouveaux produits, procédures, processus et prestations pour l'économie et la société. L'innovation est en premier lieu une tâche qui relève de l'économie et elle ne doit être encouragée que ponctuellement par l'État dans des domaines prédéfinis (définitions des termes « recherche » et « innovation » selon le site Web de l'OFT²).

L'OFT encourage la recherche et le développement dans le cadre de la recherche sous mandat avec des moyens financiers séparés, mais les investissements dans l'innovation peuvent en principe être revendiqués comme des coûts du TRV donnant droit à une indemnisation.

Il faut clarifier au cas par cas si, dans le TRV, un financement séparé est possible via le programme d'encouragement de l'innovation dans le TRV. Si un financement via ce programme n'est pas possible, il convient de tirer au clair avec les commanditaires, dans le cadre de la procédure de commande, si ceux-ci acceptent de financer les coûts et si les coûts d'un projet d'innovation peuvent ainsi être intégrés dans les offres et les comptes effectifs.

A 6.3 Fermetures de tronçons et chantiers

A 6.3.1 Fermetures de tronçons (chemin de fer)

Les fermetures de tronçons sont traitées à l'art. 11b OARF et dans l'OARF-OFT. Aussi bien sur la voie normale que sur la voie étroite, le prix du sillon est fonction des prestations effectivement fournies.

Fermetures de tronçons à voie normale

Sur le réseau à voie normale, les GI assument leurs propres coûts et les coûts des transports de remplacement (des trains), tandis que les ETF prennent en charge leurs propres coûts de planification

² www.bav.admin.ch → A à Z → Recherche et innovation.

et de production (orientation des clients, circulation ferroviaire sur les parties non fermées de l'infrastructure, etc.). Cela ne garantit pas à une ETF qu'elle pourra éviter des surcoûts dans toutes les situations, mais cela ne devrait pas être le cas si l'on considère la totalité des cas sur plusieurs années. Afin de refléter avec précision les fermetures de tronçons dans les offres en TRV, il faudrait calculer chaque fermeture à l'avance. Or, dans de nombreux cas, cela n'est pas aisément réalisable au moment de l'établissement des offres car les détails des fermetures ne sont pas toujours connus suffisamment tôt. Au sens d'une simplification, les offres TRV doivent être présentées en faisant abstraction des fermetures. La différence entre les indemnités et les coûts effectifs sera comptabilisée en faveur ou à la charge de l'ET et sera attribuée à la réserve conformément à l'art. 36 LTV dans le cadre de l'utilisation des bénéfices.

Fermetures de tronçons à voie étroite

Dans le reste du transport concessionnaire (à voie étroite), le GI indemnise l'ETF des surcoûts des prestations de transport liées à la déviation. Ces surcoûts peuvent inclure les coûts des transports par la route (remplacement des trains). L'OFT règle le calcul de l'indemnisation.

A6.3.2 Fermeture de routes (bus)

En cas de surcoûts liés aux fermetures de routes, surtout du fait de déviations, l'ET doit en principe tout mettre en œuvre pour réduire ses coûts et élaborer, avec le concours du canton, une solution optimale et aussi avantageuse que possible en tant qu'horaire de secours (par ex. système de feux de circulation avec priorité pour les TP au niveau du chantier). Si l'horaire de secours entraîne malgré tout des coûts plus élevés, ceux-ci doivent être imputés aux responsables de la perturbation du trafic. Si cela n'est pas possible, les principes suivants s'appliquent :

- **Fermetures connues à l'avance** : les surcoûts peuvent être intégrés dans les offres et financés par les commanditaires (intégration des coûts aux lignes déjà commandées ou offre séparée pour les surcoûts liés au chantier). Si la fermeture est annoncée mais ses conséquences financières encore inconnues, il est possible d'intégrer dans la convention d'offre une clause selon laquelle les commanditaires se déclarent prêts à financer les surcoûts liés au chantier moyennant un avenant à la convention dès que les dates de réalisation et les restrictions ou les prestations supplémentaires seront plus concrètes/claires.
- **Fermetures brèves d'importance mineure** : en principe, l'ET est tenue d'assumer elle-même les coûts. Si les recettes et les indemnités fédérales et cantonales ne suffisent pas à couvrir les coûts globaux effectifs, le découvert est à la charge de l'ET, c'est-à-dire qu'elle le comptabilise au titre des réserves selon l'art. 36 LTV.
- **Fermetures brèves avec effets importants** : il faut envisager au cas par cas la conclusion d'un avenant à la convention d'offre (intégration des coûts aux lignes déjà commandées ou offre séparée pour les surcoûts dus au chantier).

Il est également envisageable de facturer les indemnités pour les surcoûts liés aux chantiers sur la base des dépenses effectives. Dans ce cas, une réserve au sens de l'art. 22 OITRV devrait être inscrite dans la convention d'offre. En règle générale, une participation de la Confédération n'est pas prévue dans le cadre d'une telle procédure, le financement étant assuré par le canton.