



Directive OFT (guidance) : commande en TRV

Fonction de desserte, conditions de la commande conjointe de la
Confédération

Référence : BAV-313.00-17/4

| | |
|----------------|---|
| Éditeur : | Office fédéral des transports, 3003 Berne |
| Auteur : | Division Financement de l'OFT |
| Distribution : | Publication sur le site Web de l'OFT |
| Langues : | allemand (version originale) français (traduction) italien (traduction) |
| Version : | 1.1 du 2 ^{ème} mai 2023 |



Table des matières

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | But, champ d'application et destinataires | 3 |
| 2 | Bases légales | 3 |
| 3 | Définitions et terminologie | 3 |
| 4 | Conditions et étendue de la commande conjointe de la Confédération en TRV | 6 |
| 4.1 | Fonction de desserte (art. 6, al. 1, let. a, OITRV)..... | 6 |
| 4.1.1 | Reconnaissance de la fonction de desserte | 6 |
| 4.1.2 | Sections de lignes sans fonction de desserte (par ex. prolongements de lignes à des fins touristiques) | 6 |
| 4.2 | Lignes diamétrales / transport local..... | 7 |
| 4.3 | Desserte multiple (art. 6, al. 1, let. b, OITRV) (desserte double, trafic parallèle) | 8 |
| 4.3.1 | Desserte double | 8 |
| 4.3.2 | Trafic parallèle | 9 |
| 4.4 | Lignes transfrontalières (art. 6, al. 1, let. c, OITRV) | 10 |
| 4.5 | Exploitation toute l'année (art. 6, al. 1, let. d, OITRV) et offres saisonnières | 10 |
| 4.6 | Commande de l'ensemble de l'offre de l'horaire | 11 |
| 4.7 | Rentabilité minimale (art. 6, al. 1, let. e, OITRV)..... | 12 |
| 4.8 | Service direct (art. 6, al. 1, let. g, OITRV)..... | 12 |
| 4.8.1 | Conditions d'indemnisation : reconnaissance du service direct | 12 |
| 4.8.2 | Niveau de recettes des communautés tarifaires | 13 |
| 4.8.3 | Suppléments..... | 13 |
| 4.8.4 | Tarifs résidents | 13 |
| 4.8.5 | Différences de prix selon le canal de distribution | 13 |
| 4.9 | Commandes supplémentaires selon l'art. 28, al. 4, LTV | 13 |
| 5 | Entrée en vigueur | 15 |
| 6 | Liste des abréviations | 16 |
| 7 | Répertoire des illustrations | 16 |

1 But, champ d'application et destinataires

La présente directive indique comment l'OFT interprète les dispositions légales liées aux conditions d'indemnisation et à la commande de lignes ou de sections de lignes. Elle est destinée en premier lieu aux cantons, qui dirigent la procédure de commande de transport régional de voyageurs (TRV), et aux entreprises de transport (ET), qui reçoivent des indemnités en TRV. Lorsque c'est possible, les pratiques de l'OFT qui en découlent doivent contribuer à simplifier les commandes en TRV.

2 Bases légales

La Confédération et les cantons commandent conjointement des prestations en TRV (art. 28, al. 1, de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs [LTV ; RS 745.1]). Le transport local et les lignes sans fonction de desserte sont exclus des prestations fédérales (art. 28, al. 2, LTV). L'offre de transport et l'indemnité sont d'abord déterminées par la demande et par l'infrastructure disponible (art. 31a, al. 3, LTV). La LTV et l'ordonnance du 11 novembre 2009 sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV ; RS 745.16) disposent que différentes conditions doivent être remplies pour que la Confédération participe à la commande. Au niveau cantonal, il se peut que des dispositions complémentaires doivent également être prises en compte pour la commande du TRV. L'interprétation des bases légales de différentes problématiques repose sur des pratiques de l'OFT, dont certaines sont appliquées depuis longtemps et qui sont résumées dans la présente directive.

Loi sur le transport de voyageurs ([LTV ; RS 745.1](#)), notamment les articles suivants :

- Art. 28 Indemnisation des coûts non couverts des prestations de transport commandées
- Art. 29 Conditions

Art. 31a Prestations de transport et procédure de commande

Ordonnance sur le transport de voyageurs ([OTV ; RS 745.11](#)), notamment l'article suivant :

- Art. 5 Fonction de desserte

Ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs ([OITRV ; RS 745.16](#)), notamment les articles suivants :

- Art. 2 Bénéficiaires des indemnités
- Art. 3 Trafic local
- Art. 4 Définitions
- Art. 6 Conditions d'indemnisation
- Art. 7 Étendue de l'offre commandée
- Art. 12 Coordination entre l'OFT et les cantons

3 Définitions et terminologie

Ligne (art. 4 OITRV)

[On entend par] Ligne : toutes les courses ininterrompues ayant les mêmes points de départ et d'arrivée, y compris les courses de renfort, du matin et du soir sur des sections de ligne; les points de jonction et les points auxquels la fonction de desserte se modifie sont également considérés comme points de départ et d'arrivée; les lignes qui suivent le même itinéraire mais qui ont des fonctions de desserte différentes sont considérées comme des lignes différentes.

De manière générale, les nœuds, c'est-à-dire les points de jonction avec le réseau supérieur sont également considérés comme points de départ ou d'arrivée d'une ligne. Conformément à l'art. 17, al. 2, OITRV, plusieurs lignes peuvent être réunies en une ligne d'offre (au sens d'une commande du TRV, à savoir pour laquelle une indemnisation est fixée) pour les offres du TRV, si les prescriptions des commanditaires le prévoient. Par souci de simplicité et lorsque cela s'avère judicieux, il convient de renoncer à une séparation en deux lignes d'offre pour les lignes de bus. Il ne faut pas effectuer de répartition des lignes pour des motifs essentiellement politiques (par ex. aux frontières cantonales).

Fonction de desserte (art. 5 OTV)

¹ Une ligne a une fonction de desserte lorsqu'il y a un point de jonction avec le réseau supérieur des transports publics à au moins une des extrémités de la ligne et une localité à l'autre extrémité ou entre les extrémités.

² Sont considérés comme des localités les espaces construits habités toute l'année et comprenant au moins 100 habitants dans :

a. les zones à bâtir continues au sens de la loi du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire, y compris les zones de protection des eaux, les sites importants, les lieux historiques et les monuments culturels ;

b. les habitats dispersés traditionnels ;

c. les vallées des régions de montagne dont la desserte se fait à partir d'un point commun.

Dans le TRV, il s'agit de desservir des localités ou des points de jonction avec le réseau supérieur par un certain nombre de paires de courses (PC) par jour.

Le répertoire officiel des localités publié par l'Office fédéral de topographie¹ sert de base lorsqu'il faut déterminer s'il s'agit d'une localité au sens de la let. a ou non.

Les habitats dispersés traditionnels au sens de la let. b sont des lieux qui n'ont pas de centre typique d'une localité car les maisons sont dispersées et n'apparaissent par conséquent pas dans le répertoire des localités. Si une zone comprend une ou plusieurs localités comptant chacune moins de 100 habitants, il n'est pas possible de les cumuler en vertu de la let. b afin de satisfaire au critère minimal.

Les vallées des régions de montagne au sens de la let. c sont les vallées desservies par une seule route. Pour atteindre la limite minimale de 100 habitants, il est possible de considérer toute la vallée et non une seule localité (habitants de toutes les localités dans la vallée ainsi que les autres habitants de la vallée), à condition que ladite vallée ne soit desservie qu'à partir « d'un point commun ». Il s'agit d'un point à partir duquel une ligne mène à la vallée et non d'un point unique dans la vallée. Il peut donc y avoir plusieurs arrêts dans la vallée, mais ils ne doivent pas être reliés à plus qu'un point de jonction avec le réseau supérieur des transports publics (TP).

La fonction de desserte est la principale condition pour l'indemnisation conjointe d'une offre de TRV. Lors de l'interprétation de la définition de cette fonction, il y a lieu de prendre en compte le terme de « ligne » conformément à l'art. 4 OITRV. Il faut vérifier au cas par cas ce qu'il faut entendre par « point de jonction avec le réseau supérieur ». Il peut s'agir aussi bien de grandes gares (par ex. Berne) que de terminus de lignes de tram (rejointes par des lignes de bus, comme par ex. au Klusplatz en ville de Zurich). L'élément décisif est qu'en provenance de la localité desservie, un changement soit possible / nécessaire pour atteindre les autres lignes des TP (notamment celles du transport grandes lignes). Dans le cas normal, toutes les lignes de TRV indemnisées devraient présenter au moins un point de jonction. Seules quelques rares installations de transport à câbles constituent des lignes isolées sans jonction avec le reste du réseau de TP. La Confédération peut intégrer ces lignes à la commande conjointe en vertu de l'exception prévue à l'art. 6, al. 4, OITRV. Il faut comprendre la disposition selon laquelle le point de jonction doit se trouver à la fin d'une ligne en ce sens que les offres « localité – point de jonction – localité » portent en principe, du fait de l'art. 4 OITRV, sur deux lignes séparées (réunies en une ligne d'offre en vue de l'offre de prestations).

¹ www.cadastre.ch → Service & publications → Service & produits → Répertoires officiels géographiques → Répertoire officiel des localités

Transport régional de voyageurs (art. 4 OITRV)

Le terme « transport régional de voyageurs » est généralement assimilé au TRV commandé conjointement par la Confédération et les cantons. L'art. 6 OITRV fixe les conditions dans lesquelles une offre de TRV peut être commandée conjointement. Cela implique qu'il peut exister des offres de TRV qui ne sont pas commandées conjointement par la Confédération et les cantons. Ce type de commande sans le concours de la Confédération est possible en vertu de l'art. 28, al. 4, LTV. Il s'agit des offres qui servent au transport de voyageurs au sein d'une région sans remplir toutefois les conditions de l'art. 6 OITRV ou qui ne sont pas commandées conjointement pour d'autres raisons, comme par exemple les lignes qui font état d'une demande insuffisante ou d'un degré de couverture des coûts trop bas. Du point de vue du financement, ces offres ne font pas partie du secteur « transport régional de voyageurs » mais du secteur « autres offres de transport commandées par la Confédération, les cantons ou les communes » conformément à l'art. 29, al. 2, OITRV. En conséquence, le résultat de ces lignes n'est pas pris en compte dans la réserve spéciale visée à l'art. 36 LTV.

Trafic local (art. 3 OITRV)

La Confédération ne participe pas à la commande du transport local (art. 28, al. 2, LTV).

Le transport local sert à la desserte capillaire de localités. En règle générale, on parle de desserte capillaire lorsque les arrêts d'une ligne ne sont pas éloignés de plus de 1,5 km du prochain point de jonction avec le réseau supérieur de transport public et que les distances entre les arrêts sont faibles. Pour les différences d'altitude, la distance déterminante est de 1 km pour 100 m de dénivelé. En général, la distance à vol d'oiseau est déterminante, mais dans des conditions particulières, on peut prendre en compte la distance à pied (par ex. lorsque celle-ci est nettement plus grande que la ligne à vol d'oiseau en raison d'obstacles tels qu'une rivière ou une autoroute). À divers endroits, les lignes du transport local servent de lignes d'apport aux lignes du TRV, ce qui ne change toutefois rien au classement de ces lignes en lignes de transport local.

Offres sans fonction de desserte

La Confédération ne commande pas d'offres qui n'ont pas de fonction de desserte (art. 28, al. 2, LTV).

Souvent, les courses sur les lignes sans fonction de desserte (également appelées offres touristiques) ne circulent pas toute l'année ou pas quotidiennement ; il s'agit notamment de chemins de fer de montagne ou de lignes de bateaux.

Transport grandes lignes

La Confédération ne commande pas d'offres du transport grandes lignes.

Les lignes du transport grandes lignes relient les territoires d'action et les centres d'ordre supérieur en Suisse et assurent le raccordement de cette dernière aux principaux axes de transport européens. Les principes et les critères applicables au transport grandes lignes sont fixés dans un manuel de l'OFT².

Autres offres commandées par les pouvoirs publics (art. 28, al. 4, LTV)

Il s'agit de toutes les commandes autres que les offres du TRV commandées conjointement conformément à l'art. 28, al. 1, LTV. Cela inclut les offres du TRV qui ne satisfont pas aux conditions visées à l'art. 6 OITRV en vue d'une commande conjointe et que les cantons et/ou les communes doivent par conséquent commander seuls, ainsi que les autres offres commandées telles que le transport local ou les offres sans fonction de desserte.

² www.bav.admin.ch → Moyens de transport → Chemin de fer → Transport des voyageurs → Transport grandes lignes → *Wegleitung: Grundsätze für den Fernverkehr Version 2.0* (PDF) (disponible uniquement en allemand)

Service direct (SD, art. 16 LTV)

Pour les liaisons qui empruntent le réseau de différentes entreprises, les entreprises offrent un seul contrat de transport à la clientèle (art. 16 LTV). Le service direct national (SdN) s'étend sur l'ensemble de la Suisse tandis qu'un service direct régional s'étend sur des parties de la Suisse seulement ou sur quelques agglomérations et régions (communautés tarifaires).

4 Conditions et étendue de la commande conjointe de la Confédération en TRV

4.1 Fonction de desserte (art. 6, al. 1, let. a, OITRV)

La fonction de desserte est évoquée au ch. 3. Une ligne a une fonction de desserte en TRV lorsqu'elle dessert en transports publics une localité habitée toute l'année par au moins 100 habitants.

4.1.1 Reconnaissance de la fonction de desserte

La Confédération commande des lignes ayant une fonction de desserte. La fonction de desserte est reconnue lorsque la ligne en question sert effectivement à desservir les localités concernées. La Confédération ne participe pas à la commande des lignes qui desservent des localités, mais qui, de par leur conception concrète, ne sont utilisables que de manière restreinte pour le trafic quotidien. Cela signifie concrètement que les compléments de l'offre régulière généralement soumis à un supplément ou ne disposant que de places de 1^{ère} classe ne sont pas commandés conjointement par la Confédération en vertu de l'art. 28, al. 1, LTV mais qu'ils doivent être commandés par les cantons seuls en vertu de l'art. 28, al. 4, LTV.

4.1.2 Sections de lignes sans fonction de desserte (par ex. prolongements de lignes à des fins touristiques)

La Confédération commande des lignes ayant une fonction de desserte. Si une ligne est prolongée au-delà de la dernière localité comptant plus de 100 habitants (art. 5 OTV), ce prolongement doit en principe être financé séparément. On peut renoncer à une répartition du financement si les coûts supplémentaires (coûts marginaux [Cm]) sont couverts par des recettes supplémentaires (produits marginaux [Pm]) et que le prolongement n'entraîne par conséquent pas, dans l'ensemble, des coûts non couverts plus élevés. Pour les Cm, il convient de tenir compte de la part des frais généraux, car des prix de revient plus élevés des lignes occasionnent le plus souvent des frais généraux compensés plus élevés. Dans ce cas, la commande conjointe telle que présentée à la Figure 1 porte sur toute la ligne A – B – C. Afin de confirmer que le prolongement n'entraîne pas de coûts non couverts supplémentaires, une offre théorique est établie pour la section A – B. La condition est remplie lorsque les indemnités pour l'ensemble de la ligne A – B – C ne dépassent pas les indemnités pour la section A – B.

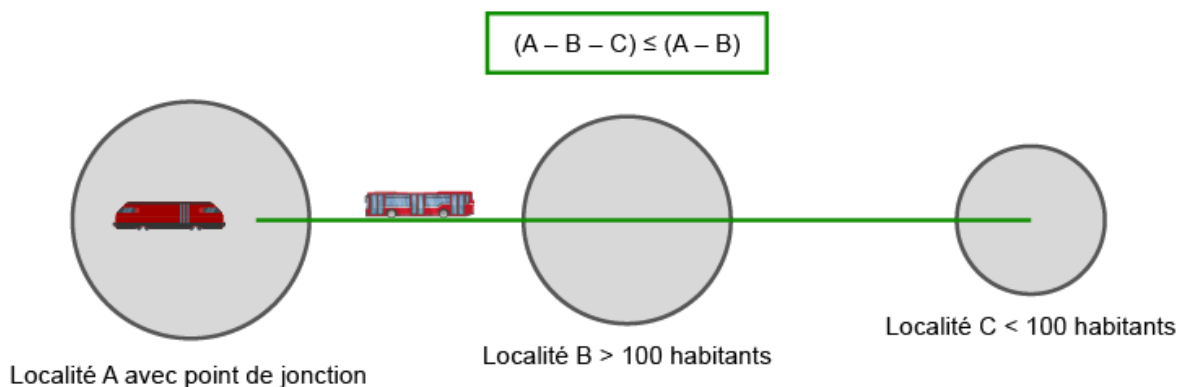


Figure 1 : Sections de lignes sans fonction de desserte dont les $C_m \leq P_m$ (commandées conjointement par la Confédération)

Si les Pm ne couvrent pas les Cm, il faut financer séparément la section de ligne B – C comme présenté à la Figure 2. Possibilités d'établissement de l'offre :

1. Une seule offre pour l'ensemble de la ligne A – B – C, incluant une indemnisation conformément à l'art. 28, al. 4, LTV pour la section de ligne B – C.
2. Deux offres séparées : une offre TRV A – B et une autre offre de transport commandée (AOTC) canton/commune B – C.

S'il est nécessaire de répartir le financement des branches d'une ligne, les coûts et les recettes doivent l'être autant que possible sur les deux branches selon le principe des coûts complets (sur la base de la clé de répartition appliquée par l'ET, par ex. kilomètres ou heures). Une compensation selon les coûts marginaux est possible aux conditions suivantes :

- Temps d'arrêt à B < 30 minutes sans la section de ligne B – C (temps de déplacement sans prestation de service)
- Part de prestation de la section de ligne B – C < 10 % sur l'ensemble de la prestation (par ex. en km parcourus) conformément à l'art. 16, al. 3, de l'ordonnance du DETEC du 18 janvier 2011 sur la comptabilité des entreprises concessionnaires (OCEC ; RS 742.221)
- Accord de tous les commanditaires (y c. OFT)

Les recettes sont réparties sur les deux sections de ligne comme usuellement en fonction de la demande (V-km, passagers).

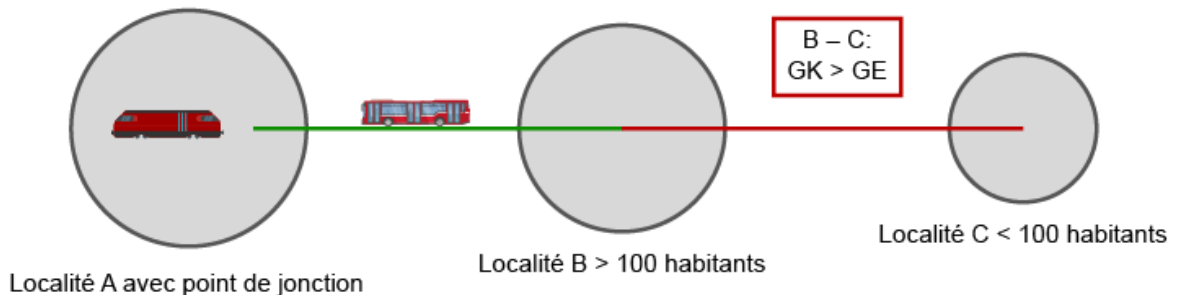


Figure 2 : Sections de lignes sans fonction de desserte dont les Cm > Pm (sans commande conjointe de la Confédération)

4.2 Lignes diamétrales / transport local

En règle générale, lorsque les lignes incluent des points de jonction (en règle générale des gares), les deux parties de la ligne sont considérées séparément.

Si la section de ligne A – Q relève du transport local (desserte capillaire), la Confédération ne participe pas au financement de cette section de ligne.

Si la gare n'est pas située au centre d'une localité, les petits prolongements de ligne A – Q entre la gare et la localité concernée comme présenté dans la Figure 3 sont commandés conjointement, car il s'agit alors d'une desserte de base de la localité. On peut renoncer à répartir la commande, à condition que la partie de ligne en question ne serve pas essentiellement à la desserte capillaire (elle doit notamment mener sans détours au centre-ville).

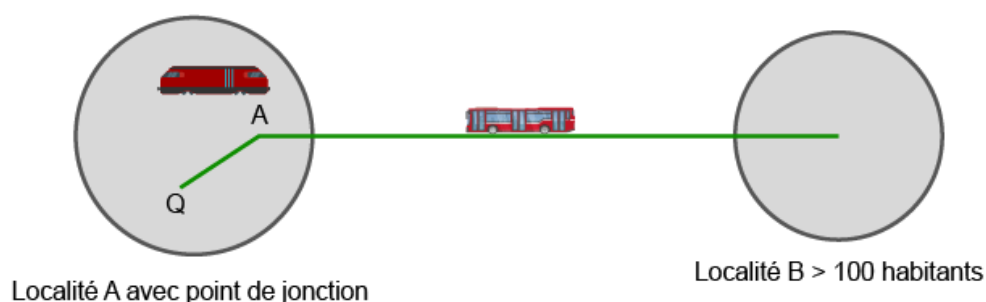


Figure 3 : Petits prolongements de ligne de la gare au centre-ville (commandés conjointement par la Confédération)

Par contre, pour les lignes diamétrales, la Confédération ne participe pas au financement des dessertes de quartiers sur la section de ligne A – Q (Figure 4).

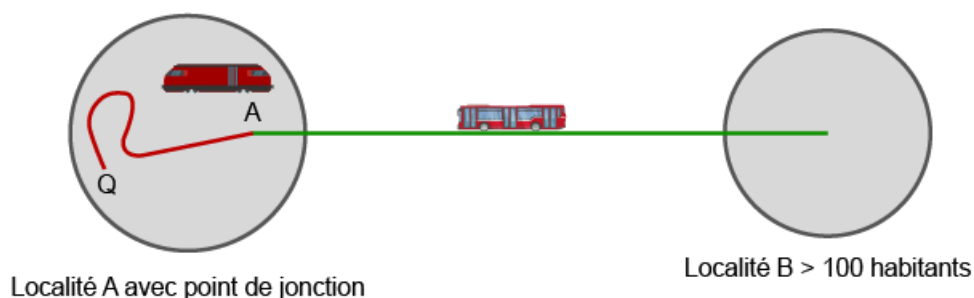


Figure 4 : Dessertes de quartier dans le cas de lignes diamétrales (sans commande conjointe de la Confédération)

S'il est nécessaire de répartir le financement des parties de ligne, la procédure est la même que celle décrite au ch. 4.1.2. De manière similaire à la réglementation applicable aux sections de ligne sans fonction de desserte (ch. 4.1.2), les offres peuvent être établies de deux manières :

1. Une seule offre pour l'ensemble de la ligne B – A – Q, incluant une indemnisation conformément à l'art. 28, al. 4, LTV pour la section de ligne A – Q.
2. Deux offres séparées : une offre TRV A – B et une AOTC canton/commune A – Q.

4.3 Desserte multiple (art. 6, al. 1, let. b, OITRV) (desserte double, trafic parallèle)

4.3.1 Desserte double

Si une ligne relie une localité déjà desservie, on parle de desserte double. La Confédération peut participer à la commande de ces lignes malgré la desserte multiple s'il s'agit d'une liaison supplémentaire importante (art. 6, al. 1, let. b, OITRV). Une liaison supplémentaire est notamment considérée comme importante lorsqu'elle relie des localités déjà desservies en direction d'un nouveau point cardinal et qu'il en résulte des gains de temps de parcours. La Confédération peut participer à la commande de toutes les lignes tant que la demande est suffisante pour toutes les lignes concernées

(conformément à l'art. 7 OITRV) et que le degré minimal de couverture des coûts est atteint (conformément au ch. 4.7).

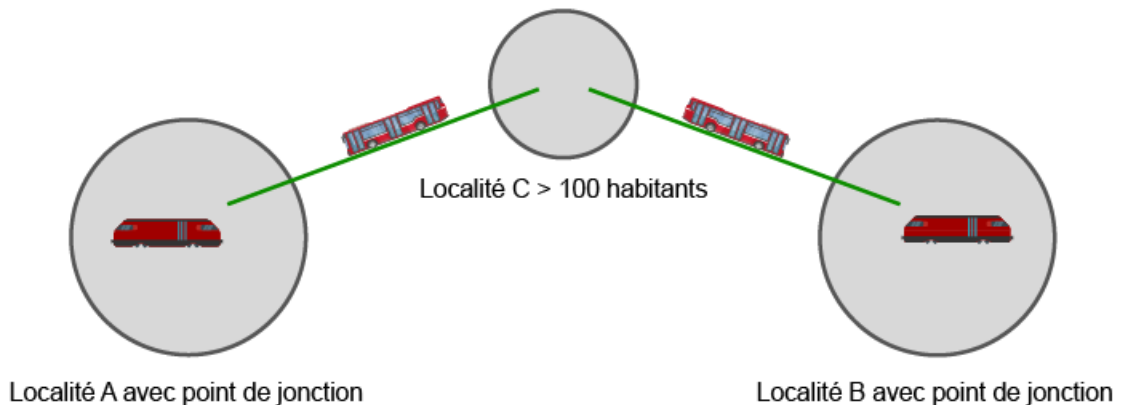


Figure 5 : Desserte double

4.3.2 Trafic parallèle

Lorsque les deux points de jonctions sont situés le long de la même ligne ferroviaire, il ne s'agit que dans des cas exceptionnels d'une « liaison supplémentaire importante ». Si toutefois les deux lignes font état d'une demande suffisante (conformément à l'art. 7 OITRV) et le degré minimal de couverture des coûts est atteint (conformément au ch. 4.7), la Confédération peut participer à la commande des deux lignes.

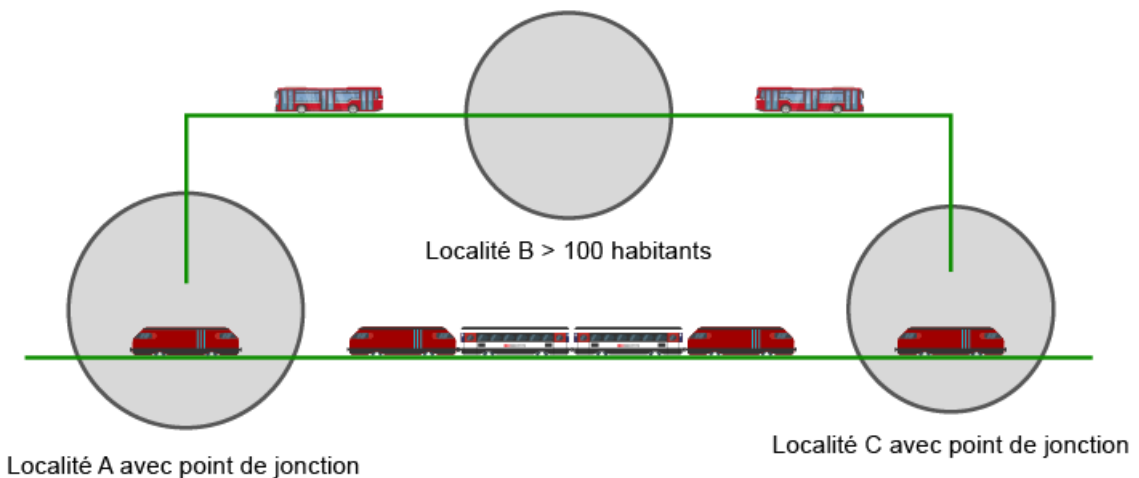


Figure 6 : Trafic parallèle avec des points de jonctions sur la même ligne ferroviaire

Deux (ou plusieurs) lignes du même moyen de transport qui présentent dans une large mesure un tracé parallèle mais qui ont des terminus différents ne sont pas considérées comme trafic parallèle. La Confédération peut participer à la commande des deux lignes à condition que la demande soit suffisante pour toutes les lignes concernées (conformément à l'article 7 OITRV) et que le degré minimal de couverture des coûts soit atteint (conformément au ch. 4.7). Cette condition s'applique par analogie pour les lignes parallèles régies par des politiques des arrêts différentes (courses express).

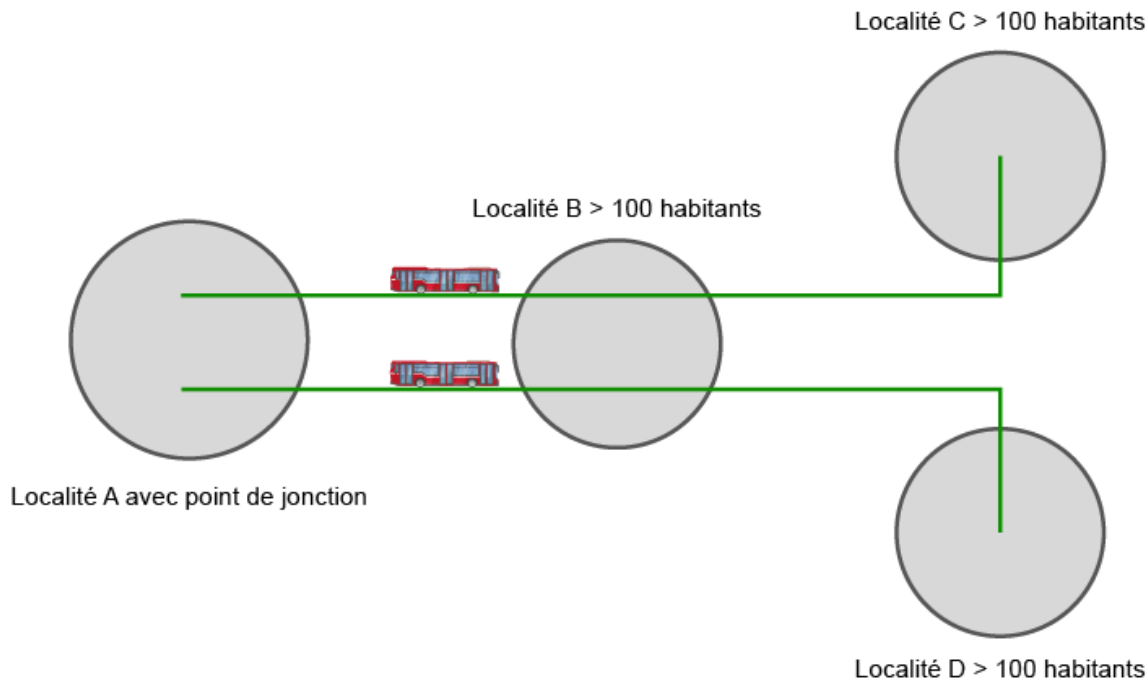


Figure 7 : Trafic parallèle avec le même moyen de transport

4.4 Lignes transfrontalières (art. 6, al. 1, let. c, OITRV)

Le principe de territorialité s'applique. La Confédération participe à la commande de sections de lignes situées à l'étranger si les points de départ et d'arrivée se trouvent en Suisse. L'étendue de la part commandée par la Confédération est fixée comme suit en fonction du moyen de transport :

- Lorsqu'il s'agit de lignes transfrontalières, les lignes de bateau et de bus sont commandées jusqu'à la frontière.
- Pour les lignes ferroviaires transfrontalières, un examen au cas par cas est nécessaire. En règle générale, les offres sont commandées jusqu'à la gare de frontière ou jusqu'au point de changement de régime / gare terminus des chemins de fer concernés, ces points ou gares pouvant être situés à l'étranger (par ex. Tirano en Italie en tant que gare terminus de la ligne de la Bernina du RhB). En effet, la responsabilité entre les entreprises de transport change le plus souvent à ces endroits.

Pour vérifier la fonction de desserte des lignes transfrontalières, il faut prendre en compte l'ensemble de la ligne, c'est-à-dire y compris la partie située à l'étranger. Il peut en résulter que la section de ligne suisse fasse partie du transport local, mais que la Confédération participe quand même à la commande (par ex. Bâle CFF – Bâle Gare badoise).

4.5 Exploitation toute l'année (art. 6, al. 1, let. d, OITRV) et offres saisonnières

Par « exploitation toute l'année », on entend en principe une exploitation durant 52 semaines par an au moins du lundi au vendredi. Ce critère s'applique à la ligne et non à des courses individuelles. Les courses individuelles peuvent ne circuler que de manière saisonnière (par ex. en période scolaire) ou certains jours de la semaine, dès lors qu'elles assument une fonction de desserte. Si des lignes ne fonctionnent que certains jours de la semaine, par ex. uniquement le dimanche, celles-ci ne sont en principe pas commandées conjointement par la Confédération. Par contre, la Confédération participe à la commande des offres de nuit qui ne circulent généralement que le weekend durant les nuits du vendredi au samedi et du samedi au dimanche.

Lorsque des offres de soirée ou de nuit sont publiées dans le même tableau horaire que l'offre de jour, l'ensemble des prestations (offres de jour, de soirée et de nuit) peut être présenté dans une seule ligne d'offre du TRV avec l'accord des commanditaires.

La Confédération participe à la commande de lignes faisant l'objet d'une offre séparée et qui densifient ou remplacent des lignes existantes afin de répondre aux variations saisonnières ou journalières de la demande. Ces offres peuvent suivre un tracé différent de l'offre ordinaire ou utiliser un moyen de transport alternatif. Il faut viser une intégration à l'offre existante dans la mesure où cela est possible et judicieux. Dans des cas motivés, l'offre densifiée ou remplacée peut être présentée et indemnisée en tant que ligne à part entière, en particulier lorsqu'il faut choisir un tracé nettement différent de celui de l'offre ordinaire pour des motifs techniques ou en raison d'un manque de capacités (d'infrastructure).

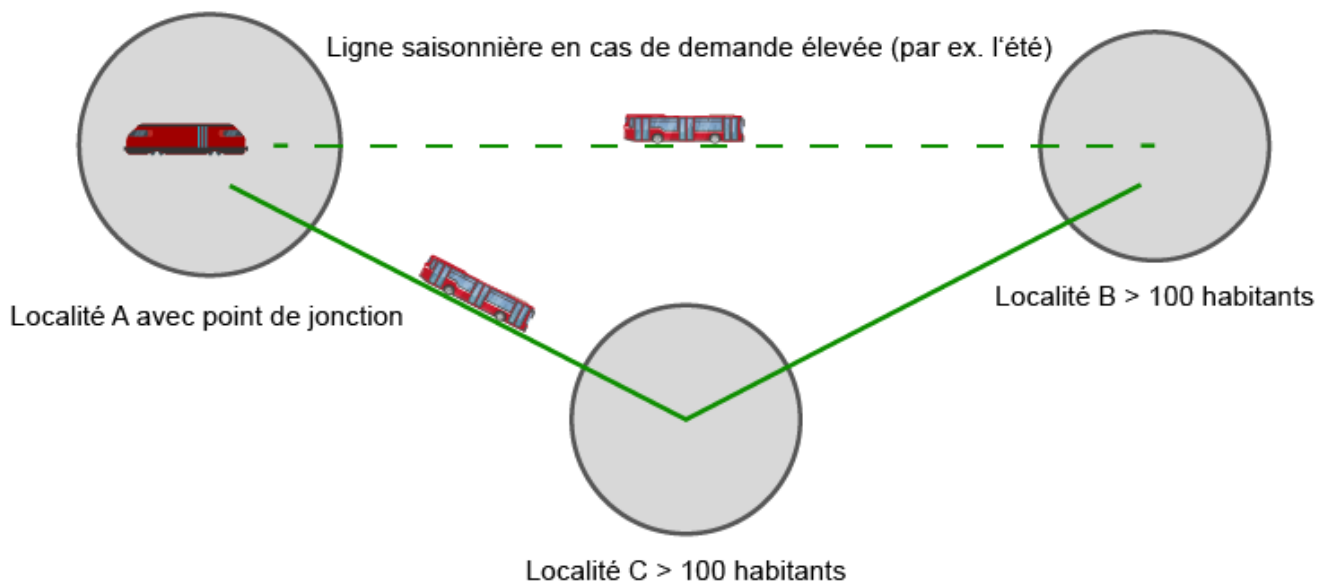


Figure 8 : Offres complémentaires saisonnières

4.6 Commande de l'ensemble de l'offre de l'horaire

En principe, la commande de la Confédération porte sur l'ensemble de l'offre de l'horaire d'une ligne, c'est-à-dire sur toutes les courses, y compris les courses de renfort, du matin et du soir sur certaines sections (art. 9 OTV). Les cantons, les communes ou des tiers peuvent commander des courses isolées supplémentaires (en particulier au sein de localités) pour améliorer l'offre. Si l'étendue de l'offre dépasse les prescriptions de l'art. 7 OITRV (« Suroffres »), ces améliorations de l'offre doivent être financées par les cantons (art. 28, al. 4, LTV).

Si une ligne est exploitée, en principe, en responsabilité financière propre de l'ET, comme par exemple dans le transport grandes lignes ou les lignes touristiques, la Confédération ne participe pas à la commande d'améliorations de l'offre sous forme de courses isolées, en particulier pas de courses du matin ou du soir. Ces améliorations doivent être commandées par les cantons, les communes ou des tiers.

Exemples :

- Transport grandes lignes : la Confédération ne commande pas de liaisons du matin ou du soir qui ne sont pas prévues dans la concession du transport grandes lignes.

Un canton souhaite commander une liaison de nuit à 2 heures en complément du transport grandes lignes, avec le même tracé et la même politique des arrêts. La Confédération ne participe pas à la commande et la prestation doit être financée par le canton seul.

- Lignes touristiques avec fonction de desserte : la Confédération ne commande pas de courses isolées que l'exploitant ne proposerait pas si elles n'étaient pas commandées.

Un exploitant opère une ligne ayant une fonction de desserte et un caractère touristique en responsabilité propre. Il ne propose pas de liaison avant 8 heures. Le canton souhaite commander une paire de courses supplémentaire dès 7 heures. La Confédération ne participe pas à la commande et la prestation doit être financée par le canton seul.

4.7 Rentabilité minimale (art. 6, al. 1, let. e, OITRV)

Les conditions de rentabilité minimale en TRV conformément à l'art. 6, al. 1, let. e, et al. 3, OITRV sont fixées dans la directive ad hoc³.

4.8 Service direct (art. 6, al. 1, let. g, OITRV)

4.8.1 Conditions d'indemnisation : reconnaissance du service direct

L'art. 16 LTV stipule que si le besoin en est avéré, il faut obligatoirement proposer un service direct pour le TRV. Conformément à l'art. 56, al. 4, OTV, les lignes du TRV pour lesquelles le service direct n'est exceptionnellement pas offert sont fixées dans la concession. Ces dispositions valent pour toutes les offres du TRV, pas seulement pour celles commandées conjointement par la Confédération.

Comme condition préalable à une commande conjointe, il convient d'appliquer les tarifs du SD mentionnés ci-dessous pour le TRV. Ce n'est pas parce que certains tarifs ne doivent pas être appliqués dans certains cas - notamment dans les communautés tarifaires – qu'ils ne doivent plus être proposés. Dès lors qu'il existe un besoin, l'OFT est favorable à une offre plus large de tarifs du SD.

- T600 (Dispositions tarifaires accessoires communes du Service direct national et des communautés)

Il faut respecter le T600 pour toutes les lignes

- T601 Tarif général des voyageurs

Il faut proposer le T601 pour toutes les lignes

Exceptions :

- L'offre du TRV à commander est entièrement couverte par un *city-ticket* ou une offre comparable ;
- Petits téléphériques (< 30 personnes/cabine) ;
- Lignes du TRV qui ne sont pas directement reliées à d'autres lignes du transport grandes lignes ou régional. C'est notamment le cas lorsque, dans le cas d'un téléphérique ou d'une ligne de bateau, une ligne de transport local qui n'a pas été commandée conjointement par la Confédération doit être utilisée pour la liaison entre la gare et la station aval du téléphérique ou l'embarcadère du bateau.

- T650 (Tarif des abonnements de parcours)

Le T650 doit être proposé pour les lignes qui ne se situent pas entièrement dans une ou plusieurs communautés tarifaires. S'il n'y a pas d'obligation de proposer le T601, le T650 ne doit pas non plus être proposé.

³ www.bav.admin.ch → Droit → Autres bases légales et prescriptions → Directives → En général

- T654 (Abonnements généraux, demi-tarif)

Le T654 doit obligatoirement être proposé et l'abonnement général entièrement reconnu. Aucune exception n'est admise pour les lignes du TRV commandées conjointement.

- T651 (Communautés tarifaires)

S'il existe une communauté tarifaire, les lignes du TRV commandées conjointement doivent pouvoir être utilisées avec des titres de transport de la communauté. Des exceptions sont possibles pour les installations de transport à câbles, mais une intégration est souhaitable du point de vue de la clientèle. Les installations de transport à câbles déjà intégrées dans une communauté tarifaire doivent y demeurer.

4.8.2 Niveau de recettes des communautés tarifaires

Les niveaux de recettes dans le SdN et les communautés tarifaires régionales diffèrent. Si, selon les calculs effectués sur la base du modèle " compensation du niveau de prix communautaire ", le niveau de recettes dans une communauté tarifaire est inférieur à 80 % du niveau des recettes du SdN, la différence doit être soit indemnisée par une réduction de tarif selon l'art. 28, al. 4, LTV, soit supportée par les ET.

4.8.3 Suppléments

Dans l'intérêt de disposer d'un système tarifaire aussi simple que possible, la Confédération refuse les suppléments dans le TRV indemnisé. Les offres qui sont généralement soumises à des suppléments ou qui ne disposent que de places de 1^{ère} classe ne sont donc pas commandées conjointement par la Confédération. Les bus sur appel (offres à la demande) constituent une exception, car les passagers sont pris en charge sur demande et transportés jusqu'à leur destination.

De même, les offres qui impliquent une réservation obligatoire et des suppléments de réservation ne sont pas commandées conjointement. Cela vaut également pour les voyages nationaux en groupe.

Les suppléments pour les offres de confort spéciales, telles que les voitures panoramiques, sont toujours possibles, voire même souhaités. Il est décisif que les courses correspondantes comportent également des voitures sans supplément. La publication officielle sur www.tp-info.ch fait foi.

4.8.4 Tarifs résidents

La Confédération ne participe pas au financement des tarifs résidents. Si un tel tarif doit être proposé sur une ligne, la différence par rapport au tarif normal doit être financée en tant qu'allègement tarifaire sans participation de la Confédération (canton, commune, ET).

Outre les titres de transport du tarif normal proposés aux résidents, il existe également, de manière isolée, des tarifs résidents pour les abonnements de ski ou les abonnements d'été/de randonnée. Pour de telles offres, il convient d'appliquer les mêmes taux lors de la répartition des recettes pour les offres indemnisées que pour les abonnements sans réduction, de sorte que la réduction pour les résidents soit exclusivement supportée par les offres non indemnisées ou que la différence soit financée en tant qu'allègement tarifaire.

4.8.5 Différences de prix selon le canal de distribution

Dans l'intérêt de disposer d'un système tarifaire aussi simple que possible et de l'égalité de traitement des clients, la Confédération ne participe pas aux rabais sur les titres de transport qui sont uniquement justifiés par le support ou le canal de distribution.

4.9 Commandes supplémentaires selon l'art. 28, al. 4, LTV

Pour les commandes supplémentaires des cantons, des communes ou de tiers privés, la règle est la suivante :

| Commanditaire | Accessible à tous (transport régulier) | Indemnité selon l'art. 28, al. 4, LTV ? |
|--|---|---|
| Cantons ou communes | Oui (par ex. course supplémentaire) | Oui |
| Cantons ou communes | Non (par ex. course séparée uniquement pour écoliers) | Non Attester soit sous « activités annexes » soit en tant que recette annexe selon l'art. 29, al. 8, OITRV |
| Particuliers (école privée, centre commercial) | Oui (par ex. course supplémentaire) | Non Les indemnités ne peuvent être versées que par les pouvoirs publics. Le dédommagement doit être attesté en tant que recette annexe |
| Particuliers (école privée, centre commercial) | Non (par ex. course séparée uniquement pour écoliers) | Non Attester soit sous « activités annexes » soit en tant que recette annexe selon l'art. 29, al. 8, OITRV |

La réduction de l'impôt préalable est également applicable aux indemnités conformément à l'art. 28, al. 4, LTV. Il faut veiller à ce qu'elle soit prise en compte lors du calcul du montant de ces indemnités.

5 Entrée en vigueur

La présente directive (version 1.0) entre en vigueur le 1^{er} janvier 2023 et s'applique pour la première fois lors de la procédure de commande 2025.

Office fédéral des transports

Peter Füglistaler
Directeur

Arnold Berndt
Chef de division p.i.

6 Liste des abréviations

| Abréviation | Signification |
|--------------------|---|
| AOTC | Secteur « Autres offres de transport commandées » (art. 29, al. 4, OITRV) |
| ET | Entreprises de transport |
| RhB | Chemin de fer rhétique |
| SD / SdN | Service direct / Service direct national |
| PC | Paire de courses |
| Pm / Cm | Produits marginaux / coûts marginaux |
| TP | Transports publics |
| TRV | Transport régional de voyageurs |
| V-km | Voyageurs-kilomètres |

7 Répertoire des illustrations

| | |
|--|----|
| Figure 1 : Sections de lignes sans fonction de desserte dont les $C_m \leq P_m$ (commandées conjointement par la Confédération)..... | 6 |
| Figure 2 : Sections de lignes sans fonction de desserte dont les $C_m > P_m$ (sans commande conjointe de la Confédération)..... | 7 |
| Figure 3 : Petits prolongements de ligne de la gare au centre-ville (commandés conjointement par la Confédération)..... | 8 |
| Figure 4 : Dessertes de quartier dans le cas de lignes diamétrales (sans commande conjointe de la Confédération)..... | 8 |
| Figure 5 : Desserte double | 9 |
| Figure 6 : Trafic parallèle avec des points de jonctions sur la même ligne ferroviaire | 9 |
| Figure 7 : Trafic parallèle avec le même moyen de transport | 10 |
| Figure 8 : Offres complémentaires saisonnières | 11 |