



Encouragement du transport par wagons complets isolés

Appel d'offres – questions reçues

1. Existe-t-il une vue d'ensemble du réseau TWCI actuel et des fréquences ainsi que des temps de parcours qui sont effectués sur chaque tronçon ?

Non, l'OFT ne dispose pas d'une vue d'ensemble à cet égard. Seul l'exploitant actuel du réseau en dispose.

2. Comment les subventions sont-elles gérées ? Est-ce l'unité d'intégration des systèmes qui est bénéficiaire parce qu'elle supporte les risques liés aux taux d'utilisation ? Ou certains montants sont-ils également reversés aux ETF ?

Dans tous les modèles d'organisation, les indemnisations ne sont versées que par un seul canal, à savoir l'unité d'intégration des systèmes. Dans le modèle de coordination et d'attribution, cette dernière est tenue de rémunérer les prestations fournies par les prestataires au moins à hauteur des coûts non couverts de leurs offres. Les prestataires peuvent toutefois choisir d'un commun accord entre eux d'autres modèles de rémunération, qui peuvent également inclure une participation aux bénéfices ou aux risques du résultat de l'ensemble de l'offre-réseau (voir ch. 8.1, appel d'offre).

3. Est-il possible d'obtenir des informations plus détaillées sur la réduction du prix de la prestation supplémentaire « Manœuvres dans les gares de triage », qui fait également partie du message concernant la loi sur le transport de marchandises, afin que ses conséquences puissent être représentées dans l'offre ?

Avec l'entrée en vigueur du nouvel art. 9c LCdF, il est également prévu de fixer les prix des prestations de manœuvre pour le transport de marchandises dans l'OARF-OFT. Cela nécessite l'adaptation de l'OARF, qui est actuellement mise en consultation. En automne, les milieux intéressés seront consultés à ce sujet après la mise en consultation de l'OARF. Les offres doivent donc se baser sur les prix figurant dans le [catalogue de prestations](#) actuel.

4. Quelles sont les exigences concrètes applicables à la « démonstration » exigée au ch. 4.1 concernant l'avantage de l'achat interne ou externe de prestations et comment garantir l'égalité de traitement des offres à cet égard ?



Il faut présenter les preuves de manière plausible et compréhensible, au moyen d'offres comparables de différentes entreprises pour des prestations partielles, qui doivent être jointes à l'offre. À défaut, il convient d'expliquer les particularités qui font qu'un seul soumissionnaire entre en ligne de compte et qu'il n'existe donc pas de solution de rechange appropriée. Les prestations fournies en interne doivent être facturées aux conditions du marché (art. 13, al. 7, nLTM).

5. En vertu des art. 67 LCdF et 36 LTV, les entreprises sont légalement tenues d'affecter les bénéfices provenant des secteurs indemnisés à une réserve de capital spéciale. Mais dans la nLTM, le Parlement n'a pas créé de base légale analogue. Quelles sont les conséquences si les statuts d'une entreprise avec laquelle une convention sur les prestations (CP) a été conclue ne sont pas modifiés ?

L'art. 13 nLTM délègue à l'OFT la compétence d'élaborer concrètement la procédure d'offre et les conditions de la CP. Le législateur a renoncé à réglementer de manière exhaustive les prescriptions et le contenu de la CP au niveau de la loi, car cela aurait conduit à une sorte de législation au cas par cas pour l'encouragement temporaire du TWCI en tant qu'offre-réseau. Il appartient donc à l'OFT, dans le respect des principes d'égalité de traitement, de proportionnalité et de transparence, de fixer les conditions de l'encouragement du TWCI et de prendre des mesures préventives pour garantir le respect des exigences.

Depuis la réforme des chemins de fer, le calcul des indemnités sur la base des quantités planifiées est également la pratique en vigueur pour les indemnités et les commandes dans le transport de marchandises. La constitution de réserves a pour but d'empêcher la sortie de fonds due à la distribution de bénéfices, qui est conditionnée par l'imputabilité des coûts calculés pour la détermination des indemnités. Seule une modification des statuts peut le garantir. Cette exigence a donc été fixée au ch. 6.2 du RFO. Une offre qui ne le garantit pas ne peut être prise en considération et, par conséquent, aucune convention ne peut être conclue. Il appartient à l'OFT de prévoir cette condition préalable à la conclusion de la CP afin de permettre la fourniture des prestations convenues de manière à couvrir les coûts (art. 13, al. 4, let. a et c, et al. 6, nLTM). Voir également les déclarations du message du Conseil fédéral (p. 71) : « Les bénéfices de l'offre-réseau doivent être affectés aux réserves et utilisés pour le développement de l'offre dans le TWCI. » Le droit des subventions s'applique également ici à titre général. Le principe de l'utilisation économe et efficace des ressources permet de déduire que les subventions ne doivent en principe pas générer de bénéfices, car un soutien ne doit pas dépasser les dépenses imputables.

6. Selon le message du Conseil fédéral (p. 71), la fixation des prix et des indemnités doit déjà garantir la capacité de réinvestissement dans le TWCI. Dans ce contexte, comment faut-il comprendre les prescriptions détaillées relatives à l'évolution des prix figurant au ch. 7.3 ?

Les prescriptions visent à garantir que les offres reposent sur une politique des produits et des prix axée sur le long terme (cf. également ch. 5.2 RFO). Les clients actuels et futurs bénéficient ainsi d'une plus grande sécurité de planification. Cf. également le

message du Conseil fédéral (p. 70) : « la convention sur les prestations prescrit l'évolution des prix des différentes offres-réseau. Les offres doivent être considérées comme un « panier » pour lequel l'évolution des prix est définie. L'indice doit en premier lieu s'orienter sur l'évolution générale des prix et sur celle du marché des transports (en particulier du fret routier). »

Si la politique tarifaire définie dans l'offre doit être adaptée, le processus d'adaptation des offres et de la convention prévu au ch. 12 s'applique.

7. Avec la nLTM, le Parlement n'a pas adopté de disposition légale sur le transfert temporaire de biens de production lors d'un changement de prestataire (analogue à l'art. 32 LTV). Sur quelle base juridique repose la réglementation décrite au ch. 7.4 et comment faut-il comprendre la formulation « peuvent être transférés » ? Pour qui la formulation potestative (« peuvent ») débouche-t-elle sur des obligations (le prestataire actuel doit-il céder les moyens de production, le nouveau fournisseur doit-il les reprendre) ?

Voir également la réponse à la question 5 concernant les compétences de l'OFT.

Avec la nLTM, le législateur poursuit l'objectif de moderniser et de perfectionner le TWCI afin que son exploitation puisse rester autofinancée et durable après deux périodes de CP. Cet objectif s'applique indépendamment du prestataire concret. C'est pourquoi la Confédération doit garantir que les moyens de production pour lesquels elle verse des indemnités sur la base de coûts calculés et d'une offre durable restent disponibles pour l'offre. La procédure et les conditions d'une éventuelle transition doivent être réglées dans la CP. L'OFT part du principe que la transition sera un cas exceptionnel. La CP prévoit une réglementation pour ce cas, de sorte qu'elle crée une obligation de reprendre les moyens de production.

8. Conformément à l'art. 3, al. 2, nLTM, les offres de transport de marchandises par rail doivent être autofinancées. Les dispositions de l'art. 13 en relation avec l'art. 35 nLTM visent donc à amortir les mesures nécessaires en matière de coûts et de recettes pour parvenir à un TWCI autofinancé au moyen d'un encouragement financier temporaire. Selon notre interprétation, le principe de l'indemnisation des coûts non couverts planifiés, connu dans le domaine de la commande de prestations d'infrastructure et du TRV, ne s'applique donc pas. Cette appréciation est-elle correcte ? Dans la négative, sur quelle base juridique repose la délimitation des prestations indemnisées postulée au ch. 8.1 et, en particulier, l'exclusion de la distribution, indispensable à la fourniture des prestations de TWCI ?

L'art. 3, al. 2, nLTM autorise la Confédération à verser des indemnités dans certains cas et ne s'applique en aucune manière aux activités de l'économie privée : « Il va de soi que ce principe n'est pas une exigence imposée aux entreprises de transport de marchandises. » (Message concernant la LTM, ch. 5.2, p. 101).

Depuis la réforme des chemins de fer, le calcul des indemnités sur la base des quantités planifiées est également la pratique en vigueur pour les indemnités et les commandes dans le domaine du transport de marchandises. Par définition, l'offre ne peut

porter que sur l'étendue *planifiée* des prestations et sur les recettes et coûts *planifiés* qui en découlent. Une indemnisation des coûts non couverts effectifs contrecarrerait la force obligatoire de l'offre et transférerait à la Confédération tous les risques entrepreneuriaux liés à la fourniture des prestations. En outre, une indemnisation *a posteriori* ne serait pas non plus finançable par le crédit d'engagement approuvé et les crédits budgétaires annuels.

Voir également à ce sujet les déclarations du message : « les indemnités annuelles pour le maintien de l'offre-réseau convenue sont fixées dans la convention sur les prestations. Des montants fixes annuels sont prévus pour la conception et le calcul des indemnités, en fonction des crédits budgétaires alloués par le Parlement. Ces montants fixes découlent – en partant du déficit réalisé aujourd'hui dans le TWCI – de la définition décrite ci-dessus de l'offre, de l'évolution des prix et de l'effet visé des investissements sur la productivité et l'offre » (p. 70).

En cas d'écarts entre les valeurs théoriques et effectives, le processus d'adaptation des offres et des conventions décrit au ch. 12 du RFO est défini et convenu dans la CP.

Lors de la facturation de ses prestations à l'unité d'intégration des systèmes, le distributeur doit s'assurer que celles-ci couvrent les coûts. L'indemnité est versée à l'unité d'intégration des systèmes.

9. *Dans quelles conditions-cadres la tâche de versement des subventions qui incombe en réalité à la Confédération doit-elle être accomplie ? Cela implique-t-il des exigences supplémentaires et coûteuses en matière de comptabilité et de conformité (afin de garantir la neutralité) ?*

Voir ch. 8.1 RFO. La refacturation des indemnités doit être réglée dans les relations contractuelles entre l'unité d'intégration des systèmes et les prestataires. La Confédération n'impose aucune autre exigence à cet égard.