



---

# **Directive de l'OFT (*Guidance*) :**

## **Acquisition et financement de moyens d'exploitation dans le TRV**

Approbation selon l'OITRV, cautionnement solidaire de la Confédération

---

Référence : BAV-313.00-17/4

### **Mentions légales**

<b>Éditeur :</b>	Office fédéral des transports, 3003 Berne
<b>Auteur :</b>	Division Financement de l'OFT
<b>Distribution :</b>	Publication sur le site Web de l'OFT
<b>Versions linguistiques :</b>	Allemand (version originale) Français (traduction) Italien (traduction)
<b>Version :</b>	1.0 du 1 <sup>er</sup> janvier 2026



## Tables des matières

<b>1</b>	<b>But, champ d'application et destinataires .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Bases légales.....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Accord selon l'art. 36 OITRV .....</b>	<b>3</b>
3.1	Champ d'application de l'accord selon l'art. 36 OITRV .....	4
3.2	Transfert des moyens d'exploitation à un nouvel exploitant (art. 32/ LTV).....	5
3.3	Coûts subséquents de matériel roulant au cas où un aménagement de l'offre n'est pas mis en œuvre ou retardé .....	5
3.4	Autres dispositions relatives à l'accord visé à l'art. 36 OITRV .....	5
3.5	Processus d'approbation .....	7
<b>4</b>	<b>Cautionnement solidaire de la Confédération .....</b>	<b>12</b>
4.1	Demande à l'OFT .....	12
4.2	Contenu de la demande .....	12
4.3	Convention entre l'OFT et l'entreprise de transport.....	13
4.4	Cautionnement de la Confédération .....	13
4.5	Provision .....	14
<b>5</b>	<b>Entrée en vigueur .....</b>	<b>14</b>
	<b>Annexe : Déroulement chronologique de l'approbation des moyens d'exploitation et du cautionnement solidaire de la Confédération .....</b>	<b>15</b>

## 1 But, champ d'application et destinataires

Lorsqu'une entreprise de transport acquiert du matériel roulant ou d'autres moyens d'exploitation pour le transport régional de voyageurs (TRV), les amortissements et les intérêts ainsi que les éventuels autres coûts subséquents qui en découlent sont en principe indemnisés. Les coûts subséquents des investissements peuvent être intégrés dans les futures offres en tant que coûts à indemniser si les commanditaires (Confédération et tous les cantons concernés) ont préalablement approuvé l'investissement conformément à l'art. 36 de l'ordonnance du 16 octobre 2024 sur l'indemnisation et la présentation des comptes du transport régional de voyageurs (OITRV).

Le financement des moyens d'exploitation dans le TRV provient de fonds propres et/ou de capitaux étrangers. Pour permettre aux entreprises de transport d'emprunter du capital étranger sur le marché à des conditions avantageuses, il est possible de demander un cautionnement solidaire de la Confédération.

La présente directive (*guidance*) énumère, conformément à l'art. 36, al. 6, OITRV, les principales bases et processus en lien avec l'acquisition et le financement de moyens d'exploitation dans le TRV. En outre, elle offre un aperçu des bases et du processus d'octroi d'un cautionnement solidaire de la Confédération selon l'art. 31, al. 1, de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV).

Cette directive s'adresse aux entreprises de transport (ET) du TRV ainsi qu'aux cantons participant à la commande du TRV.

## 2 Bases légales

- Loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs, ([LTV ; RS 745.1](#))
- Ordonnance du 16 octobre 2024 sur l'indemnisation et la présentation des comptes du transport régional de voyageurs ([OITRV ; RS 745.16](#))
- Ordonnance du 25 novembre 1998 sur les émoluments pour les transports publics ([OEmol-TP ; RS 742.102](#))

## 3 Accord selon l'art. 36 OITRV

### Art. 36, al. 1, OITRV

<sup>1</sup> Les entreprises peuvent intégrer les coûts subséquents des investissements dans le compte prévisionnel 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) génère, outre les coûts d'exploitation, des coûts subséquents directs 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 donné leur accord au préalable pour l'investissement selon l'art. 36 OITRV. Faute de cet accord, les commanditaires ne sont pas tenus d'accepter les coûts correspondants dans les offres.

Généralement, les approbations sont accordées pour des investissements activables. Il est également possible d'obtenir des approbations pour des investissements non activables (INA).

L'accord entraîne une reconnaissance de principe en tant que coûts à indemniser, mais ne constitue pas une garantie d'augmentation de l'indemnité (réserve budgétaire). L'indemnisation définitive est fixée dans le cadre de la procédure de commande ordinaire. À noter qu'il est possible de faire valoir certains coûts initiaux (par ex. coûts financiers) avant la mise en service des moyens d'exploitation acquis. Pour ce faire, il faut que les coûts initiaux (coûts financiers ou autres) soient enregistrés dans le compte de résultats. Dans le cas contraire, cela se fait au moyen des amortissements (activation des intérêts intercalaires).

De plus, l'accord est également 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.

### **3.1 Champ d'application de l'accord selon l'art. 36 OITRV**

L'accord des commanditaires tel que visé à l'art. 36 OITRV peut être octroyé explicitement au moyen d'une « approbation des moyens d'exploitation » ou implicitement dans le cadre de la procédure de commande. Les commanditaires vérifient chaque fois, sur la base du plan d'investissement de l'entreprise de transport, si une approbation explicite est nécessaire ou non. Ils peuvent demander des informations supplémentaires concernant les différents projets d'investissement avant de prendre leur décision.

Les investissements dans le TRV des entreprises de transport concessionnaires sont approuvés, mais pas ceux des chargés d'exploitation selon l'art. 20 de l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur le transport de voyageurs (OTV ; RS 745.11).

#### **Investissements à approbation obligatoirement explicite**

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

- matériel roulant (ferroviaire) ;
- ateliers (ferroviaires et bus) et dépôts (ferroviaires) ;
- dépôts de bus à usage mixte (si un cautionnement solidaire de la Confédération est prévu pour le financement) ;
- bâtiments administratifs (nouveaux bâtiments) ;
- installations à câbles<sup>1</sup> ;
- bateaux.

#### **Investissements à approbation implicite**

Une approbation implicite est donnée lorsque les commanditaires confirment en acceptant l'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 ;
- dépôts de bus (un cautionnement solidaire de la Confédération n'est pas nécessaire) ;
- stations de chargement pour les bus électriques (dans ou à l'extérieur des dépôts) et les bateaux électriques ;
- investissements n'entraînant pas ou très peu de hausse des coûts non couverts pour le secteur du TRV.

Chaque canton peut prévoir une approbation explicite pour les investissements mentionnés ci-dessus, sans approbation explicite de l'OFT.

---

<sup>1</sup> Valable pour les investissements dans des installations à câbles pour lesquels des aides financières du FIF sont prévues ; voir directive OFT (*guidance*) ; sur les investissements dans les installations à transport à câbles (<https://www.bav.admin.ch/fr> > Droit > Autres bases légales et prescriptions > Directives > Guidance : directives en matière d'octroi de subventions)

### 3.2 Transfert des moyens d'exploitation à un nouvel exploitant (art. 32/ LTV)

#### Art. 32I, al. 1 et 2, LTV

<sup>1</sup> Lorsqu'une offre de prestations est commandée conjointement à une nouvelle entreprise sur la base d'une mise au concours, l'entreprise précédemment mandatée doit céder à la nouvelle entreprise les installations et véhicules (moyens d'exploitation) acquis spécialement pour l'offre de prestations concernée à la valeur comptable résiduelle si les commanditaires ou l'ancien exploitant l'exigent et que ces moyens sont essentiels pour l'exploitation des lignes mises au concours.

<sup>2</sup> La nouvelle entreprise doit reprendre ces moyens d'exploitation à la valeur comptable résiduelle si l'entreprise précédemment mandatée ou les commanditaires l'exigent.

Il en va de même pour les investissements qui n'ont pas été approuvés explicitement conformément à l'art. 36 OITRV.

### 3.3 Coûts subséquents de matériel roulant au cas où un aménagement de l'offre n'est pas mis en œuvre ou retardé

Si la mise en œuvre d'un aménagement de l'offre est retardée, les coûts subséquents du matériel roulant acquis spécialement pour cette offre et approuvé conformément à l'art. 36 OITRV peuvent en principe être intégrés dans les offres comme prévu initialement. L'entreprise de transport est toutefois tenue d'entreprendre tout ce qui est raisonnablement possible afin de réduire les coûts subséquents pour les commanditaires, par exemple en louant le matériel roulant excédentaire à des tiers jusqu'à la mise en œuvre de l'offre. S'il s'avère qu'un aménagement de l'offre ne sera pas mis en œuvre et que le matériel roulant excédentaire ne peut pas être utilisé ailleurs, les coûts de rémanence peuvent en principe être invoqués dans les offres au cours d'une période d'offre suivante. Pendant ce temps, l'entreprise et le commanditaire cherchent ensemble une solution pour réduire le surplus de matériel, l'entreprise de transport ne devant en principe subir aucun préjudice.

### 3.4 Autres dispositions relatives à l'accord visé à l'art. 36 OITRV

#### Accord visé à l'art. 36 OITRV pour les lignes dont la rentabilité est insuffisante

#### Art. 36, al. 3 à 5, OITRV

<sup>3</sup> Lorsqu'il est prévu d'affecter des moyens d'exploitation à des lignes de chemin de fer dont le degré de couverture des coûts est inférieur à 30 %, les commanditaires vérifient, avant de donner leur accord, si des offres alternatives seraient réalisables avec un meilleur rapport coût-utilité.

<sup>4</sup> Lors de la vérification, ils tiennent notamment compte, en sus de la rentabilité :

- a. des enjeux visés à l'art. 31a, al. 3, LTV ;
- b. des coûts et des recettes 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.

<sup>5</sup> La vérification est réitérée au bout de dix ans au plus tard.

Un accord tel que visé à l'art. 36 OITRV pour du matériel roulant utilisé sur une ligne ferroviaire dont le degré de couverture des frais est inférieur à 30 % ne peut être donné que s'il a été convenu avec l'infrastructure que l'offre ferroviaire est toujours commandée.

### Rentabilité minimale de lignes dans le transport régional de voyageurs (TRV)

Les conditions de rentabilité minimale des lignes dans le TRV au sens de l'art. 7, al. 2, OITRV sont définies dans la directive OFT (*guidance*) sur la commande du TRV.

Un accord peut également être donné conformément à l'art. 36 OITRV 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. L'OFT vérifie au cas par cas si un cautionnement solidaire de la Confédération peut être octroyé.

### 3.5 Processus d'approbation

Un accord explicite tel que visé à l'art. 36 OITRV se donne généralement en deux étapes. Pour les moyens d'exploitation acquis dans le cadre d'un rachat d'option ou dont les coûts d'investissement sont déjà connus pour une autre raison, il est possible, après concertation avec les commanditaires, de renoncer à une demande préalable. Dans ce cas, il faut compléter la demande définitive par des informations détaillées sur les motifs d'acquisition.

#### Demande préalable

Avant l'acquisition de moyens d'exploitation et avant un éventuel appel d'offres (bâtiments : après la clôture de la phase d'étude préliminaire), il y a lieu d'envoyer aux commanditaires une demande préalable d'approbation :



##### Avis provisoire

Après réception de la demande préalable, 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. Les commanditaires transmettent ensuite un retour d'information concerté à l'entreprise de transport. Jusqu'à cette date, aucun éventuel appel d'offres ne doit être publié.

#### Demande définitive

Avant la signature du contrat de vente/ contrat d'entreprise (bâtiments : après la clôture de la phase de projet de l'ouvrage), il faut envoyer aux commanditaires une demande définitive d'approbation selon la vue d'ensemble ci-après :



##### Approbation

L'OFT octroie l'accord visé par l'art. 36 OITRV uniquement après élimination des éventuelles oppositions ou réserves émises par ses spécialistes techniques. L'approbation en question porte toutefois uniquement sur les aspects d'ordre financier qui y sont réglés. L'homologation de véhicules ou l'approbation des plans se font séparément conformément aux bases légales déterminantes.

Les contrats de vente et d'entreprise ne peuvent être signés qu'après l'obtention d'un accord au sens de l'art. 36 OITRV.

Un investissement est considéré comme accordé au sens de l'art. 36 OITRV lorsque tous les commanditaires concernés ont donné des approbations identiques. Si, au cours d'un projet, il s'avère que les coûts d'investissement prévus dépassent de plus de 10 % les coûts approuvés par les commanditaires, il s'agit de les informer. Ceux-ci décident alors s'il est nécessaire d'actualiser l'approbation des moyens d'exploitation.

Dans le cadre de la procédure d'approbation, il est vérifié s'il convient de demander un cautionnement solidaire de la Confédération afin de financer les moyens d'exploitation par des fonds étrangers à des conditions aussi avantageuses que possible. Ce faisant, il s'agit de noter que les coûts financiers pour les financements sans cautionnement solidaire de la Confédération ne peuvent être pris en charge qu'à hauteur de ceux induits par des financements obtenus au moyen d'un tel cautionnement. Il est donc recommandé de demander l'accord de l'OFT avant de conclure un contrat de crédit. Il faut suffisamment prendre en compte les éventuels fonds propres disponibles. Ceux-ci ne doivent pas être utilisés uniquement pour des investissements ne relevant pas du secteur TRV.

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

## Documents à fournir pour le matériel roulant (ferroviaire)



### Demande préalable

1. Objet(s) de l'acquisition, y c. profil d'exigences
  - *Données de base spécifiques aux véhicules : longueur, nombre de portes et position de celles-ci, indications sur l'agencement intérieur, y c. le nombre de places assises et debout ;*
  - *base légale pour apporter les attestations techniques : OCF / DE-OCF ou STI ainsi que les prescriptions relatives à l'égalité pour les personnes handicapées ;*
  - *compatibilité technique avec l'infrastructure : contour de référence, contrôle de la marche des trains, poids maximal par essieu, confirmation que les véhicules sont compatibles avec l'infrastructure existante ou indications complètes sur les éventuelles adaptations nécessaires.*
2. Motifs de l'investissement
 

*En cas d'aménagement de l'offre avec investissements dans l'infrastructure, mention de l'étape d'aménagement sous-jacente.*
3. Concept d'exploitation prévu (en lien avec la stratégie du parc de véhicules et les réserves)
4. Preuve que le projet d'offre répond à la stratégie d'utilisation du réseau (STUR) ou aux plans d'utilisation du réseau (PLUR) (seulement voie normale)
5. Estimation du volume d'acquisition (précision des coûts +/- 30 %) ; le cas échéant, répartition entre TRV / non TRV
6. Plan de financement
7. Désinvestissements, y c. amortissement des valeurs résiduelles ou recettes issues de ventes
8. Estimation des surcoûts / économies direct(e)s du(e)s à l'acquisition (intérêts, amortissement par composante, entretien)
9. Surcoûts et produits supplémentaires non inclus dans le ch. 8 en cas d'aménagement de l'offre (par ex. prix du sillon ou frais de personnel plus élevés)
10. Preuve de la disponibilité des installations de garage et de maintenance nécessaires
11. Investissements subséquents dans le TRV requis par l'acquisition (par ex. dépôts et ateliers) ou achat de terrains
12. Calendrier, indications sur la suite des opérations

### Demande définitive

1. Objet définitif de l'achat (résultat de la mise au concours, y c. données techniques et esquisses de type, indications sur les éventuels écarts par rapport à la demande préalable et les conséquences financières ou autres qui en découlent)
2. Mise en exploitation prévue de chaque moyen d'exploitation au mois près (moment de l'inscription à l'actif)
3. Coûts d'acquisition définitifs, y c. éventuels Intérêts intercalaires, sans « réserves » (précision des coûts +/- 10 %) avec différenciation selon les coûts d'investissement activables / non activables ; le cas échéant, répartition entre TRV / non TRV
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 (y c. coûts d'investissement non activables)
7. Surcoûts et produits supplémentaires non inclus dans le ch. 6 en cas d'aménagement de l'offre (par ex. prix du sillon ou frais de personnel plus élevés)
8. Investissements subséquents dans le TRV requis par l'acquisition (par ex. dépôts et ateliers) ou achat de terrains



## Documents à présenter lors de la construction d'ateliers et de dépôts



### Demande préalable

1. Objet de la construction au niveau de la phase avant-projet, y c. profil d'exigences
2. Motifs de l'investissement  
*Attester que les vérifications suivantes ont été faites : une autre entreprise de transport, sur le même territoire d'intervention ou sur un territoire voisin, prévoit-elle un projet similaire ? Peut-on envisager une coopération avec une autre entreprise dans le cadre du projet global ? Est-il possible de réaliser certaines parties du projet en collaboration avec une autre entreprise de transport ou de transférer des prestations à des tiers ? Le projet de construction est-il compatible avec le plan directeur cantonal et avec le plan sectoriel, partie Infrastructure rail ?*
3. Volume d'investissement estimé (précision des coûts +/- 30 %) ; le cas échéant, répartition entre TRV, non TRV et Infrastructure
4. Plan de financement  
*Le cas échéant, répartition entre TRV, non TRV et Infrastructure<sup>2</sup>*
5. Désinvestissements, y c. amortissement des valeurs résiduelles ou recettes issues de ventes<sup>3</sup>
6. Estimation des surcoûts / économies direct(e)s du(e)s à l'acquisition (intérêts, amortissement par type d'installation, entretien)
7. Aménagements de l'infrastructure ou achat de terrains 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 de l'atelier / du dépôt (moment de l'inscription à l'actif)
3. Estimation actualisée des coûts d'investissement, y c. éventuels Intérêts intercalaires, sans « réserves » (précision des coûts +/- 10 %) avec différenciation selon les coûts d'investissement activables / non activables ; le cas échéant, répartition entre TRV, non TRV et Infrastructure
4. Plan de financement définitif, y c. plan de versement, modalités d'amortissement par type d'installation 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 (y c. coûts d'investissement non activables)
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

<sup>2</sup> Lorsque des parts de l'investissement servent au secteur 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 en dehors de la convention sur les prestations et le secteur Infrastructure paie un loyer basé sur les coûts pour les parties indispensables. Si la part Infrastructure est prédominante, le financement vient du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) et les autres utilisateurs doivent verser un loyer basé sur les coûts.

<sup>3</sup> Voir également directive OFT (*guidance*) : Transfert d'immeuble

## Documents à présenter pour les installations à câbles



Il existe une directive supplémentaire concernant le processus d'investissement dans les installations de transport à câbles : Directive OFT (*guidance*) : sur les investissements dans les installations de transport à câbles ([www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) > Droit > Autres bases légales et prescriptions > Directives > Guidance : directives en matière d'octroi de subventions).

### Demande préalable

1. Objet(s) de l'acquisition, 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. passage à une exploitation par bus, autre type d'installation à câble, renouvellement partiel)*
3. Concept d'exploitation prévu
4. Volume d'investissement estimé (précision des coûts +/- 30 %)
5. Plan de financement, y c. plan de versement  
*Liste des coûts d'investissements imputables, déduction des moyens financiers nécessaires du FIF et modalités d'amortissement au moyen du tableau d'aide, indication de la répartition des moyens prévus du FIF sur les différentes années*
6. Indications sur des contrats qui doivent être conclus avant l'accord définitif visé à l'art. 36 OITRV, par ex. en vue de la planification ou de l'obtention d'une approbation des plans<sup>4</sup>.
7. Désinvestissements, y c. amortissement des valeurs résiduelles ou recettes issues de ventes
8. Estimation des surcoûts /économies direct(e)s du(e)s à l'acquisition (intérêts, amortissement par composantes, entretien)
9. Achat de terrains requis par l'acquisition
10. Calendrier, indications sur la suite des opérations
11. 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. Coûts d'investissement définitif, y c. éventuels Intérêts intercalaires, sans « réserves » (précision des coûts +/- 10 %) avec différenciation selon les coûts d'investissement activables / non activables
4. Plan de financement définitif, y c. plan de versement, coûts d'investissement imputables, moyens financiers nécessaires du FIF (montant et année) et modalités d'amortissement par composante<sup>5</sup> selon le tableau d'aide
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 (y c. coûts d'investissement non activables)
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

**Afin de conclure une convention de financement, il convient ensuite de présenter une demande distincte motivant le prélèvement des moyens financiers du FIF.<sup>6</sup>**

<sup>4</sup> En s'appuyant sur l'art. 26, al. 1, de la loi du 5 octobre 1990 sur les subventions ([LSu : RS 616.1](#)), qui prévoit que le requérant ne peut mettre en chantier des travaux de construction ou préparer des acquisitions d'une certaine importance que si l'aide ou l'indemnité lui a été définitivement allouée par voie de décision ou en vertu d'un contrat, que si elle lui a été accordée provisoirement ou encore que si l'autorité compétente l'y a autorisé.

<sup>5</sup> Les contributions à fonds perdu sont imputées au pro rata à toutes les composantes de l'investissement.

<sup>6</sup> Pour plus de détails, voir Directive OFT (*guidance*) : sur les investissements dans les installations de transport à câbles

## Documents à présenter (divers)



### Demande préalable

1. Objet(s) de l'acquisition, y c. profil d'exigences
2. Motifs de l'investissement
3. Estimation du volume d'acquisition (précision des coûts +/- 30 %)
4. Plan de financement
5. Le cas échéant, répartition entre TRV / non TRV et infrastructure
6. Désinvestissements, y c. amortissement des valeurs résiduelles ou recettes issues de ventes
7. Estimation des surcoûts / économies direct(e)s du(e)s à l'acquisition (intérêts, amortissement par type d'installation, entretien)
8. Surcoûts et produits supplémentaires non inclus dans le ch. 7 en cas d'aménagement de l'offre (par ex. frais de personnel)
9. Aménagements de l'infrastructure requis par l'acquisition (y c. dépôts et ateliers) ou achat de terrains
10. 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. Coûts d'investissement définitif, y c. éventuels Intérêts intercalaires, sans « réserves » (précision des coûts +/- 10 %) avec différenciation selon les coûts d'investissement activables / non activables et ; le cas échéant, répartition entre TRV, non TRV et Infrastructure
4. Plan de financement définitif, y c. plan de versement, modalités d'amortissement par type d'installation 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 (y c. coûts d'investissement non activables)
7. Surcoûts et produits supplémentaires non inclus dans le ch. 6 en cas d'aménagement de l'offre (par ex. prix du sillon ou frais de personnel plus élevés)

## **4 Cautionnement solidaire de la Confédération**

L'art. 31, al. 1, LTV permet d'octroyer aux entreprises de transport un cautionnement solidaire de la Confédération pour financer des investissements dans des moyens d'exploitation du TRV commandé conjointement par l'OFT. L'arrêté fédéral du 17 décembre 2020 du Parlement a prolongé de dix ans (jusqu'à fin 2030), le crédit-cadre de cautionnement d'une hauteur de 11 milliards de francs, qui existait depuis 2011. 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 explicitement ou implicitement par la Confédération et par tous les cantons concernés, conformément au chap. 3, 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 acquiert ou possède. Aucun cautionnement solidaire ne peut être octroyé pour des moyens d'exploitation loués ou en leasing. Les tiers (chargés de l'exploitation) ne peuvent pas non plus demander de cautionnement solidaire. Lorsque les moyens d'exploitation sont utilisés à la fois dans le TRV et dans d'autres secteurs (transport grandes lignes, transport local, offres de prestations sans fonction de desserte, activités annexes), le cautionnement solidaire ne peut, en principe, être alloué que jusqu'à concurrence de la part utilisée pour le TRV, part que l'OFT détermine au cas par cas. Le taux d'intérêt préférentiel obtenu grâce au cautionnement solidaire doit être appliqué exclusivement aux lignes du TRV à la commande desquelles la Confédération participe.

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

### **4.1 Demande à l'OFT**

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

### **4.2 Contenu de la demande**

La demande doit contenir les informations suivantes :

#### **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 montant des tranches, durée et amortissements éventuels). Si des incertitudes subsistent à ce sujet, il convient de prendre contact suffisamment tôt avec l'OFT.

### **Remarques importantes**

Le financement doit être prévu de sorte que le capital étranger cautionné ne dépasse pas la valeur de placement des moyens d'exploitation qu'il sert à acquérir. En principe, les amortissements financés par la Confédération et les cantons au moyen d'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.

La Confédération ne se porte garante du financement des terrains que dans des cas exceptionnels, car ceux-ci ne sont pas amortis. Les terrains doivent, dans la mesure du possible, être financés par des fonds propres.

### **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.

### **Approbations OITRV**

Pour les nouvelles acquisitions, la demande de cautionnement solidaire doit être accompagnée d'une copie des approbations OITRV de la Confédération et de tous les cantons concernés, conformément au ch. 3.1. Si une approbation explicite selon le ch. 3.1 n'est pas nécessaire, 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). Il convient en outre de démontrer sur quelle base (plan d'investissement et convention d'offre) les commanditaires ont approuvé implicitement l'investissement. Il s'agit de motiver les éventuels écarts (volume et coûts d'investissement) par rapport au plan d'investissement.

### **4.3 Convention entre l'OFT et l'entreprise de transport**

L'OFT évalue la demande sous l'angle des risques dans un délai d'un mois. Il vérifie le financement prévu des moyens d'exploitation à acquérir. Si l'OFT est favorable à l'octroi d'un cautionnement solidaire, l'entreprise de transport reçoit une convention. Celle-ci indique notamment le montant maximal pour lequel la Confédération est prête à se porter caution (montant du cautionnement) ainsi que les moyens d'exploitation ainsi financés. Le montant du cautionnement se compose du capital à emprunter plus un intérêt annuel. Sur la base de la demande de cautionnement, l'OFT estime le taux d'intérêt annuel à prévoir et détermine en conséquence le montant du cautionnement dans la convention. Les entreprises de transport ne peuvent emprunter que le montant maximal de capital étranger qu'elles ont initialement demandé.

### **4.4 Cautionnement de la Confédération**

En vue de l'octroi d'un cautionnement solidaire de la Confédération, il s'agit de transmettre à l'OFT les documents suivants au plus tard dans les dix jours ouvrables précédant la date de versement :

- aperçu des offres de financement reçues (pour chaque tranche de financement, il convient de demander au moins deux offres, et de retenir celle dont le coût total est le plus bas) ;
- confirmation écrite des conditions de financement finales (*final term sheet*) ;
- projet de contrat de crédit/ de placement privé ou d'emprunt.  
Les créiteurs doivent être nommés de manière univoque, sauf en cas de financements par emprunts, auquel cas il faut indiquer un représentant des droits des créiteurs d'emprunt du cautionnement de la Confédération (banque d'émission) ;
- estimation du taux d'intérêt préférentiel obtenu grâce au cautionnement solidaire.

Le cautionnement solidaire de la Confédération est adressé directement au créiteur, l'entreprise de transport reçoit une copie.

#### **4.5 Provision**

Les preneurs de caution (entreprises de transport) assument les frais d'administration de la vérification nécessaire des risques et de la surveillance de leur solvabilité, ainsi qu'une prime de risque minimale. Conformément à l'art. 45 OEmol-TP, une provision d'un 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 du TRV.

### **5 Entrée en vigueur**

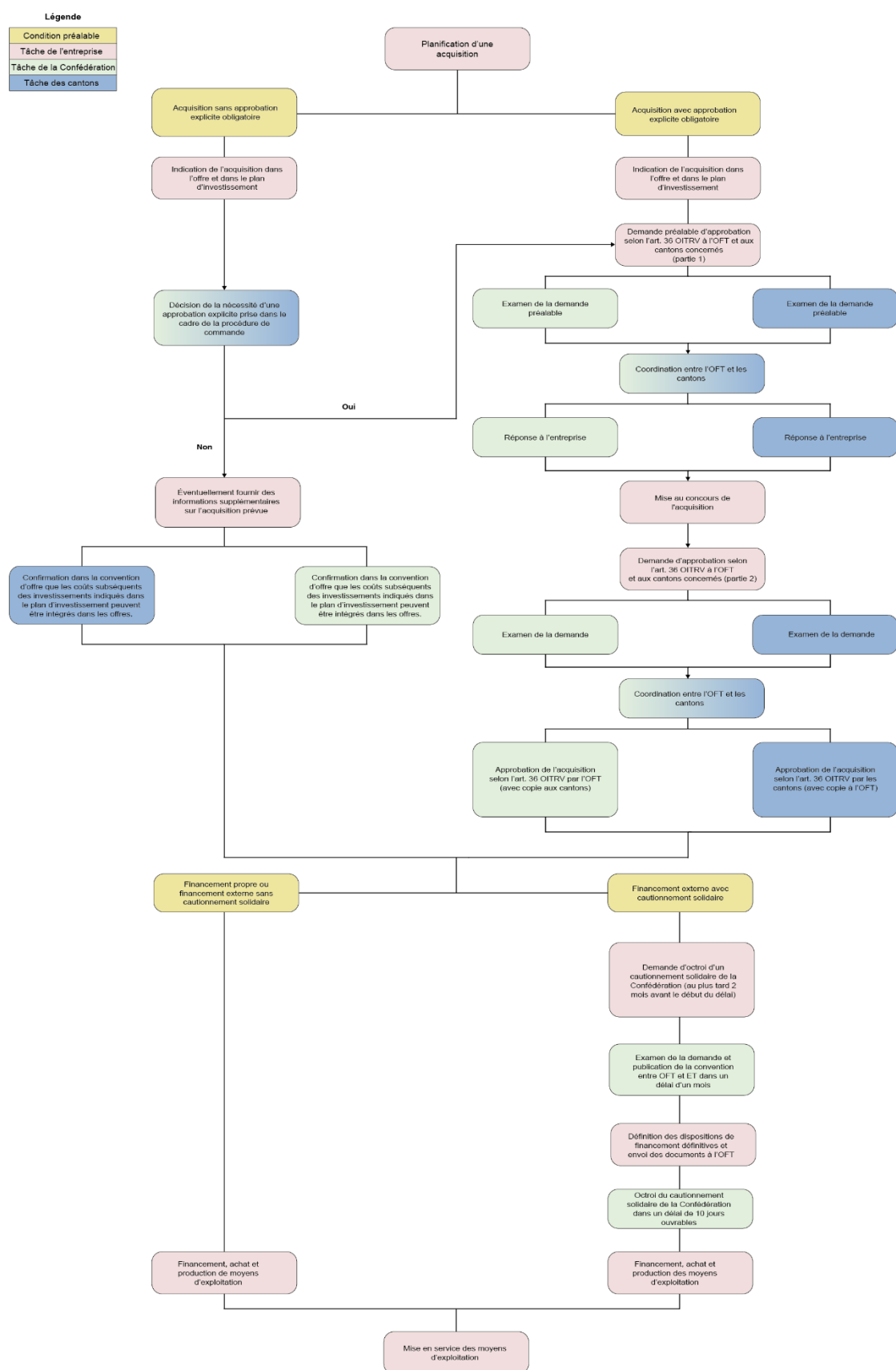
La version 1.0 entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2026.

Office fédéral des transports

Christa Hostettler  
Directrice

Martin von Känel  
Directeur suppléant

## Annexe : Déroulement chronologique de l'approbation des moyens d'exploitation et du cautionnement solidaire de la Confédération<sup>7</sup>



<sup>7</sup> L'illustration présente le cas type. Dans certains cas, des écarts sont possibles, par exemple lors de l'octroi de cautionnements pour des moyens d'exploitation déjà mis en service.