



Directive (guidance) : Imputabilité des coûts

Référence : BAV-313.00-17/4

Mentions légales

Éditeur :	Office fédéral des transports, 3003 Berne
Auteur :	Division Financement de l'OFT
Distribution :	Publication sur le site Web de l'OFT
Versions linguistiques :	Allemand (version originale) Français (traduction) Italien (traduction)
Version :	2.0 du 1 ^{er} janvier 2026



Table des matières

1	But, champ d'application et destinataires	3
2	Bases légales	3
2.1	Principales 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	7
6	Liste des abréviations	8
7	Répertoire des illustrations	8
	Annexe : exemples de coûts imputables	9
A1	Frais de personnel	9
A1.1	Facilités de circulation du personnel (FVP)	9
A1.2	Caisses de pensions	9
A2	Véhicules et moyens d'exploitation	9
A2.1	Modèles de lissage	9
A2.2	Bus électriques, trolleybus et bateaux (propulsions alternatives, écologiques)	10
A2.3	Réception de la téléphonie mobile dans les véhicules ferroviaires	11
A2.4	Wifi dans les véhicules	11
A2.5	Matériel roulant historique	11
A3	Exploitation et production	12
A3.1	Coûts des installations photovoltaïques en TRV	12
A3.2	Coûts des arrêts de bus, des gares et des débarcadères.....	12
A3.3	Rémunération pour utilisation d'ouvrages, d'installations et d'équipements sur le domaine ferroviaire.....	13
A3.4	Prestations de service à la clientèle dans les gares.....	13
A3.5	Répartition des coûts des voies de garage des ateliers	14
A3.6	Mesures de compensation LHand pour les arrêts de bus	14
A3.7	Coûts du démantèlement d'installations à câbles indemnisées	14
A4	Limitations de capacité et chantiers planifiables	15
A4.1	Limitations de capacité (chemin de fer).....	15
A4.2	Fermeture de routes (bus).....	15
A5	Marketing et communication et autres frais administratifs	16
A5.1	Sponsoring	16
A5.2	Lobbying	16
A5.3	Enseignement.....	16
A5.4	Marketing divers	16
A5.5	Restauration	17
A6	Coûts divers	17
A6.1	Impôts des secteurs sans lien nécessaire avec l'activité soumise à concession (activités annexes).....	17
A6.2	Recherche et innovation	17
A6.3	Dédommagements des droits des passagers	18

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 en 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. L'imputabilité des coûts en TRV ne permet pas d'en déduire que seul le TRV doit assumer ces coûts : ils doivent être répartis sur tous les secteurs concernés (principe de causalité).

La clarification de l'imputabilité des coûts pour des prestations commandées sans la participation de la Confédération, notamment en transport local, relève 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 Principales 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 et la présentation des comptes du transport 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](#))

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). La section 6 de la LTV constitue notamment des dispositions de loi spéciale, et dispose 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 doit pouvoir être menée à bien au moindre coût et avec le minimum de formalités administratives (art. 10, al. 1, let. a, 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. 1, 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, au contraire, 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 une mesure 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, les coûts échus ne donnent 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 de la mesure (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 :

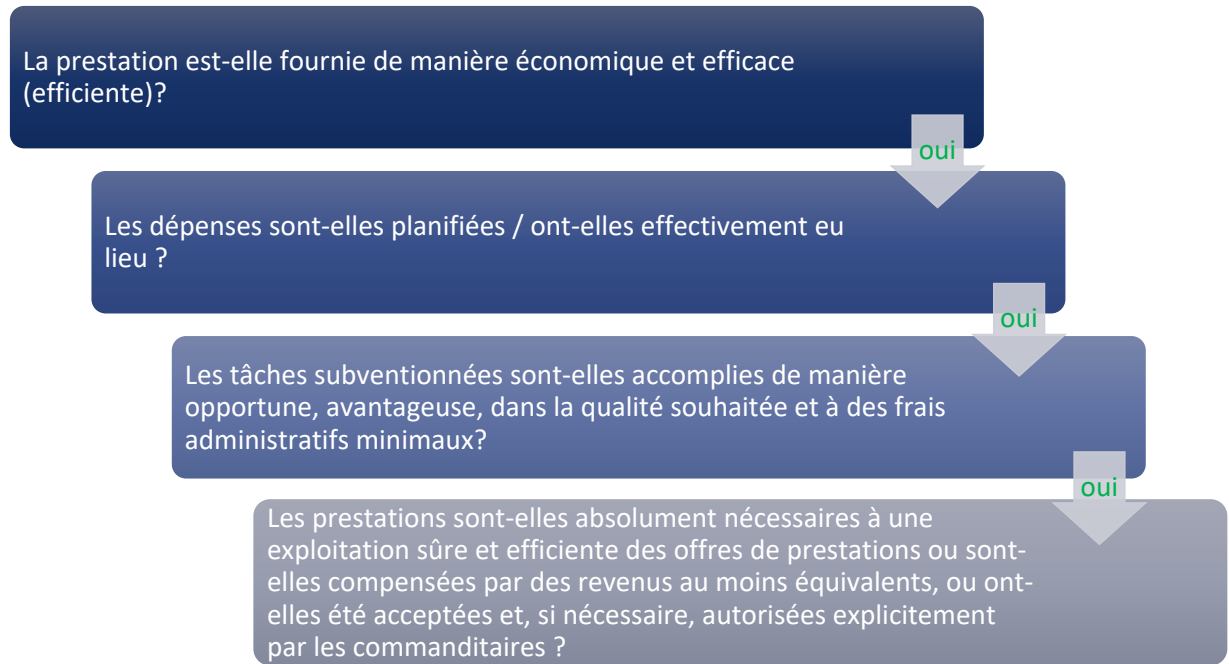


Figure 1 : principes de l'évaluation

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 échu	Voir ch. 2.2.1
Efficace	Les ressources disponibles sont utilisées de manière à atteindre l'effet souhaité ou de sorte qu'il en résulte 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 contient au premier chef des exemples de cas dans lesquels les coûts du secteur TRV sont imputables. 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.

Pour certains thèmes, il est expliqué que l'imputabilité doit être réglée dans la convention d'objectifs, Si aucune convention n'est conclue avec une ET en vertu de l'art. 25 OITRV, le sujet doit être réglé à part par écrit. Si une convention n'est conclue que plus tard avec une ET, l'imputabilité des coûts peut être réglée temporairement dans la convention d'offre.

5 Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le 1^{er} janvier 2026 et est applicable aux comptes annuels bouclés au 31 décembre 2027 ou plus tard et à partir de la procédure de commande 2027.

Office fédéral des transports

Christa Hostettler
Directrice

Martin von Känel
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	Installation photovoltaïque
LCC	<i>Life Cycle Cost</i>
LITRA	Service d'information pour les transports publics
OFT	Office fédéral des transports
P&R	<i>Park and Ride</i>
TP	Transports publics
TRV	Transport régional de voyageurs
UTP	Union des transports publics

7 Répertoire des illustrations

Figure 1 : principes de l'évaluation	6
--	---

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 2e 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 1re classe à des collaborateurs actifs, mais l'OFT attend que les ET fassent preuve de retenue dans cette pratique. En principe, ces coûts sont également imputables. En lieu et place de l'AG FVP, des cartes réseau peuvent être remises aux collaborateurs actifs.

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

Sont imputables les coûts qui échoient lors de l'octroi d'articles FVP conformément au T639 (y c. contributions de l'employeur aux assurances sociales et contributions à la TVA). Les coûts d'une remise gratuite d'articles FVP ou issus de rabais supérieurs aux prix du T639 accordés aux proches de collaborateurs, aux retraités ou à des tiers ne sont pas imputables. Cela vaut aussi pour les contributions aux assurances sociales et les contributions à la TVA sur les avantages supplémentaires accordés sur ces articles.

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 aux 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 (TP), 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 effets sur les postes du bilan en lien avec les modèles de lissage doivent être surveillés efficacement et en temps utile. Ils doivent être attestés de manière transparente dans le cadre des rapports sur les comptes annuels établis pour les commanditaires ;
- Tout bénéfice ou perte éventuels doit être crédité ou débité 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. La démarche adoptée ne doit pas entraîner d'écart entre la comptabilité financière et la comptabilité analytique ;
- La démarche adoptée doit être représentée au moins par série ou type de véhicules et attestée séparément dans le cadre des comptes annuels ;
- Les prestations externes ne peuvent être prises en compte que si elles sont liées à une sortie de liquidités directe et estimable. Les prestations internes ne sont prises en compte que si elles peuvent être identifiées et attestées clairement ;
- La démarche adoptée est appliquée exclusivement aux coûts non activables des révisions des véhicules ou du gros entretien ;
- En cas de vente des véhicules, l'économie au prorata doit être prise en compte dans le prix de vente.

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

En vertu de l'art. 41a de la loi sur le CO₂ ([RS 641.71](#)), des fonds sont disponibles pour encourager financièrement les technologies de propulsion électrique des bus et des bateaux. Dans le TRV commandé conjointement, ces fonds permettent de financer par des contributions à fonds perdu 75 % des surcoûts par rapport à l'acquisition de bus conventionnels et 30 % des surcoûts par rapport à l'acquisition et à la conversion de bateaux conventionnels. Voir également à ce sujet la directive « Encouragement financier des technologies de propulsion électrique »¹.

Les surcoûts résiduels peuvent être cofinancés dans le cadre des fonds disponibles dans la procédure de commande ordinaire. 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.

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

¹ www.bav.admin.ch → Thèmes généraux → Environnement → Encouragement des propulsions électriques

A2.3 Réception de la téléphonie mobile dans les véhicules ferroviaires

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. 36 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 considère qu'il n'est pas nécessaire d'équiper tous les véhicules. Une participation au financement est possible en premier lieu pour les offres fortement 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 d'une demande relative aux moyens d'exploitation (art. 36 OITRV) relative au matériel roulant concerné. Le financement des coûts subséquents du wifi dans le matériel roulant en service doit être fixé dans la convention d'objectifs.

A2.5 Matériel roulant historique

Conformément à l'art. 33 OITRV, les coûts non couverts pour l'entretien et l'exploitation du matériel roulant historique du TRV peuvent être pris en compte. Les coûts du matériel roulant qui a été utilisé principalement dans d'autres secteurs (transport grandes lignes, transport local, transport de marchandises) ainsi que les coûts qui ne concernent pas le matériel roulant historique ne peuvent pas être pris en compte.

Peut être considéré comme matériel roulant historique tout matériel roulant qui n'est plus utilisé de manière régulière, indépendamment de son âge. Les ET et les commanditaires se mettent d'accord dans le cadre de la convention d'objectifs sur le matériel roulant à conserver et sur les coûts à prendre en compte.

La décision sur l'imputation des coûts du matériel roulant historique est prise pour chaque ET au cas par cas. Le contexte varie fortement d'une ET à l'autre. Des prescriptions financières uniformes, par exemple un pourcentage maximal pour les coûts du matériel roulant historique, ne sont donc pas appropriées.

Sont pris en compte aussi bien les frais propres au matériel roulant, tels que les frais d'entretien ou les frais de stationnement (dépôt, garage), que les contributions à des tiers, notamment à des fondations qui s'occupent de la conservation du matériel roulant.

Les offres doivent tenir compte des éventuelles recettes générées par l'utilisation du matériel roulant historique – par exemple pour des courses charter – ainsi que des dons. Ces recettes doivent être présentées comme des produits annexes.

Il faut s'assurer que tant les coûts propres que les contributions à des tiers se limitent aux coûts du matériel roulant historique du TRV. Cela peut être garanti de plusieurs manières :

- les coûts des véhicules du TRV sont saisis à part et ne sont imputés qu'aux lignes du TRV ;

- la part des coûts du TRV aux coûts totaux du matériel roulant historique est déterminée. Les coûts totaux peuvent être répartis sur toutes les lignes de l'ET grâce à une clé de répartition uniforme. Il faut veiller à ce que le TRV ne doive pas assumer des coûts trop élevés du fait de cette démarche. Exemple : les coûts non couverts d'une fondation exploitant 50 % de véhicules TRV ne sont imputables qu'à raison de 50 % aux lignes du TRV, les autres 50 % doivent être financés autrement.

La preuve du respect des prescription incombe à l'ET.

La prise en compte des coûts du matériel roulant historique doit être réglée dans la convention d'objectifs, faute de quoi les coûts ne peuvent pas être pris en compte. Une réglementation ad hoc est requise pour les ET qui n'ont pas de convention d'objectifs.

A3 Exploitation et production

A3.1 Coûts des installations photovoltaïques en TRV

Les installations photovoltaïques sur les constructions du secteur TRV (dépôts, ateliers ou immeubles administratifs) 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 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.²

A3.2 Coûts des arrêts de bus, des gares et des débarcadères

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 et des débarcadères dans le TRV incombe en principe 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, les gares routières et les débarcadères peuvent notamment être pris en compte :

- information à la clientèle (informations sur les horaires et les quais, affichage dynamique des informations pour la clientèle)³ ;

² www.bav.admin.ch → Thèmes généraux → Auxiliaires de travail → Guide → Guide supplémentaires

³ Base : standard de la branche Information à la clientèle (BS-KI) : www.öv-info.ch → Standards de la branche → Standard de la branche Information à 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. Si des coûts doivent être pris en compte temporairement dans les offres TRV du fait de conventions existantes, il faut l'indiquer en toute transparence dans la convention d'objectifs.

Les autres coûts liés à l'exploitation des gares routières, des arrêts de bus et des débarcadères (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.

Pour les investissements dans des débarcadères qui sont en lien direct avec de nouveaux moyens d'exploitation, une considération au cas par cas s'impose. L'examen et l'approbation ont lieu dans le cadre d'une demande relative aux moyens d'exploitation (art. 36 OITRV).

A3.3 Rémunération pour utilisation d'ouvrages, d'installations et d'équipements sur le domaine ferroviaire

En vertu de l'art. 35 LCdF, les GI sont tenus de permettre le raccordement des chemins de fer entre eux et à d'autres ET. Cette obligation ne signifie toutefois pas que les GI doivent assumer eux-mêmes les coûts qui en résultent. Ils n'ont notamment pas l'obligation de construire ou de financer 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 les coûts d'investissement dans les arrêts de bus ou les gares routières, même si ceux-ci sont situés sur le terrain de l'entreprise ferroviaire.

Dans des cas exceptionnels uniquement et avec l'accord explicite de l'OFT, le GI, en tant que propriétaire foncier, peut effectuer 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 totaux effectifs lui soient remboursés. Conformément à l'art. 35 LCdF, ce point doit être réglé dans une convention avec l'ET. Dans ce cas, les coûts convenus peuvent être pris en compte dans les offres TRV.

Conformément à l'art. 26 OCPF, seuls les coûts effectifs peuvent être pris en compte et non les intérêts théoriques. Par conséquent, les GI et les ET ne peuvent pas convenir d'indemnités allant au-delà des coûts effectifs (location au prix du marché) pour l'utilisation de surfaces de l'infrastructure (notamment points de vente, emplacements des distributeurs automatiques) et les prendre en compte dans les offres TRV. En ce qui concerne la facturation des coûts des points de vente entre les secteurs Infrastructure et Transports, voir A3.4.

A3.4 Prestations de service à la clientèle dans les gares

Les prestations de service du secteur Transport destinées à la clientèle dans les gares incluent les points de vent et les distributeurs automatiques.

Les salles d'attente et les autres prestations de service telles que les WC, les casiers ou les installations P&R ne peuvent pas être financées par le secteur Transport. Ces coûts ne peuvent donc pas être pris en compte dans les offres. Pour les points de vente avec salle d'attente intégrée, les coûts doivent être répartis entre les secteurs. L'espace à financer par le secteur Transport se limite au guichet et à la partie utilisée par les collaborateurs de la vente. Les installations nécessaires à l'accès aux installations d'accueil du public font partie de l'infrastructure (aire de circulation, installations d'accueil, sans les secteurs commerciaux).

Pour les installations à câbles, il n'y a pas de secteurs distincts ; tous les coûts peuvent être pris en compte dans le secteur Transport.

A3.5 Répartition des coûts des voies de garage des ateliers

L'art. 62, al. 1, LCdF délimite les installations du domaine des transports qui font partie de l'infrastructure. Il s'agit notamment des gares de triage, des installations de réception et de formation des trains ainsi que des installations publiques de chargement pour le transport de marchandises. Font partie des chemins de fer, mais pas explicitement de l'infrastructure, les installations de voie et les bâtiments destinés à l'entretien du matériel roulant (installations d'entretien, ateliers) ou au dépôt prolongé de matériel roulant du secteur Transport (art. 62, al. 3, LCdF).

Les ateliers et les installations d'entretien des véhicules du secteur Transport doivent donc en principe être financés par le secteur Transport, de même que les voies de garage destinées au dépôt prolongé ou durable de véhicules. Si des véhicules en service régulier sont effectivement garés (entre deux services) devant ou derrière un atelier, les voies peuvent être financées au titre du secteur infrastructure jusqu'à l'entrée dans l'atelier ; la porte d'entrée de l'atelier constitue alors la limite pour la répartition des coûts entre les secteurs Infrastructure et Transport. Si aucun dépôt de véhicules en service régulier n'a lieu devant ou derrière l'atelier, la limite entre le GI et le secteur Transport se situe à la pointe de l'aiguille de raccordement à l'infrastructure. Les installations de voie menant aux dépôts d'ETF ou d'associations historiques ainsi que les dispositifs de raccordement à l'infrastructure sont pris en charge par les raccordés. Si seules certaines voies sont utilisées pour des dépôts réguliers, il est judicieux de subdiviser les voies. Les voies faisant l'objet d'une utilisation mixte doivent être attribuées à un seul secteur. Si une installation a plusieurs fonctions, la répartition des coûts doit être abordée en temps utile. Les voies de raccordement au sens de la LTM qui servent exclusivement au transport de marchandises, sont exceptées de cette règle.

A3.6 Mesures de compensation LHand pour les arrêts de bus

La loi sur l'égalité pour les handicapés ([LHand ; RS 151.3](#)) dispose que les constructions, les installations et les véhicules des transports publics qui sont déjà en service auraient dû être adaptés aux besoins des personnes handicapées au plus tard fin 2023 et devraient donc pouvoir être utilisés en principe de manière autonome et spontanée par ces personnes. Lors de la mise en œuvre, l'art. 11 LHand permet d'appliquer le principe de proportionnalité. Si l'on renonce à éliminer une inégalité (par ex. adaptation d'un arrêt afin qu'il soit accessible sans obstacle), il faut prévoir, en vertu de l'art. 12, al. 3, LHand, une solution de rechange appropriée.

Des mesures s'imposent lorsque les arrêts de bus ne satisfont pas aux exigences, soit parce qu'une adaptation n'a pas encore pu être réalisée par manque de temps (mesures temporaire) soit parce que l'adaptation serait disproportionnée (mesure de compensation). La solution primaire est l'assistance fournie par le personnel sur place. Si cela n'est pas réalisable, il faut mettre en œuvre d'autres mesures, par exemple un service de navette entre les arrêts.

Le financement des mesures de compensation ou temporaires est soumis au principe de causalité, ce qui signifie que les mesures de compensation doivent être financées par les propriétaires de routes ; les coûts ne peuvent donc pas être pris en compte dans les offres.

A3.7 Coûts du démantèlement d'installations à câbles indemnisées

Les coûts du démantèlement d'installations à câbles commandées conjointement par la Confédération et les cantons sont en principe imputables. En cas de remplacement, la vérification et l'approbation ont lieu dans le cadre d'une demande relative aux moyens d'exploitation (art. 36 OITRV). Si l'installation à câbles n'est pas remplacée par une autre installation à câbles mais, par exemple, par une ligne de bus, il faut que l'ET et les commanditaires concluent en temps utile une convention sur la prise en charge des coûts du démantèlement, en tenant compte des produits de la vente (immeubles, biens-fonds). Ces coûts peuvent aussi être financés après la cessation de l'exploitation.

A4 Limitations de capacité et chantiers planifiables

A4.1 Limitations de capacité (chemin de fer)

Les limitations de capacité sont traitées aux art. 11b et 11c OARF ainsi que 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 planifiées pour une durée inférieure à une année d'horaire (art. 11c, al. 2, OARF)

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 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 limitations de capacité 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 non couverts 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.

Limitations de capacité sur la voie étroite planifiées pour une durée inférieure à une année d'horaire (art. 11c, al. 3 et 4, OARF)

Pour les lignes à voie étroite, le GI indemnise l'ETF des surcoûts des prestations de transport liées au transport de remplacement (des trains). Comme pour la voie normale, les offres TRV doivent être présentées en faisant abstraction des fermetures.

Limitations de capacité planifiées pour une durée d'au moins une année horaire (art. 11c, al. 5, let. a, OARF)

Si les limitations de capacité durent au moins une année d'horaire entière, le GI prend en charge, aussi bien pour la voie normale que pour la voie étroite, les surcoûts des transports de remplacement qui résultent de la comparaison des coûts de l'offre commandée en transport de voyageurs avec ceux d'une année d'horaire appropriée future ou passée.

L'établissement des offres et la prise en charge des coûts doivent être définies au cas par cas par les commanditaires et par l'ET.

Limitations de capacité non planifiées (par ex. suite à des phénomènes naturels)

L'art. 11b OARF et la section 4 de l'OARF-OFT se réfèrent aux limitations de capacité planifiables liées à des travaux de construction. Les coûts du remplacement des trains lors de limitations de capacité dues à d'autres raisons doivent être pris en charge par les secteurs Transport respectifs. La possibilité d'un recours contre le tiers responsable demeure réservée.

A4.2 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 en principe être imputés aux responsables de la perturbation du trafic, si le droit cantonal le permet. Sinon, 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 l'année suivante. Dans ce cas, une réserve au sens de l'art. 40 OITRV doit 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.

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 (par ex. les coûts des *lounges* dans les stades de sport). Par contre, des « partenariats » sont envisageables au sens de partenaires de mobilité lors de manifestations ou autres (par ex. courses spéciales à destination du stade en contre-prestation pour la publicité de l'ET dans le stade). La convention d'objectifs doit fixer les modalités de ces partenariats.

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'affaires.

Il n'est pas possible de prendre en compte les coûts du marketing pour les clients finaux (B2C) dans le secteur Infrastructure.

A5.5 Restauration

Les coûts non couverts des prestations de restauration (en particulier des voitures-restaurant ou -bistrot) peuvent être pris en compte dans les offres si les commanditaires ont donné leur accord explicite. L'offre de prestation et le montant approximatif ou maximal des coûts non couverts acceptés doivent être fixés dans la convention d'objectifs.

A6 Coûts divers

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

Conformément à l'art. 23, al. 1, let. j, de la loi fédérale sur l'harmonisation des impôts directs des cantons et des communes ([LHID ; RS 642.14](#)), les entreprises titulaires d'une concession qui reçoivent des indemnités sont exonérées des impôts directs visés à l'art. 2 LHID (impôt sur le revenu et sur la fortune, impôt à la source pour les entreprises étrangères, impôt sur les gains immobiliers).

Les bénéfices issus de l'activité concessionnaire sont également exonérés d'impôt et sont disponibles librement. Les exploitations annexes et les immeubles qui n'ont pas de rapport indispensable avec l'activité concessionnaire ne sont pas exonérés d'impôt. Les impôts de secteurs sans lien indispensable avec l'activité concessionnaire ne peuvent donc pas être pris en compte dans les secteurs qui ont droit à des indemnités, pas même par le biais de répartitions (par ex. frais administratifs généraux). Les installations qui n'ont pas de lien indispensable avec l'activité concessionnaire mais qui restent dans le secteur donnant droit à des indemnités sont soumises à des obligations fiscales. Ces dépenses fiscales peuvent être imputées au secteur indemnisé (par ex. installation de radiocommunication mobile sur un dépôt).

En vertu de l'art. 65 LCdF, le secteur Infrastructure est en outre exonéré des impôts fonciers cantonaux et communaux.

A6.2 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'OFT⁴).

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 (voir directive de l'OFT « Programme d'encouragement de l'innovation dans le transport public de voyageurs »⁵). Si un financement par ce programme n'est pas possible, il faut clarifier dans le cadre de la procédure de commande ou de la convention d'objectifs si les commanditaires approuvent le financement des coûts

⁴ www.bav.admin.ch → Thèmes généraux → Recherche et innovation.

⁵ www.bav.admin.ch → Thèmes généraux → Recherche et innovation → Innovation TPV → Aperçu

et si les coûts d'un projet d'innovation peuvent ainsi être pris en compte dans les offres et les comptes effectifs.

A6.3 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 61 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 des indemnités qui dépassent la solution nationale ne sont pas imputables.