



---

# Directive OFT (guidance) : Prix de transfert des prestations intra- consortium dans les secteurs indemnisés (TRV et infrastructure)

---

Référence : BAV-313.00-17/4

## Mentions légales

Éditeur :	Office fédéral des transports, 3003 Berne
Auteur :	Division Financement de l'OFT
Publication :	Site Internet de l'OFT
Versions linguistiques :	Allemand (original) Français (traduction) Italien (traduction)
Version :	1.1 du 1 <sup>er</sup> juillet 2025



## Table des matières

<b>1</b>	<b>Résumé .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>But, champ d'application et destinataires .....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Bases légales.....</b>	<b>3</b>
<b>4</b>	<b>Définitions et terminologie .....</b>	<b>4</b>
<b>5</b>	<b>Principes .....</b>	<b>5</b>
	5.1 Mise en œuvre pratique .....	5
<b>6</b>	<b>Schéma décisionnel pour l'affectation à la méthode des prix de transfert .....</b>	<b>6</b>
<b>7</b>	<b>Méthodes des prix de transfert .....</b>	<b>7</b>
<b>8</b>	<b>Exemples.....</b>	<b>8</b>
<b>9</b>	<b>Entrée en vigueur .....</b>	<b>10</b>
	<b>Annexe I : Définition des prestations centrales .....</b>	<b>11</b>

## **1 Résumé**

La présente directive règle, du point de vue de la législation spéciale et du droit des subventions, les prix de transfert en vue de l'imputation des prestations entre les sociétés en consortium ou entre les domaines d'activité. Par souci de simplicité et de compréhensibilité, la structuration des prix de transfert applicables doit se faire dans un premier temps sur la base de principes définis et valables de manière générale (ch. 5). Puis il faut utiliser un schéma décisionnel afin de déterminer la méthode de fixation des prix de transfert applicable. Selon la prestation fournie ou commandée, l'imputation doit se faire aux coûts complets, au moyen de la méthode de majoration des coûts ou encore de celle de la comparaison des prix.

## **2 But, champ d'application et destinataires**

La présente directive fixe les plus importants principes d'imputation des prestations entre les sociétés en consortium et entre les domaines d'activité afin de respecter les lois spéciales et la loi du 5 octobre 1990 sur les subventions (LSu).

En raison de la diversité des structures et des tailles des sociétés, il n'est ni souhaitable ni judicieux de régler tous les cas de figure envisageables. Les questions spécifiques aux entreprises et aux groupes quant à leur structure doivent être traitées selon les principes énoncés au ch. 5 et élucidées au cas par cas avec les commanditaires.

La présente directive est applicable à toutes les entreprises de transport (ET) et à tous les gestionnaires d'infrastructure (GI) qui opèrent dans les secteurs du transport régional de voyageurs (TRV) ou de l'infrastructure ferroviaire, pour autant qu'ils perçoivent des prestations au sein d'un consortium et/ou de domaines d'activité. Ses principes sont applicables par analogie aux ET qui font partie de ou qui appartiennent à une corporation de droit public ainsi qu'aux ET actives dans le secteur « autres prestations de transport commandées ».

## **3 Bases légales**

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

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

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

*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](#)).*

#### 4 Définitions et terminologie

<i>Acquisition in-house</i>	Les acquisitions <i>in house</i> sont des activités lors desquelles des prestations et des contre-prestations sont échangées au sein de la même personne morale. Dans ce cas, le mandant public achète la prestation nécessaire auprès d'une de ses unités d'organisation sans personnalité juridique, par exemple auprès d'un service interne à l'administration.
<i>Acquisition quasi in-house</i>	Dans le cas des acquisitions quasi <i>in-house</i> , le mandant public confie un mandat à un prestataire qui est juridiquement une autre personne morale que lui-même. Le prestataire est cependant sous son contrôle étendu et effectue l'essentiel de ses activités pour le compte du mandant.
<i>Compensation intra-consortium</i>	Imputation des prestations entre domaines d'activité ou entre sociétés en consortium
<i>Consortium</i>	Fusion de deux ou plusieurs entreprises juridiquement autonomes. Un consortium consiste au moins en une société-mère et une filiale.
<i>Coûts complets</i>	Les coûts complets comprennent tous les coûts encourus dans le cadre de la production d'une prestation/d'un produit, y compris les répartitions et les coûts de structure.
<i>Domaine d'activité</i>	Un domaine d'activité est un secteur, un domaine ou une division, délimité dans la comptabilité analytique, au sein d'un consortium de compte général ou d'une entité juridique. Il existe des domaines d'activité indemnisés et d'autres non indemnisés.
<i>Exigence d'activité</i>	L'entreprise fournit ses prestations principalement pour les secteurs subventionnés.
<i>Imputation de prestations</i>	Imputation de coûts ou de recettes
<i>Joint venture (coentreprise)</i>	Une coentreprise est un projet commun entre des entreprises indépendantes sur le plan juridique et économique, dans lequel les partenaires partagent la responsabilité de la gestion et les risques financiers.
<i>Méthode de comparaison des prix</i>	La méthode de comparaison des prix compare le prix convenu entre les sociétés du groupe et/ou les domaines d'activité avec les prix convenus sur le marché entre des tiers indépendants pour des transactions comparables (prix du marché).
<i>Méthode de majoration des coûts</i>	La méthode de majoration des coûts se base sur les coûts complets et autorise un supplément pour couvrir en premier lieu le risque et permettre la constitution de réserves.
<i>Prix du marché</i>	Le prix du marché doit correspondre au prix qui serait convenu entre deux entreprises indépendantes (« <i>dealing at arm's length</i> »).
<i>Prix de transfert</i>	Prix appliqué dans le cadre de l'échange de prestations entre les domaines d'activité et les sociétés en consortium.
<i>Prestations centrales</i>	Les prestations centrales sont les prestations primaires nécessaires à l'accomplissement des activités subventionnées. Celles-ci varient en fonction du type de transport ou de subvention et sont définies à l'annexe I.
<i>Société en consortium</i>	Les sociétés en consortium sont toutes les sociétés au sein d'un consortium dirigé. La société-mère dirige la filiale en détenant au moins la moitié des droits de vote. Pour autant que la simple possibilité d'une influence dirigeante existe, il y a aussi direction par ex. par une convention entre actionnaires ou par la majorité au sein de l'organe de surveillance ou de direction.
<i>Tiers</i>	Par tiers, on entend une personne physique ou morale indépendante du domaine d'activité ou de la société en consortium.

## 5 Principes

Lors de la structuration des imputations des prestations et des prix de transfert entre sociétés en consortium et domaines d'activité, les principes ci-après s'appliquent en ce qui concerne les états de fait déterminants pour les subventions :

**Économie** : traitement rationnel et économe des subventions dans le but de réaliser le revenu/l'utilité demandés en utilisant aussi peu de moyens financiers et d'autres ressources que possible (principe du minimum) ou de réaliser un revenu/une utilité aussi importants que possible moyennant des dépenses financières données (principe du maximum).

**Économie d'entreprise** : du point de vue de l'économie d'entreprise, la structuration doit pouvoir être motivée de manière objective. Une structuration visant à déplacer des bénéfices ou à contourner des dispositions des lois spéciales ou du droit des subventions n'est pas permise.

**Uniformité et continuité** : la structuration doit être aussi simple que possible, tout en permettant malgré tout une allocation correcte des recettes et des coûts. La structuration doit être limitée au minimum utile. Dans le cas de prestations mineures, on peut renoncer à un transfert interne lorsque l'effort administratif de l'imputation dépasse l'utilité. La structuration doit aussi rester continue et les modifications doivent pouvoir être motivées.

**Transparence, retraçabilité et documentation** : la structuration doit être transparente et retraçable. Elle doit permettre le contrôle par les commanditaires, les organes de révision et les organes de surveillance financière. Cela implique que les principes et les conditions de l'imputation des prestations et des calculs soient réglés par écrit, par exemple au moyen d'un contrat ou dans un manuel ou une directive interne. La structure du compte des coûts doit permettre de comprendre ce dernier.

**Prestations centrales fournies par l'entreprise elle-même et entreprises chargées des transports** : la structuration doit tenir compte du fait que l'ET fournit en règle générale elle-même les prestations centrales nécessaires pour accomplir les prestations commandées et subventionnées. Cela signifie que les ressources centrales (personnel, véhicules, etc.) doivent généralement se trouver dans l'ET concessionnaire et subventionnée. Exception : l'attribution de prestations du concessionnaire à une entreprise chargée du transport. Cela reste possible ; la réglementation à ce sujet ne fait pas l'objet de la présente directive.

### 5.1 Mise en œuvre pratique

**Les dispositions des lois spéciales sont prioritaires, mais peuvent mener à un besoin d'éclaircissements** : la fixation des principes d'imputation repose sur les dispositions des lois spéciales et sur le droit des subventions. Vu les différentes prescriptions légales, il peut en résulter un besoin d'éclaircissements, par exemple en rapport avec le droit fiscal : les autorités fiscales compétentes ont édicté leurs propres directives sur les prix de transfert déterminants sur le plan fiscal. Si des dispositions de lois spéciales influencent la politique des prix entre des secteurs orientés vers le marché et ceux donnant droit aux indemnités, les attestations de résultats de droit commercial établies sur cette base sont en principe déterminantes pour définir le bénéfice fiscal. Si les autorités fiscales compétentes parviennent à une autre conclusion et contestent les principes de transfert et la détermination des bénéfices sur la base de la présente directive, les conséquences en termes de coûts et les répercussions sur la conception des prix de transfert doivent être discutées avec les commanditaires et réglées individuellement.

**Incertitudes dans l'interprétation** : il faut clarifier les incertitudes quant à l'interprétation et à l'application de la présente directive au cas par cas avec les commanditaires et documenter les approches de solution.

**Écarts en cas de résultats inappropriés** : si l'application stricte des principes qui régissent la présente directive entraîne des résultats inappropriés aussi bien du point de vue de l'ET que de celui

des commanditaires (par ex. rentabilité insuffisante), des réglementations dérogatoires peuvent être conclues par écrit au cas par cas avec les commanditaires.

## 6 Schéma décisionnel pour l'affectation à la méthode des prix de transfert

En complément aux principes, les imputations des prestations applicables entre les sociétés en consortium ou les domaines d'activité peuvent être attribuées de manière aussi objective que possible à l'aide du schéma décisionnel ci-après et à partir des meilleures estimations possibles :

Mode de lecture : du point de vue d'un secteur ayant droit à l'indemnité (bénéficiaire de la prestation), une prestation est achetée auprès d'un autre domaine d'activité ou d'une autre société en consortium. Par conséquent, la prestation centrale des TP doit également être évaluée du point de vue du bénéficiaire de la prestation et non du prestataire.

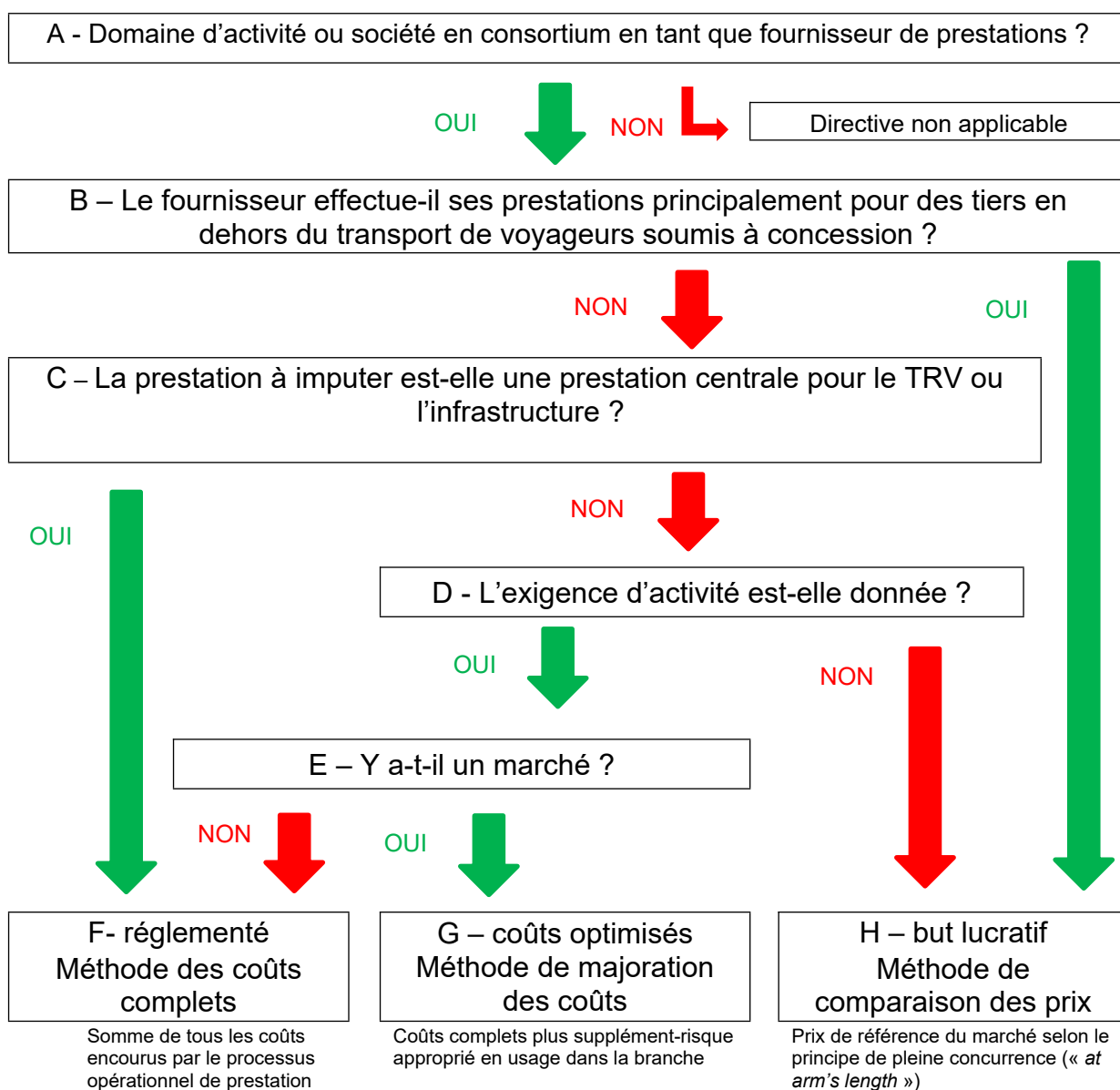


Figure 1 Schéma décisionnel

Les étapes de décision sont interprétées comme suit :

**A – Domaine d'activité ou société en consortium** : si l'imputation n'a pas lieu entre les champs d'activité ou les sociétés en consortium ou si une filiale (non titulaire d'une concession) bénéficie de prestations de la société-mère, la directive et le schéma décisionnel ne sont pas applicables. Dans ces cas, il faut au moins compenser les coûts complets.

**B – Prestations effectuées principalement pour des tiers** : plus de la moitié des prestations sont effectuées, aux conditions du marché, pour des tiers indépendants.

**C – Prestations centrales** : la décision de considérer ou non qu'il s'agit de prestations centrales conformément à l'annexe I doit être prise selon les meilleures estimations possibles. En cas de doute, il faut élucider la question avec les commanditaires.

**D – exigence d'activité donnée** : cette exigence est donnée lorsque la prestation est fournie principalement pour l'entreprise subventionnée et qu'en sus, seules des prestations subordonnées sont fournies pour des tiers qui ne participent pas à l'entreprise. L'activité pour tiers doit être secondaire, au sens d'une exploitation de capacités résiduelles, c'est-à-dire qu'elle doit être inférieure à 20 %. Ainsi, par exemple, si la part de prestations pour tiers s'élève à 30 % du chiffre d'affaires total, l'exigence d'activité n'est pas donnée.

**E – Existence d'un marché** : il y a un marché lorsque l'offre et la demande donnent lieu à un accès organisé au marché avec des biens homogènes et des capacités suffisantes. On part du principe que les marchés de niche ne constituent pas un marché.

**F – Réglementation** : un champ d'activité ou une société en consortium sont considérés comme réglementés lorsqu'ils perçoivent des prestations centrales sans contact avec le marché. Ils sont aussi classés « réglementés » car dans ces cas, l'acquisition est obligatoire et/ou se fait sans mise au concours (par ex. en tant qu'acquisition *in-house* ou *quasi in-house*).

**G – Coûts optimisés** : les champs d'activité ou les sociétés en consortium dont les coûts sont optimisés fournissent des prestations proches de la réglementation, mais ne sont pas directement régies par les prescriptions du droit des subventions (par ex. centrales de production du courant de traction partenaires). Ils doivent pouvoir agir de manière autofinancée et disposer à cet effet d'un capital-risque approprié.

**H – But lucratif** : ces sociétés en consortium ou ces champs d'activité fournissent une part considérable de leurs prestations pour des tiers sur le marché. Ils opèrent à but lucratif et fournissent des prestations aux conditions du marché.

## 7 Méthodes des prix de transfert

La méthode des prix de transfert applicable est définie à l'aide du schéma décisionnel. Comme indiqué dans les principes (voir ch. 5), les méthodes des prix de transfert doivent être fixées par écrit, en distinguant entre trois méthodes :

### a) Méthode des coûts complets

Les imputations entre sociétés en consortium réglementées se font aux coûts complets, sans suppléments pour risque ni marges bénéficiaires. La directive de l'OFT (*guidance*) « Imputabilité des coûts »<sup>1</sup> contient des explications détaillées sur le terme « coût ».

<sup>1</sup> <http://www.bav.admin.ch> > Droit > Autres bases légales et prescriptions > Directives > Guidance : directives en matière d'octroi de subventions

## **b) Méthode de majoration des coûts (y c. prix administrés par l'État)**

Cette méthode repose sur les coûts complets et permet une majoration. Celle-ci vise en premier lieu à couvrir le risque et à permettre la constitution de réserves. La majoration doit soutenir une comparaison avec des tiers.

Cas particulier du **prix administré par l'État** : le calcul des coûts et les majorations sont imposés notamment de manière contraignante par une loi ou une ordonnance (par ex. prix du sillon ou du courant de traction) et doivent donc être respectés.

## **c) Méthode de comparaison des prix**

Cette méthode compare le prix du marché. Elle compare le prix convenu entre les sociétés en consortium ou les domaines d'activité avec les prix convenus dans des transactions comparables entre des tiers indépendants sur le marché. La comparabilité est considérée comme donnée lorsque :

- il s'agit de marchés économiquement similaires,
- les niveaux de commerce sont comparables et que
- les caractéristiques de la prestation, des quantités, des prestations supplémentaires, des délais de livraison et d'autres conditions sont comparables.

Dans la pratique, ces conditions sont rarement réunies de manière univoque. Par conséquent, si le prix de transfert pour la fourniture de biens entre les sociétés en consortium ou les domaines d'activité ne peut être déduit de prix de marché comparables et administrativement non faussés, il faut recourir à d'autres méthodes.

## **8 Exemples**

### **a) Imputation des coûts complets (A-B-C)**

- **Direction** : pour des raisons économiques et d'économie d'entreprise, il peut être judicieux, dans un consortium ou un champ d'activité, de centraliser la direction. Par exemple, cela peut se faire dans une société en consortium non indemnisée ou dans un champ d'activité « consortium ». Il est également possible que plusieurs sociétés coexistent en consortium indemnisé et que l'une d'entre elles assume la direction. Comme la direction est une prestation centrale, l'imputation s'effectue aux coûts complets.
- **Conducteurs de locomotives et agents de train, chauffeurs de bus** : la séparation de ces prestations centrales se fait plutôt à titre exceptionnel, mais elle peut être justifiée dans certains cas, lorsqu'en sus du TRV, des prestations importantes sont fournies pour des domaines non indemnisés (par ex. transport grandes lignes, offres touristiques). Les prestations sont imputées aux coûts complets.
- **Prestations d'ateliers pour entretien et réparations** : lors de la séparation de ces prestations centrales, l'imputation se fait aux coûts complets sauf si le fournisseur effectue ses prestations principalement pour des tiers en dehors du transport de voyageurs soumis à concession (cf. let. d) **Imputation selon la méthode de comparaison des prix**).
- **Carburant et stations essence** : il peut être judicieux, au sein d'un consortium, de centraliser l'achat de carburant afin d'obtenir des volumes d'achat plus importants, de réaliser ainsi des prix d'achat plus bas, et d'utiliser les stations essence pour différents secteurs indemnisés ou non. L'imputation se fait aux coûts complets sauf si le fournisseur effectue ses prestations principalement pour des tiers en dehors du transport de voyageurs soumis à concession. Dans ce cas ce sont les prix du marché qui s'appliquent (cf. let. d) **Imputation selon la méthode de comparaison des prix**). Le calcul des coûts complets tient compte, outre les coûts individuels des matériaux (prix d'achat du carburant), des coûts liés à l'achat du carburant et des coûts d'exploitation et d'entretien des postes d'essence.



- **Loyer des bâtiments de service** : l'utilisation de locaux ayant un lien nécessaire avec l'activité soumise à concession (par ex. ateliers, points de vente, bureau des objets trouvés) constitue une prestation centrale. L'imputation doit se faire aux coûts complets. La charge de travail pour le calcul des coûts complets doit être fonction de l'importance de l'imputation du loyer. En cas de faible importance, des approches simplifiées pour le calcul des coûts complets approximatifs sont possibles, à condition qu'aucun bénéfice ne soit réalisé sur la durée du contrat. En accord avec les commanditaires, il est possible d'imputer un loyer interne qui doit correspondre aux coûts complets pour tous les objets et sur plusieurs années, c'est-à-dire qu'il n'est pas nécessaire de déterminer les coûts complets planifiés et effectifs pour chaque objet et pour chaque année.
- **Infrastructure de chargement** : bus électriques, alimentation par sa propre installation photovoltaïque

#### b) Imputation des coûts complets (A-B-C-D-E-F)

- **Ouvrages d'infrastructure** : la construction d'un ouvrage est confiée à une filiale. Les prestations de cette société sont imputées aux coûts complets, même s'il ne s'agit pas de prestations centrales des transports publics.
- **Externalisation de prestations hors TP** : les activités ne concernant pas des prestations centrales des transports publics sont confiées à une filiale. Il n'existe pas de marché pour ces prestations et elles sont imputées exclusivement au secteur indemnisé. L'imputation se fait aux coûts complets.
- **Sociétés d'exploitation en joint venture** : l'exploitation proprement dite de lignes communes n'est pas soumise à concession. Étant donné que l'acquisition des ressources est étroitement liée aux prestations de transport public et qu'il n'y a pas suffisamment de capacités disponibles sur le marché, l'imputation se fait aux coûts complets.

#### c) Imputation selon la méthode des coûts majorés (A-B-C-D-E-G)

- **Activités de formation** : dans une filiale, les activités de formation ou d'apprentissage pour un nombre limité d'entreprises de la branche sont regroupées. Une telle entreprise n'est pas exonérée d'impôts, mais a un lien étroit avec la réglementation. Étant donné que ces prestations pourraient en principe être obtenues sur le marché libre, une majoration des coûts est souvent convenue avec l'office des contributions.
- **Énergie achetée par une filiale de centrale électrique** : l'achat d'énergie est imputé selon la méthode de majoration des coûts, comme il est d'usage dans le secteur, puisqu'il ne s'agit pas d'une prestation centrale.
- **Location de places de stationnement isolées, exigence d'activité donnée** : il peut être nécessaire de louer des places de stationnement d'une société en consortium ou liées à un champ d'activité. Contrairement aux coûts d'un dépôt de bus, il ne s'agit pas de prestations centrales. Si l'exigence d'activité est donnée, c'est-à-dire si la part des recettes de location à la société subventionnée dépasse 80 % des recettes totales de location, l'imputation est faite selon la méthode des coûts majorés, car il existe un marché pour la location de places de stationnement.
- **Assurance** : si les risques d'assurance sont regroupés à l'échelle du consortium dans une filiale au sens d'une assurance propre, cette filiale impute les prestations d'assurance selon la méthode des coûts majorés, car il existe en principe un marché pour les prestations d'assurance.
- **Prestations de commercialisation** : le regroupement du marketing et de la vente en un champ d'activité propre peut mettre à profit des synergies. Même si ces prestations sont en majeure partie internes, il existe un marché et il convient d'appliquer la méthode des coûts majorés.

**d) Imputation selon la méthode de comparaison des prix (A-B-C-D-H/A-B-H)**

- **Prestations d'ateliers pour entretien et réparations** : lors de la séparation de ces prestations centrales, l'imputation se fait aux prix du marché à condition que le fournisseur effectue ses prestations principalement pour des tiers en dehors du transport de voyageurs soumis à concession. L'ET doit apporter la preuve qu'elle peut également fournir la prestation à des tiers aux prix facturés.
- **Carburant et stations essence** : lorsque l'achat de carburant est centralisé et que les stations essence sont utilisés pour différents secteurs, indemnisés ou non, l'imputation se fait aux prix du marché si le fournisseur effectue ses prestations principalement pour des tiers en dehors du transport de voyageurs soumis à concession. L'ET doit apporter la preuve qu'elle peut également fournir la prestation à des tiers aux prix facturés.
- **Location de places de stationnement isolées, l'exigence d'activité n'est pas donnée** : il peut être nécessaire de louer des places de stationnement d'une société en consortium ou liées à un champ d'activité. Contrairement aux coûts d'un dépôt de bus, il ne s'agit pas de prestations centrales. Si l'exigence d'activité n'est pas donnée, c'est-à-dire si la part des recettes de location à la société subventionnée est inférieure à 20 % des recettes totales de location, l'imputation suit la méthode de comparaison des prix avec le prix du marché.
- **Achat de prestations de transport de marchandises par le secteur Infrastructure** : les livraisons de matériel peuvent rendre nécessaire l'achat de prestations de transport de marchandises auprès d'une société en consortium ou d'un champ d'activité. Il ne s'agit pas d'une prestation centrale. La société en consortium ou le champ d'activité qui fournissent les prestations réalisent environ 40 % de leur chiffre d'affaires sur le marché, l'exigence d'activité n'est donc pas donnée. L'imputation se fait par conséquent selon la méthode de comparaison des prix.
- **Location pour des activités sans rapport avec l'activité soumise à concession** : si l'immeuble est loué par une société en consortium ou pour une activité accessoire (définition de l'activité accessoire selon l'art. 35, al. 2, OITRV), les loyers sont imputés aux prix du marché.

**9 Entrée en vigueur**

La version 1.1 entre en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2025.

Office fédéral des transports

Christa Hostettler  
Directrice

Martin von Känel  
directeur suppléant

**Annexe I : Définition des prestations centrales****Infrastructure**

Les *prestations centrales* de l'infrastructure sont toutes les activités autour des installations utilisées dans le cadre de l'accès au réseau ou liées à l'exploitation/maintenance de l'infrastructure, notamment :

1.	Installations d'infrastructure pour l'accès au réseau	Construction, exploitation et entretien <ul style="list-style-type: none"> <li>- Parcours</li> <li>- Alimentation / transmission électrique</li> <li>- Installations de sécurité</li> <li>- Installations d'accueil des voyageurs (salles / cabines d'attente)</li> <li>- Gares de triage et installations de réception et de formation des trains</li> <li>- Installations de transbordement publiques (y c. les équipements de transbordement)</li> </ul>
2.	Bâtiments de service ayant une relation nécessaire avec l'activité concessionnaire	Construction, exploitation et entretien <ul style="list-style-type: none"> <li>- Centrales d'exploitation</li> <li>- Ateliers</li> <li>- Locaux administratifs</li> </ul> <p>Bâtiments désaffectés ou sans usage défini, pour autant qu'ils ne soient pas utilisés à des fins commerciales.</p>
6.	Véhicules	Acquisition, gestion, exploitation et entretien <ul style="list-style-type: none"> <li>- Véhicules moteurs de manœuvre (soutien technique)</li> </ul>

Les *prestations non centrales* de l'infrastructure sont, en particulier :

1.	Infrastructures en dehors de l'accès au réseau	Construction, exploitation et entretien <ul style="list-style-type: none"> <li>- Voies de service</li> <li>- Accès aux chantiers de construction</li> <li>- Stations de transbordement de marchandises</li> <li>- Installations Park+Ride</li> <li>- Parties de gares utilisées à des fins commerciales</li> </ul>
2.	Bâtiments de service sans relation nécessaire avec l'activité concessionnaire	Construction, exploitation et entretien <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bureaux</li> <li>- Appartements</li> </ul>
6.	Véhicules	Acquisition, gestion, exploitation et entretien <ul style="list-style-type: none"> <li>- Véhicules d'exploitation routiers (soutien technique)</li> </ul>

**Exploitation ferroviaire**

Les <i>prestations centrales</i> de l'exploitation ferroviaire sont toutes les activités directement nécessaires à l'exploitation d'une ligne commandée, en particulier :		
2.	Bâtiments de service ayant une relation nécessaire avec l'activité concessionnaire	<p>Construction, exploitation et entretien (sans exécution) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ateliers pour l'entretien et la maintenance quotidiens du matériel roulant</li> <li>- Points de vente</li> <li>- Bâtiments du personnel de l'entreprise</li> <li>- Locaux administratifs</li> </ul> <p>Bâtiments (y c. coûts de location) désaffectés ou sans usage défini, tant qu'ils ne sont pas utilisés à des fins commerciales.</p>
3.	Circulation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Conduite des trains (conducteurs de locomotives)</li> <li>- Composition des trains (manœuvres)</li> </ul>
4.	Personnel accompagnant	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Personnel de train</li> </ul>
5.	Accompagnement de sécurité	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sécurité des personnes</li> </ul>
6.	Véhicules	<p>Acquisition, gestion, exploitation et entretien</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Véhicules ferroviaires</li> <li>- Nettoyage</li> <li>- Plates-formes logicielles</li> <li>- Comptage automatique des passagers</li> <li>- Information à la clientèle</li> </ul>
7.	Vente et distribution	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Installations de distribution des billets</li> <li>- Contrôles ponctuels, encaissement compris</li> </ul>
8.	Activité administrative	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Direction et développement d'entreprise</li> <li>- Communication de l'entreprise</li> <li>- Planification de l'offre</li> <li>- Administration (personnel, finances, informatique)</li> <li>- Marketing</li> <li>- Prestations dans le domaine du handicap</li> <li>- Prestations en matière d'objets trouvés</li> </ul>
Les <i>prestations non centrales</i> de l'exploitation ferroviaire sont, en particulier :		
2.	Bâtiments de service sans relation nécessaire avec l'activité concessionnaire	<p>Construction, exploitation et entretien</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bureaux</li> <li>- Appartements</li> <li>- Places de stationnement</li> </ul>
6.	Véhicules	<p>Acquisition, gestion, exploitation et entretien</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Véhicules d'exploitation routiers (soutien technique)</li> </ul>
7.	Vente et distribution	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Produits supplémentaires</li> </ul>

## Exploitation des bus

Les *prestations centrales* de l'exploitation des bus sont toutes les activités directement nécessaires à l'exploitation d'une ligne commandée, en particulier :

2.	Bâtiments de service ayant une relation nécessaire avec l'activité concessionnaire	Construction, exploitation et entretien (sans exécution) <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dépôts de bus</li> <li>- Bâtiments des ateliers</li> <li>- Points de vente</li> <li>- Bâtiments du personnel de l'entreprise</li> <li>- Locaux administratifs</li> <li>- Gares routières et arrêts de bus</li> </ul>
3.	Circulation	- Personnel roulant
5.	Accompagnement de sécurité	- Sécurité des personnes
6.	Véhicules	Acquisition, gestion, exploitation et entretien <ul style="list-style-type: none"> <li>- Véhicules de ligne</li> <li>- Remisage</li> <li>- Nettoyage</li> <li>- Carburant / ravitaillement</li> <li>- Plates-formes logicielles</li> <li>- Comptage automatique des passagers</li> <li>- Information à la clientèle</li> </ul>
7.	Vente et distribution	- Installations de distribution des billets - Contrôles ponctuels, encaissement compris
8.	Activité administrative	- Direction et développement de l'entreprise - Communication de l'entreprise - Planification de l'offre - Administration (personnel, finances, informatique) - Marketing - Prestations dans le domaine du handicap - Prestations en matière d'objets trouvés

Les *prestations non centrales* de l'exploitation de bus sont, en particulier :

2.	Bâtiments de service sans relation nécessaire avec l'activité concessionnaire	Construction, exploitation et entretien <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bureaux</li> <li>- Appartements</li> </ul>
6.	Véhicules	Acquisition, gestion, exploitation et entretien <ul style="list-style-type: none"> <li>- Véhicules d'exploitation routiers (soutien technique)</li> </ul>
7.	Vente et distribution	- Produits supplémentaires