

# Colloque spécialisé de l'UTP sur le trafic régional

## Actualités autour de la procédure de commande du trafic régional



Colloque spécialisé Trafic régional de l'UTP

# Défis et chances des transports publics, notamment compte tenu des finances de la Confédération

Olten, le 30 octobre 2024

**Ueli Stückelberger**

Directeur de l'UTP

# Sujets

Contexte

Points forts de l'UTP

a) Climat et énergie: passage aux bus électriques, b) Augmentation de la part modale

Frictions entre les finances fédérales et d'autres objectifs

Effets des finances de la Confédération sur les transports publics

# Les transports publics suisses sont une histoire à succès

La Suisse a les meilleurs transports publics!

La clientèle est plus que de retour.

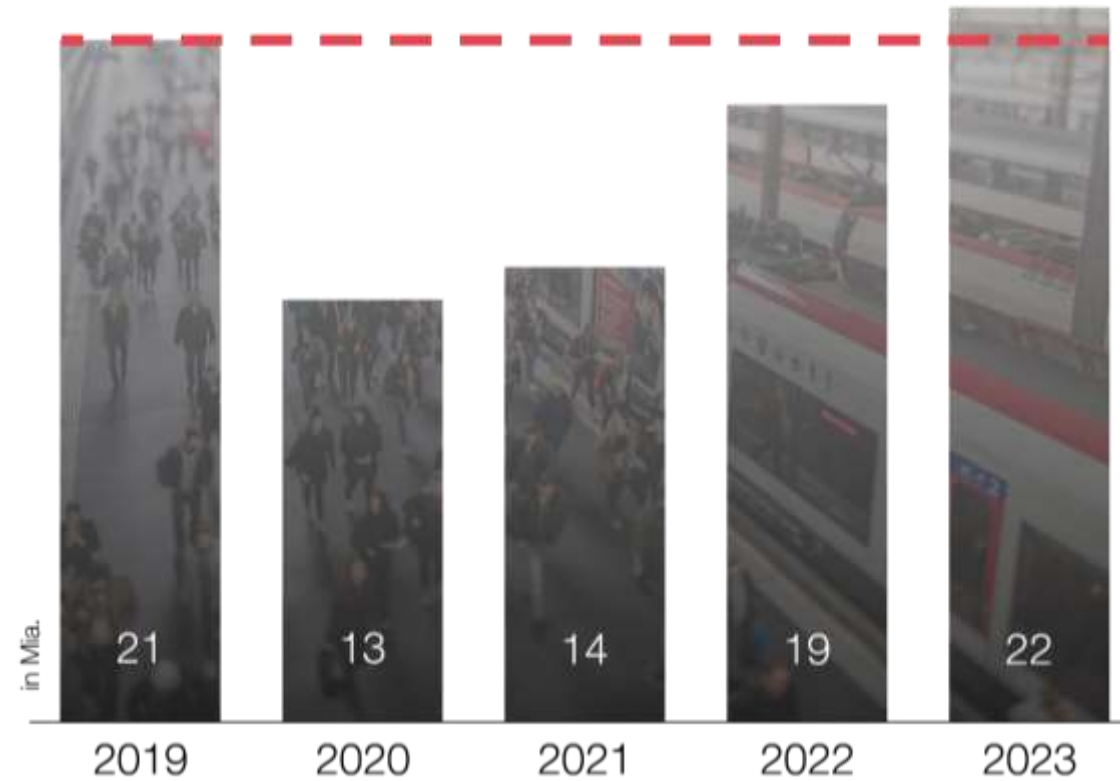
Toutes les couches sociales prennent les transports publics.

La palette des besoins et des attentes de la clientèle est très large.

Les projets de transports publics bénéficient d'une large approbation et acceptation.

Mais: les non-clientes et non-clients sont encore nombreux.

# La clientèle est plus que de retour dans les transports publics



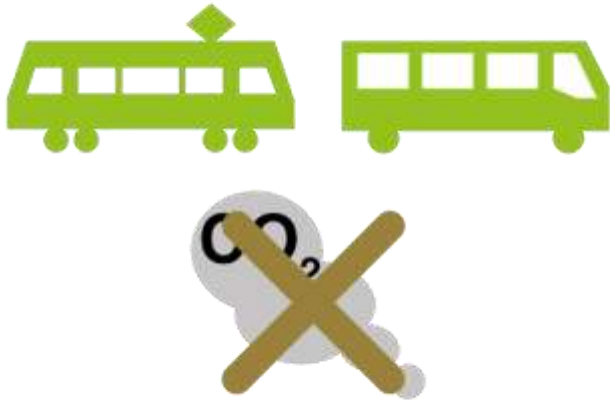
## Points forts de l'UTP

~~CO<sub>2</sub>~~

PART MODALE

# CO<sub>2</sub>, climat et énergie: les TP font partie de la solution!

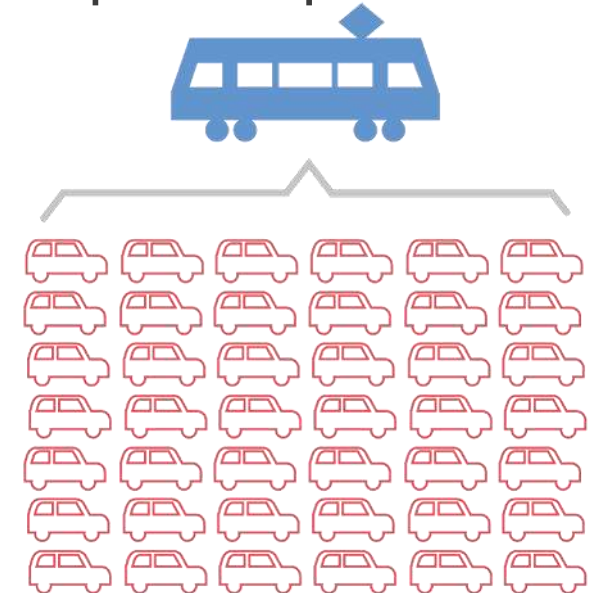
propres



efficaces  
énergétiquement



nécessitent  
peu de place



# CO<sub>2</sub> et climat: passage à des bus propres

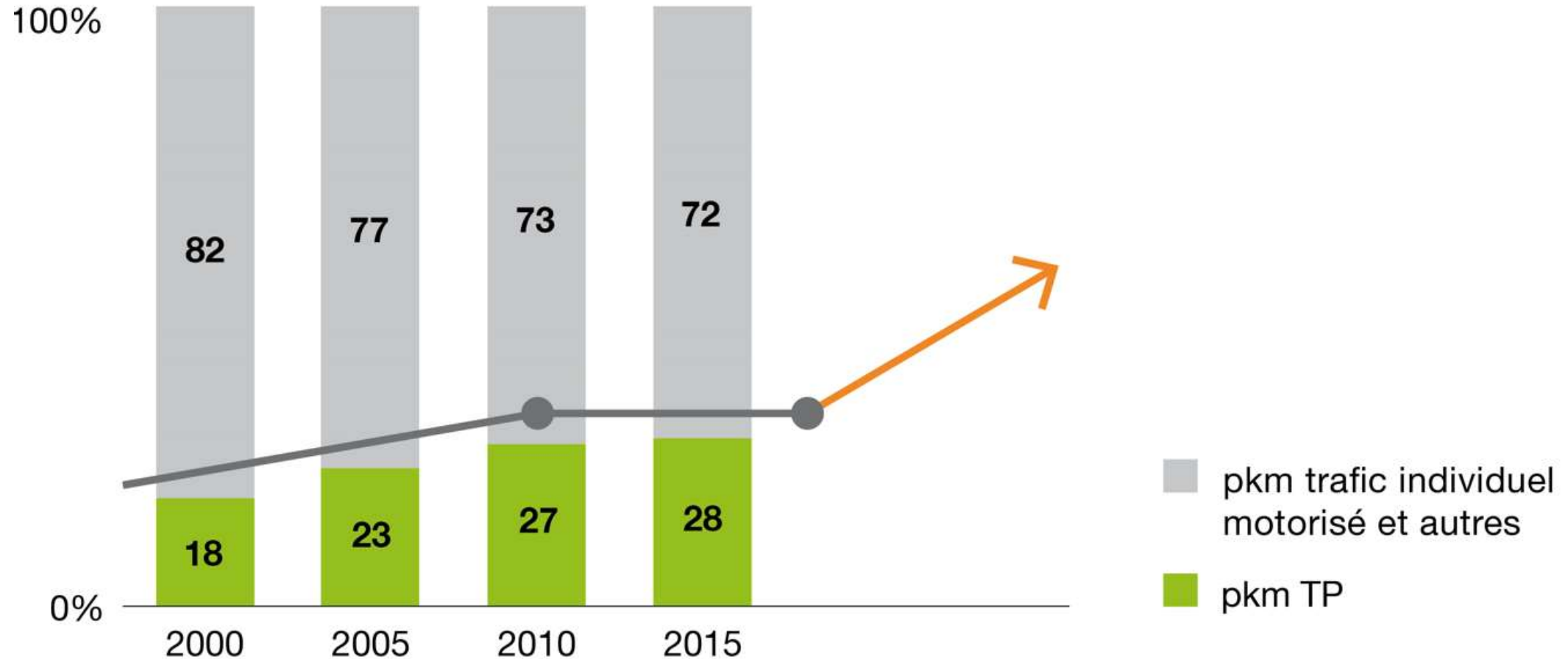




# Pas seulement de beaux objectifs: la branche des TP agit



# Répartition modale: augmentation de la part des TP sur le total du trafic



# Potentiel N° 1: jeunesse et loisirs

- Objectif: fidéliser la clientèle jeune (16-25 ans)
- AG Night: tout le réseau de TP à partir de 19h00: 99 francs pour une année
- 4 jeunes: 80 francs pour une journée
- Carte d'accompagnement pour AG Jeune: 20 francs
- Marketing: autres canaux / réseaux sociaux



## Potentiel N° 2: offres sur mesure pour le trafic de loisirs



- Le trafic de loisirs aujourd’hui: faible part des transports publics sur le total
  - Objectif: plus confortable, plus direct
    - a) nouvelles offres
    - b) «plus de confort»
- ➔ Plus de trains directs (= moins de changements)

### Exemples:

- Genève - Berne - Zurich – Coire (IC1, le samedi)
- Biel/Bienne – Ostermundigen – Oberland bernois/Brigue
- de manière générale, «trains à destinations différentes»

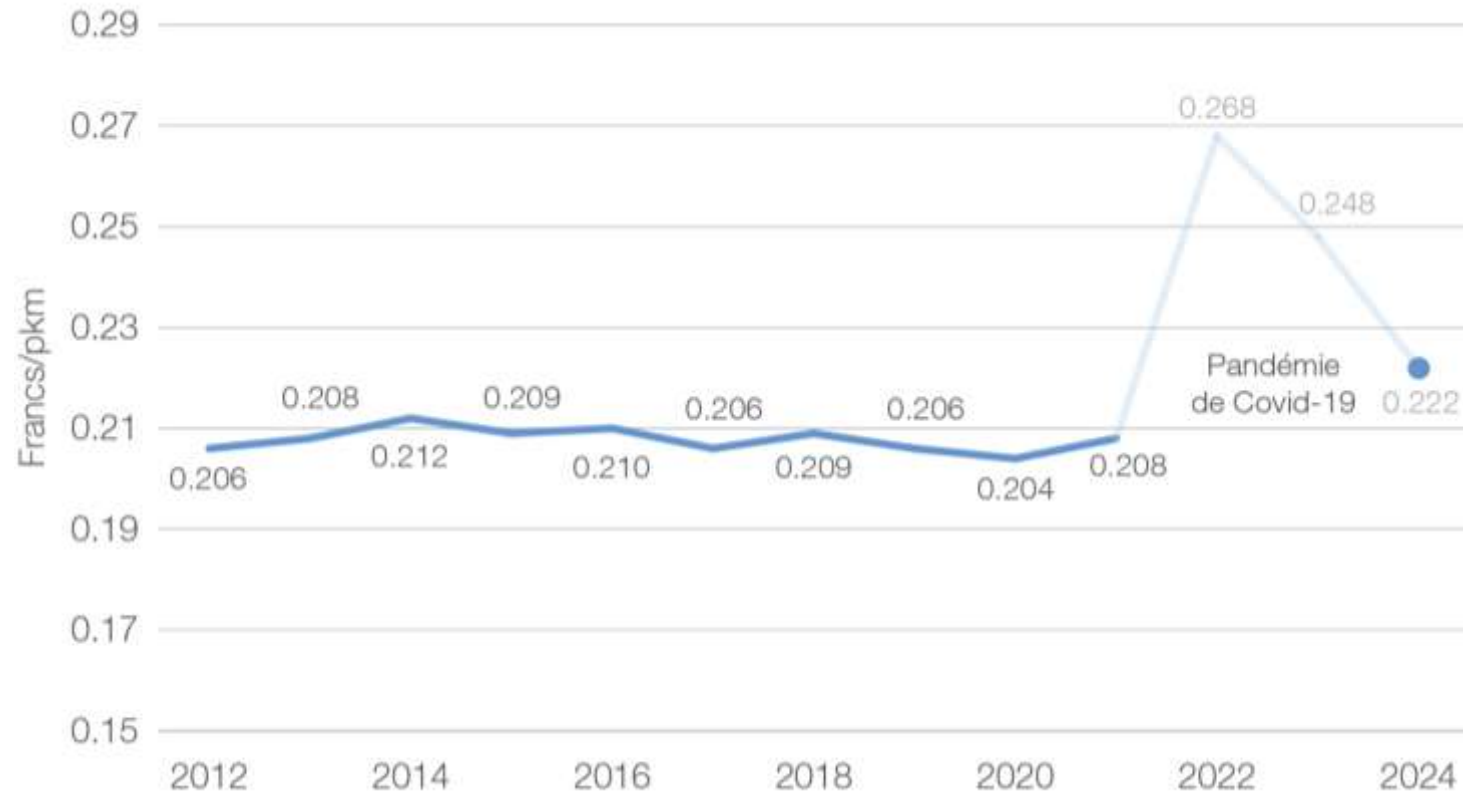
# Financement trafic régional voyageurs et du trafic local



# Prise de positions de l'UTP: «Financement à moyen terme du trafic régional voyageurs et du trafic local»



# Trafic régional voyageurs: depuis des années, une indemnité par personne et par kilomètre stable



→ La branche a les coûts en main!

Source: Allianz pro Schiene

# Perspectives: les besoins vont augmenter



Trois raisons principales:

- a) Offre croissante pour une Suisse croissante
  - b) Hausses de coûts:
    - Hausse des prix de l'énergie, amortissement du matériel roulant
    - Hausse des coûts du personnel et des TIC
  - c) Passage à des bus à motorisations propres (+ stations de charge notamment) / suppression de l'exonération de l'impôt sur les huiles minérales (et le renchérissement)
- ➔ Causes de l'augmentation des coûts: surtout des facteurs exogènes sur lesquels les entreprises de transport n'ont que très peu d'influence



# Calcul du besoin attendu d'ici 2035



- Groupe de travail interne à la branche planchant sur le calcul des coûts
- Approuvé par le comité de l'UTP
- ➔ Estimation de la hausse des coûts d'ici 2035: **+ 30 %** (sans compter le renchérissement)

Mais: excellente contrepartie pour toute la Suisse

# Objectifs de la Confédération en tension avec les finances



- «Service public» et desserte de base  
Concrètement: objectifs de desserte des transports publics
  - Objectifs climatiques (neutralité CO<sub>2</sub> d'ici 2050)  
Concrètement: décarbonisation
- Atteindre les objectifs entraîne des coûts  
⚡ Mandats d'économies

# Finances fédérales tendues



- Nouvelles tâches: augmentation du budget de l'armée, aide à l'Ukraine, crèches
- Augmentations générales des coûts (comme dans les transports publics)
- Le frein à l'endettement exige un budget équilibré
- Encore tabou: adapter le mécanisme du frein à l'endettement, chercher de nouvelles recettes

# Paquet de mesures d'économies (groupe d'experts «Gaillard»): situation

- La Confédération prévoit des déficits structurels d'environ 3 milliards de francs par an pour les prochaines années.
- Le Conseil fédéral a décidé en mars 2024 de procéder à un examen des tâches et des subventions. Il a chargé dans un premier temps un groupe d'experts externe composé de cinq personnes (dirigé par Serge Gaillard, ancien directeur de l'Administration fédérale des finances) de présenter des mesures d'allégement des finances fédérales.
- Le groupe d'experts a défini plus de soixante mesures devant permettre d'économiser 4 à 5 milliards de francs ces prochaines années. Pour davantage d'informations et la documentation: [Réexamen des tâches et des subventions: le Conseil fédéral approuve le rapport du groupe d'experts \(admin.ch\)](#)
- Les transports publics sont fortement touchés par les mesures (voir prochaine diapositive)
- Le Conseil fédéral soutient la quasi-intégralité des propositions du groupe d'experts.

# Paquet de mesures d'économies du Conseil fédéral au détriment des transports publics

Mesure	Millions de francs par année (à partir de 2027)	Priorité (A-C)
Réduction de l'apport au Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF)	200	2
Augmentation du taux de couverture dans le trafic régional voyageurs (= augmentations de prix ou réduction de l'offre). La mesure entraînerait une réduction du même ordre des contributions cantonales.	58 à 62	1
Renoncement à l'encouragement du trafic ferroviaire voyageurs transfrontalier (loi sur le CO <sub>2</sub> )	30 (avec effet immédiat!)	2
Renoncement à l'encouragement des systèmes d'entraînement de remplacement pour les bus et les bateaux (loi sur le CO <sub>2</sub> )	46 (avec effet immédiat!)	2
FORTA: diminution de l'apport	96 à 117	n.a.
<b>Total des mesures en lien avec les transports publics</b>	<b>430 à 455</b>	

Berne, le 6 septembre 2024

---

# L'UTP rejette les mesures d'économies proposées par le groupe d'experts Gaillard dans le domaine des transports publics

**Le Conseil fédéral a mis sur pied un groupe d'experts chargé de présenter des propositions pour remédier aux déficits structurels de la Confédération, dont il a publié le rapport hier. En ce qui concerne les transports publics, le groupe d'experts relève un potentiel d'économies au niveau du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) ainsi que du soutien au transport régional de voyageurs, notamment. L'Union des transports publics (UTP) rejette résolument ces propositions d'économies dans ces deux domaines. Les transports publics suisses ont besoin de moyens suffisants pour conserver l'infrastructure ferroviaire en état et pour développer le réseau de manière ciblée. En effet, il faut pouvoir couvrir les besoins de mobilité d'une population en pleine croissance. En outre, se contenter de maintenir l'offre de transports publics à son niveau, voire la réduire, irait clairement à l'encontre des objectifs de la Confédération en matière de politique climatique et énergétique.**

# Économiser dans le trafic régional voyageurs et le trafic local serait la mauvaise approche



- Des transports publics performants dans toutes les régions du pays, même en campagne, font partie de l'«identité de la Suisse»
- **Une Suisse en croissance a besoin de TP qui croissent, ce qui entraîne davantage de coûts**
- La croissance et l'augmentation générale des coûts entraînent d'importantes hausses de coûts pour les entreprises
- Cependant, les ET et nous devons aussi apporter **notre contribution** (notamment par plus d'efficacité)

# Paquet de mesures d'économies de la Confédération: conclusions



- Il ne va plus de soi que le TRV dispose de moyens suffisants de la part de la Confédération
- Les ET et l'UTP doivent apporter leur contribution grâce à des gains d'efficacité
- La crédibilité et la confiance envers les ET et l'UTP sont très importantes
- Un travail de conviction est nécessaire auprès des instances politiques afin qu'elles acceptent le fait qu'il n'est pas possible d'économiser dans le TRV sans dégâts
- La compréhension pour les préoccupations des transports publics est meilleure au Parlement qu'au Conseil fédéral





Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports,  
de l'énergie et de la communication DETEC  
**Office fédéral des transports OFT**  
Division Financement

# Conséquences de la réforme du TRV sur la procédure de commande

30 octobre 2024, Michel Jampen



# Sommaire

- Examen des tâches et des subventions : état actuel
- Conséquences de la réforme sur la procédure de commande
  - Principes de l'offre
  - *Benchmark*



# Examen des tâches et des subventions

- **Transport régional de voyageurs**
  - Réduction de la contribution fédérale de 5 % à partir de 2026
  - Objectif : augmentation de la couverture des coûts DCC
  - Aucune prescription du Conseil fédéral sur la manière d'atteindre l'objectif
  - Proposition de l'OFT (en cours de discussion) : aucune adaptation des valeurs-seuils de rentabilité minimale en vigueur (10 / 20 %), mais désormais une valeur-seuil supplémentaire de 30 % pour des offres à une cadence plus que semi-horaire
- **Loi sur le CO<sub>2</sub> (bus / bateaux électriques et trains de nuit)**
  - Les encouragements découlant de la loi sur le CO<sub>2</sub> seront abrogés d'ici à 2027.
  - consultation nécessaire
  - Le CF a déjà décidé de ne pas demander de crédit pour 2025 et 2026, ce qui empêche tout encouragement.
  - Discussions en cours sur d'éventuelles adaptations des mesures



# Procédure de commande 2025/2026

## 2025

- D'après les estimations actuelles, le crédit ne suffira pas à couvrir l'intégralité du cofinancement. Il en résultera probablement de petits dépassements des quotes-parts cantonales.
- À noter : la part de la Confédération est supérieure à 50 %.

## 2026

- Les incertitudes financières sont très importantes (grandes différences dans le cadre de la consultation sur le crédit d'engagement)
  - Séparation de la commande des années d'horaire 2025 et 2026 !
- Une lettre d'information suivra prochainement



# Révision de la LTV / Réforme du TRV

- Modifications de la loi sur le transport de voyageurs
- Refonte de l'OITRV (y c. abrogation de l'OCEC )
- Modification d'autres ordonnances (notamment OTV et OCPF)
- Entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2025, arrêté du Conseil fédéral du 16 octobre 2024
- Première mise en œuvre pour les comptes annuels 2025 et la procédure de commande 2027/2028



# Réforme du TRV : principales modifications

- Conventions d'objectifs désormais obligatoires (avec exceptions) (*point de l'ordre du jour distinct*)
  - Objectif : améliorer la sécurité de planification, compréhension commune commanditaires-entreprises concernant le développement de l'offre et des indemnités
- ORBIT: plate-forme numérique pour transmettre et traiter les offres et les comptes effectifs (*point de l'ordre du jour distinct*)
  - Objectif : améliorer l'efficacité de la procédure de commande (un seul système), accroître la transparence



# Réforme du TRV : structure du calcul

- Actuellement : prescriptions minimales dans l'OCEC en termes de structure des coûts et des recettes.
- Désormais : prescriptions plus détaillées comme base pour la transmission des offres et des comptes effectifs (ORBIT)
- Différenciation entre « structure minimale » et indications « optionnelles ».

Thema	nARPV - Mindeststruktur	Optional	Inhalt
Verkehrserlöse	Pauschalfahrtausweise (ohne Verbandfahrtausweise)	- GA - Halbtar (ohne Verbände) - Tageskarten inkl. Spatagesstufen - PVP (GA, Halbtar, Mülltagestafeln) - Untage	International Pauschal (Eurail, Interrail, Swiss Travel/Pass, etc.) Marschbefehl
	Einzelfahrtausweise / Streckenabonnemente (ohne Verbandfahrtausweise)	- Einzelfahrtausweise (inkl. Sparstafeln) - Mehrfahrkarten - Streckenfahrtausweise (Jahr / Monat) - Gruppenfahrtausweise - Untage	Nationale und internationale Einzelstafeln, Sparstafeln, Automatisches Ticketing
	Verbandfahrtausweise Verband A (inkl. Anteil HA)	- Jahres- / Monatsabos - Einzelfahrtausweise - Mehrfahrkarten - Tageskarten - Halbtar - Untage	
	Übrige Verkehrserlöse	- Gepäckaufhangart - Verkehrsbestatt - Zuschläge - Reservationsgebühren - Einbrennleistungen - Erhöhter Rogg (siehe Zuschlag) - Untage	Gepäck Verkaufsvorlauf Teilweise zuschlagspflichtige Angebote (Panoramawagen, On-Demand-Angebote insbesondere Incoming Mandanten (Fluggesellschaften) Budo-Erlag aus Zuschlägen Reise ohne gültigen Fahrausweis (Rogg), nur unter Kosten der zentralen Einkehrdienstleistungen in die Verwaltungsgemeinschaften Steuerverkehr (Standesbehörden)
Nebenerlöse	Distributionserlöse (Provisionen Verkauf)		Erlöse Provisionen aus dem Einzelverkauf
	Transportleistungsbilanz		Erlöse Transportleistungen nach Art. 28 Abs. 4 PStG D, Bus, Firmen
	Übrige Nebenerlöse	- Erlöse Fahrdienste - Werbemaßnahmen	Erlöse Fahrdienste Budo-Erlag aus Werbung in Fahrzeugen (Fahrdienstleistungen/Posten), an Betriebsmitteln Marketing- / Werbemaßnahmen (Fahrdienstleistungen/Posten)



# Conséquences : commandes

- Nouvelle base légale en matière de commandes :
    - Matériel roulant historique → Confédération + cantons (art. 33 nOITRV)
    - Offres d'importance nationale → Confédération seulement (art. 45 nOITRV)
  - À partir de 2025, la Confédération finance à partir du crédit TRV :
    - Service de coordination bus électriques à l'UTP
    - Coûts des maîtrises du système CFF/CarPostal lors de situations exceptionnelles
    - Innovations : désormais toute la branche
-





# Conséquences : présentation des comptes

- Norme d'établissement des rapports et des comptes (généralement SwissGAAP RPC) :
  - Utilisation des bénéfices : désormais 50 % librement utilisables, plus aucune valeur limite
  - Taux d'amortissement : désormais comme recommandation dans la nouvelle directive (*guidance*), la responsabilité incombe aux ET
  - *Guidance* : notamment recettes annexes / activités annexes, moyens d'exploitation, amortissements (en remplacement de l'ancienne annexe de l'OCEC), principes de l'offre
-



# Autres conséquences

- Indices : seront publiés dès 2025, sous une forme à définir
  - Réglementation en matière d'allègements tarifaires dans les communautés tarifaires : le niveau minimal de recettes de 80 % s'applique à tous les types de transport, y compris au transport grandes lignes.
-



# Réforme du TRV – principes de l'offre

**Objectif** : révision des critères de fixation de l'étendue de l'offre de prestations commandée conjointement par la Confédération et les cantons (suroffres)

**Qui** : groupe de travail Confédération - cantons

**Conditions-cadre** :

- Les critères pour les bus peuvent désormais être aussi utilisés pour le train
- Pas de grands reports entre la Confédération et les cantons
- Pour des offres jusqu'à 18 paires de courses (généralement desserte de base) : l'étendue de l'offre de prestations est réglée au niveau de l'ordonnance (art. 8, al. 2 et 3 nOITRV) → prolongement de la pratique actuelle avec tableau offre-demande
- Mise en œuvre de la nouvelle pratique pour la procédure de commande 2027/2028



# Réforme du TRV – principes de l'offre

## Mandat :

- Mise en œuvre et concrétisation de l'art. 8, al. 4, nOITRV pour les offres à une cadence plus qu'horaire, en mettant l'accent sur la let. a.
- Intégration des résultats dans la « Directive OFT (*guidance*) sur la commande en TRV »

Nachfrage (auf meistbelastetem Teilstück)	Anzahl Kurspaare
< 32	Kein Angebot
32	4
40	5
60	6
80	7
110	8
130	9
160	10
190	11
230	12
260	13
300	14
340	15
390	16
430	17
480	18
500	18
750	22
1'000	25
1'250	28
1'500	31
1'750	33
2'000	35
2'500	39
3'000	42
3'500	45
4'000	48
4'500	51
5'000	54
5'500	57
6'000	60
7'000	66
7'500	69
8'000	72

art. 8, al. 2 + 3, nOITRV  
→ Utilisation du tableau actuel  
offre-demande

art. 8, al. 4, nOITRV  
→ Élaboration de nouveaux  
critères pour déterminer l'étendue  
de l'offre de prestations en tenant  
compte du taux d'utilisation et de  
la rentabilité



# Réforme du TRV – principes de l'offre de prestations

## Art. 8 nOITRV (actuel art. 7 OITRV )

**Art. 8** Étendue de l'offre de prestations commandée

<sup>1</sup> La Confédération et les cantons commandent conjointement l'offre de prestations en se fondant sur la demande.

<sup>2</sup> La Confédération et les cantons assurent une desserte minimale **de quatre paires de courses** si la demande moyenne sur la section la plus fréquentée d'une ligne atteint **au moins 32 personnes par jour**.

<sup>3</sup> Il est possible de commander une offre de prestations de **18 paires de courses à la cadence horaire intégrale** si la demande moyenne sur la section la plus fréquentée d'une ligne **dépasse 500 personnes par jour**.

<sup>4</sup> **L'offre de prestations peut être étoffée au-delà de la cadence horaire lorsque:**

- a. **des raisons de capacité l'exigent et que le taux d'utilisation et la rentabilité sont suffisants;**
- b. les objectifs de l'aménagement du territoire ou de la protection de l'environnement l'exigent, notamment lorsqu'il est possible d'acquérir ainsi d'importants marchés supplémentaires.

<sup>5</sup> Il est possible de déroger à l'ampleur de l'offre de prestations prévue par les al. 2 à 4 lorsque les conditions générales de l'exploitation et les coûts de la ligne le justifient.

<sup>6</sup> Pour les installations de transport à câbles, les courses sur appel, les services conditionnels, les courses collectives ou les installations à service automatique, la Confédération et les cantons commandent l'offre de prestations sur la base des heures d'exploitation, compte tenu des conditions de production et des coûts.

<sup>7</sup> La Confédération n'indemnise pas les offres de prestations dépassant l'étendue définie aux al. 2 à 6. Celles-ci peuvent être commandées par les cantons en tant qu'améliorations de l'offre de prestations en vertu de l'art. 28, al. 4, LTV.

<sup>8</sup> L'OFT fixe dans une directive les principes de l'offre de prestations en transport régional de voyageurs.



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports,  
de l'énergie et de la communication DETEC  
Office fédéral des transports OFT  
Division Financement

# **Colloque de l'UTP sur le transport régional**

## **Conventions d'objectifs TRV: état de la mise en œuvre**

30 octobre 2024

Marie de Martignac, OFT, section Trafic voyageurs



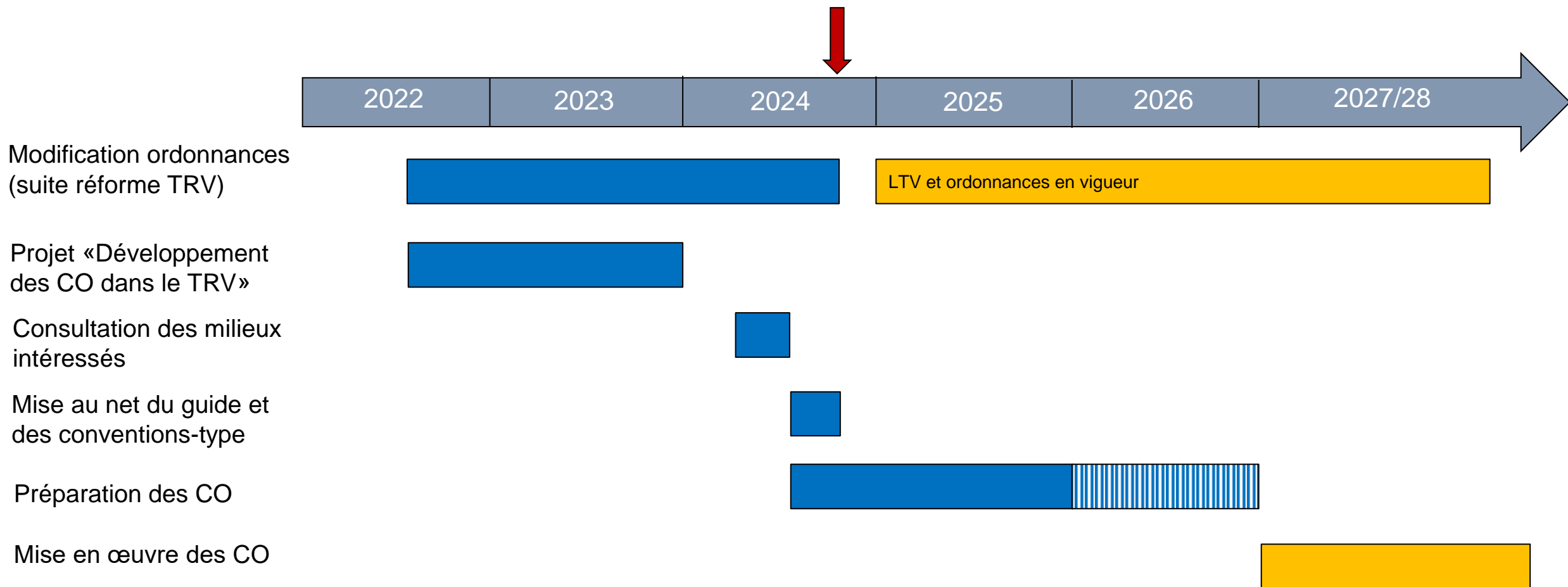
# Déclencheur du projet: la réforme du TRV

## *Les conventions d'objectifs (CO) à l'échelle suisse, un élément essentiel de la réforme TRV*

LTV, art. 33 Convention d'objectifs	nLTV, art. 31a <sup>ter</sup> Convention d'objectifs
<p>1 La Confédération et les cantons <b>peuvent</b> conclure une convention d'objectifs avec l'entreprise concernée pour les prestations de transport qui ne sont pas mises au concours.</p> <p>2 La convention d'objectifs peut comprendre notamment des objectifs de prestations en termes de qualité, de quantité, de recettes et de coût que l'entreprise doit atteindre en un temps déterminé. Elle peut prévoir des mesures pour le cas où les objectifs ne sont pas atteints.</p> <p>3 Elle peut comprendre des systèmes de bonus-malus applicables à la qualité et aux indices financiers.</p> <p>4 Elle est conclue pour une durée minimale de deux périodes horaire.</p>	<p>1 La Confédération et les cantons <b>concluent</b> avec l'entreprise concernée une convention d'objectifs portant sur l'offre de prestations commandée conjointement.</p> <p>2 Ils peuvent notamment y faire figurer:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a. des objectifs de prestations en termes de qualité, de quantité, de recettes et de coût;</li><li>b. le temps imparti à l'entreprise pour atteindre les objectifs;</li><li>c. des mesures pour le cas où les objectifs ne seraient pas atteints;</li><li>d. un système de bonus-malus applicable à la qualité et aux indices financiers;</li><li>e. l'évolution prévue à moyen terme de l'offre de prestations.</li></ul> <p>3 Le Conseil fédéral définit <b>les cas dans lesquels il n'est pas nécessaire</b> de conclure une convention d'objectifs.</p>



# État de la mise en œuvre







# Guide sur les CO et conventions-type

Objectifs:

- Faciliter la mise en œuvre
- Réduire autant que possible le temps investi pour la préparation
- Standardiser les conventions d'objectifs (pour l'OFT: près de 90 CO!)

Pas de modification essentielle suite à la consultation des milieux intéressés, plutôt des précisions/compléments.

Les documents seront disponibles d'ici à fin novembre 2024 (d, f, i).



# Types/modèles: principe de base et différences

- **Principe de base:** convention pour 4 à 6 ans
    - Aspects qui dépassent la durée d'une période de commande, en particulier étendue de la prestation, objectifs de qualité, éléments supplémentaires
    - Procédure en cas de changement des conditions-cadres (répartition des risques)
    - Objectifs financiers (surtout les coûts, év. aussi les recettes et subventions), év. évolution
    - Conséquences si les objectifs mesurables sont atteints ou non
  - **Différences:** différents niveaux de contrainte et de détail
-



# 4 types/modèles

## CO small

Compréhension commune (état des lieux) et stratégie de développement à moyen terme

## CO medium

Convention d'objectifs quantitatifs et conséquences en cas de non-respect

Indemnités versées en fonction des coûts planifiés dans l'offre

## CO large

Convention fixant les coûts (ou les taux de coûts)

Indemnités versées selon les coûts convenus (indépendamment des coûts planifiés)

## CO extra large

Convention des coûts totaux fixes et en partie des recettes avec des prescriptions détaillées quant à la prestation

Remplace les actuelles conventions d'adjudication lors d'appels d'offres

Caractère contraignant et détail des réglementations croissants



# Retours suite à la consultation des milieux intéressés

- Procédure pour les ET nationales
  - Lien avec le benchmark CH / objectifs de coûts
  - Décarbonisation: pas de benchmark
  - Adaptations de l'offre, indexations
  - Objectif de qualité (ponctualité dépendant des GI, valeurs min.)
  - Répartition des risques
  - Coordination avec les concessions / planification des mises au concours
  - Calendrier de mise en œuvre
- ➔ Précisions / compléments dans les versions définitives et courrier d'accompagnement de l'OFT



# Attentes de l'OFT

Démarrer les travaux de préparation !



Point de situation :

- Coûts / Recettes / Indemnités
- Qualité
- Matériel roulant / Stratégie de flotte / Dépôts / Ateliers
- Stratégie énergétique
- Questions à régler (par ex.: recettes annexes)
- Concessions

Orientation:

- Quelles améliorations sont souhaitées?
- Quels objectifs sont prioritaires?

➔ Déterminer le type de CO selon la situation initiale et les orientations



# Attentes de l'OFT



## Idéalement

- Phases I et II: jusqu'à l'été 2025
- Phase III: jusqu'à déc. 2025 (directives pour les offres 2027-2028)

## Recommandations

- En fonction de la situation en phase I et des expériences du canton et des entreprises: mieux vaut commencer modestement !
- Il faut être en mesure de vérifier si les objectifs fixés sont atteints: se limiter au strict nécessaire!
- Traiter ce sujet avec une attitude constructive et pragmatique (CO = obligation légale)



# Conventions d'objectifs

Colloque de l'UTP du 30 octobre 2024

Christian Aebi, chef d'office

Office des transports publics et de la coordination des transports  
Direction des travaux publics et des transports



# Chiffres clés des procédures de commande du canton de Berne

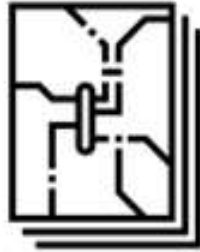
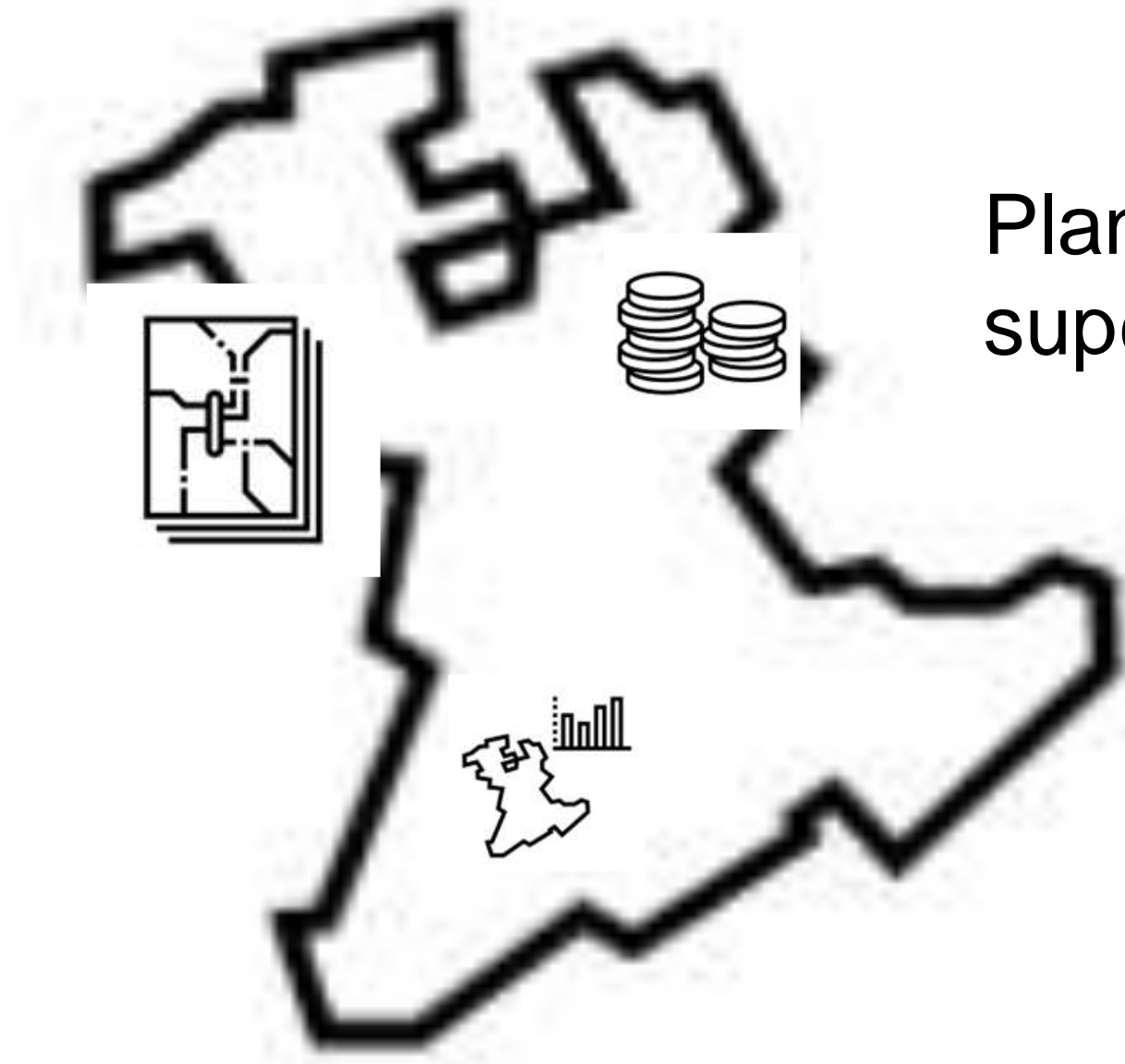
- Environ 370 lignes de transports publics commandées
- TRV, autre offre de transport commandée et trafic local
- Chemin de fer, bus, tram, funiculaires, téléphériques
- 23 ET avec procédure de commande
- Indemnités de 600 millions de francs pour l'ensemble des lignes (co)commandées
- 280 millions de francs d'indemnités à la charge du canton de Berne





# Contexte du canton de Berne

- Entretiens institutionnalisés avec les ET
- De nombreuses ET n'ont que des lignes intracantoniales
- Nombreuses années d'expérience dans les appels d'offre et les accords d'attribution
- Collaboration pour un benchmarking international (précurseur du benchmarking de l'OFT)
- Planification de l'offre par les régions cantonales généralement en collaboration avec les ET
- Instruments: arrêté sur l'offre et crédit cadre d'investissement (quatre ans)



# Planification supérieure



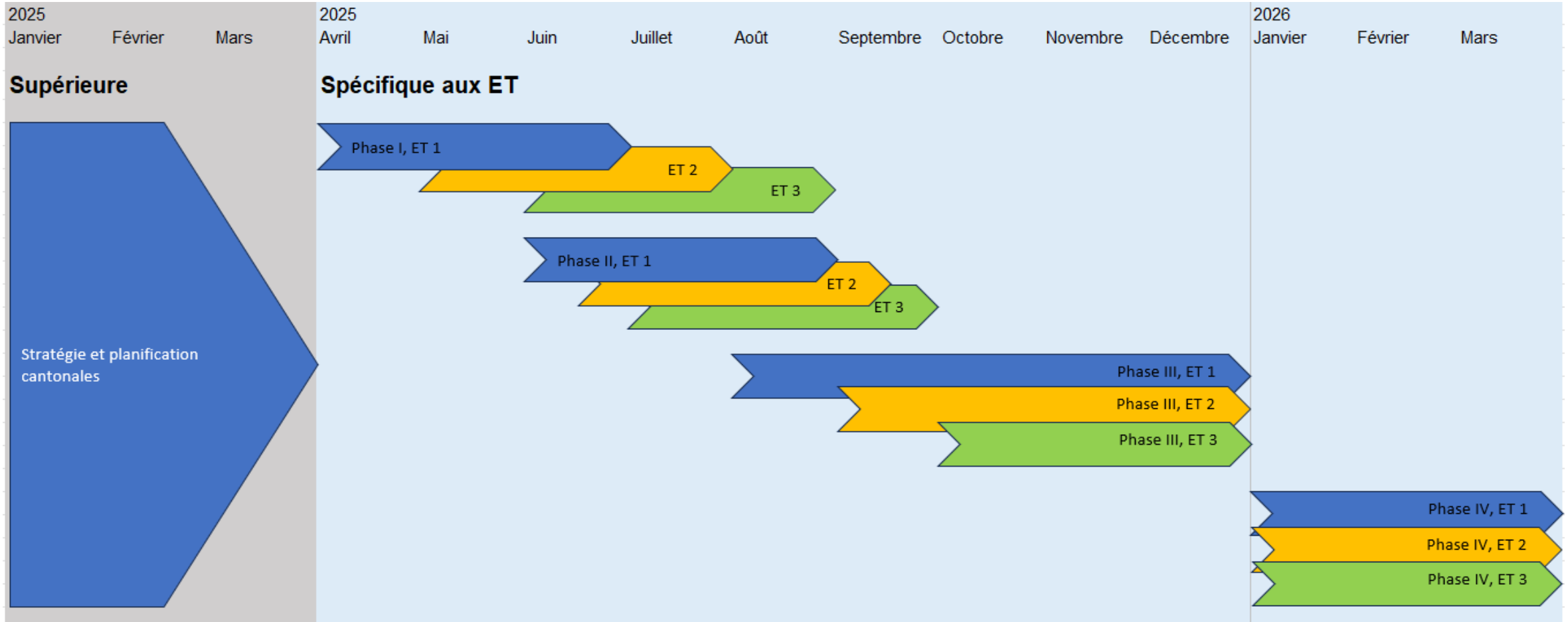
# Conventions d'objectifs

- Jusqu'à présent, le canton de Berne n'a pas encore conclu de convention d'objectifs
- Les conventions d'objectifs doivent inclure toutes les lignes commandées par le canton de Berne (c'est-à-dire le TRV, les autres offres de transport commandée et le trafic local)
- Probablement responsable de 14 conventions d'objectifs avec des ET

Première exécution de la procédure, objectifs accessoires:

- Accumuler de l'expérience
- Se familiariser avec la procédure

# Agenda des conventions d'objectifs

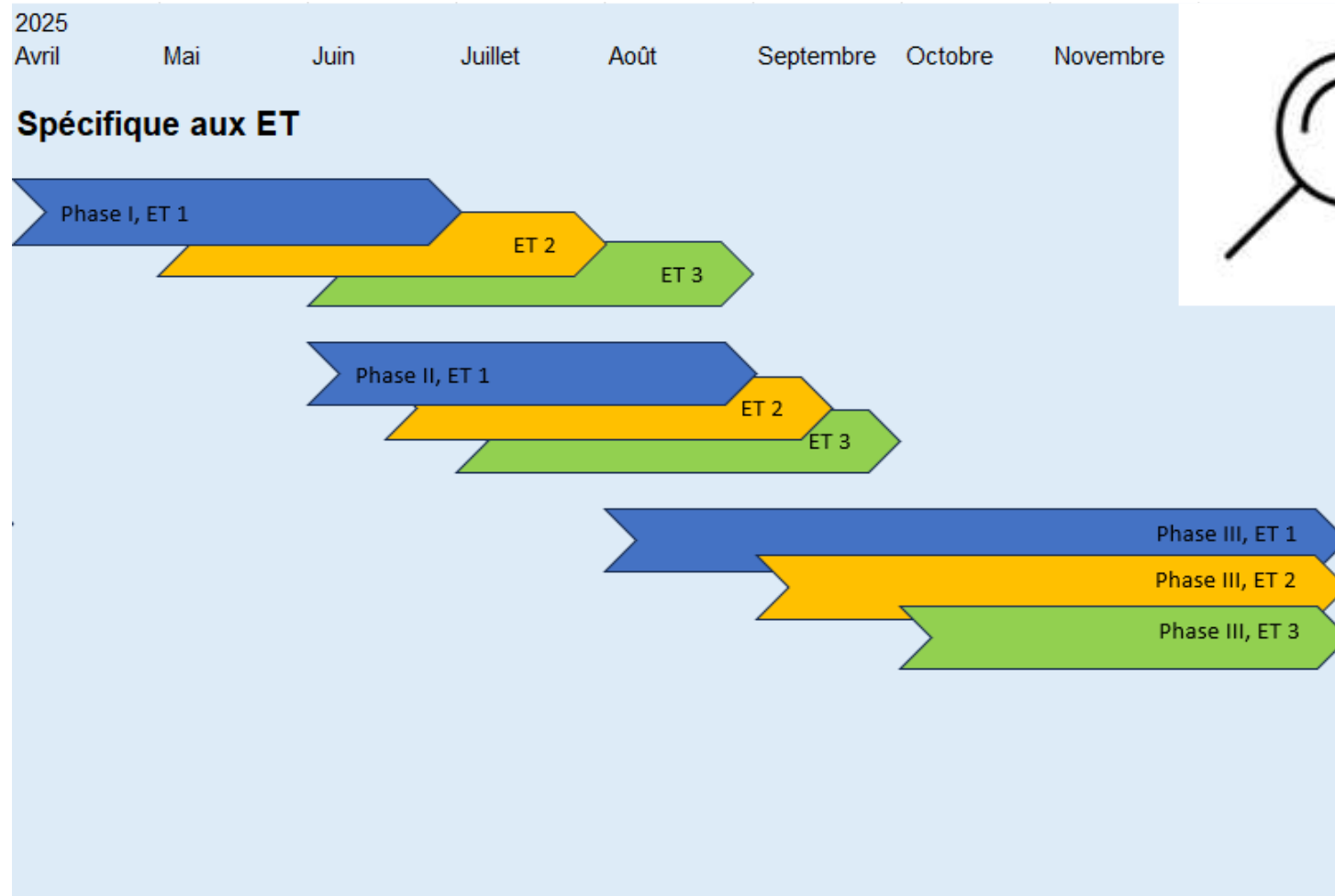




# Orientation fondamentale

- Tendre vers une procédure pragmatique et constructive
- Définir les objectifs de manière consensuelle
- Période de six ans
- La convention d'objectifs *small prime*

# Planification spécifique aux ET par les commanditaires



# Contenu potentiel des conventions d'objectifs

- Définir des principes généraux de collaboration entre les commanditaires et les ET
- Encourager la collaboration entre les ET
- Harmonisation de systèmes techniques entre les ET
- Gestion des véhicules historiques
- Gestion des réserves
- Procédure de décarbonation



# Conclusion: ne pas baisser l'attention concernant les conventions d'objectifs



- Les transports publics sont un service public. Les impôts doivent être utilisés de manière pertinente.
- La tâche principale des ET est de fournir ce service public efficacement.
- Les transports publics sont et resteront soumis à un contrôle politique.
- Faisons ce qu'il faut correctement.





# Contact

Christian Aebi

[christian.aebi@be.ch](mailto:christian.aebi@be.ch)

+41 31 633 37 19



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports,  
de l'énergie et de la communication DETEC  
Office fédéral des transports OFT  
Division Financement

# ORBIT

30 octobre 2024



# Sommaire

- Contexte
- Objectif
- Travaux effectués jusqu'ici
- Prototype





# ORBIT – Contexte

*Offres / Transport Régional et autres transports de voyageurs commandés / Besteller (commanditaires)/ comptes effectifs / entreprises de Transport*

- Dans le cadre de la révision de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV), il s'agit de perfectionner le système actuel du transport régional de voyageurs (TRV), en rendant plus simples et plus efficaces la procédure de commande et l'examen des comptes annuels du TRV.
  - La méthode de travail actuelle dans la procédure de commande et l'examen du droit des subventions se caractérise par des doublons fréquents et diverses activités manuelles dans différents outils et systèmes.
  - L'OFT va numériser la procédure de commande et les processus de *controlling* à partir de la période d'offre 2027/2028, et introduire une application spécialisée numérique pour tous.
-



# ORBIT – Objectif

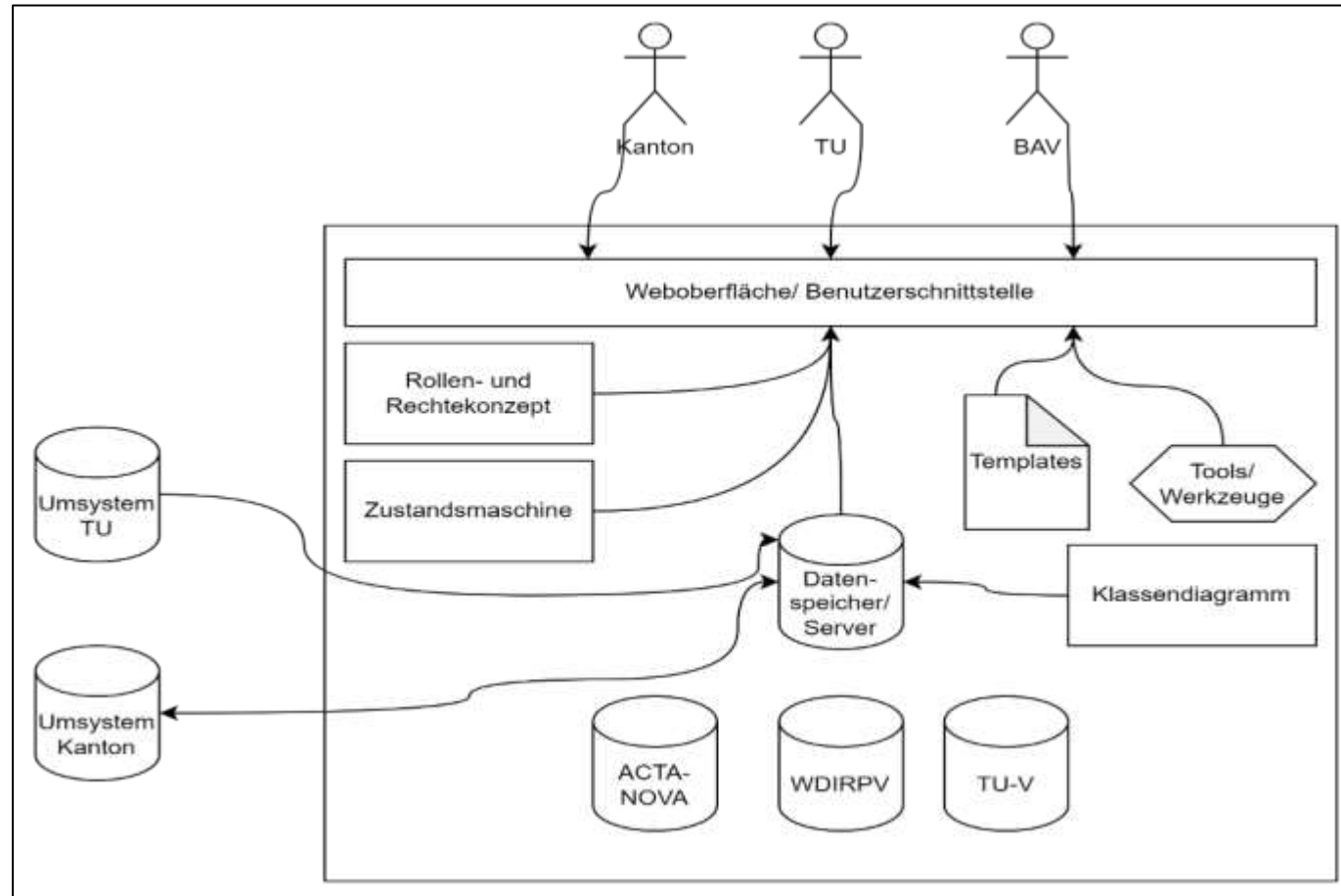
*Offres / Transport Régional et autres transports de voyageurs commandés / Besteller (commanditaires)/ comptes effectifs / entreprises de Transport*

- La solution numérique est une plate-forme pour le traitement commun et l'échange d'informations entre les participants, c'est-à-dire que les offres et les comptes annuels, y compris tous les documents nécessaires, y sont mis à disposition de l'OFT, des cantons et, là où cela est pertinent (transport local) des communes, pour l'examen et le traitement.
  - Les ET peuvent soit soumettre les offres et les comptes annuels via une interface utilisateur manuelle, soit transmettre les données et les documents directement depuis leurs propres systèmes via une interface technique.
  - Le processus de traitement de la procédure de commande comme celui de l'examen sous l'angle du droit des subventions seront plus efficaces, plus standardisés et plus rapides grâce à cette solution numérique.
-



# ORBIT – Objectif

Offres / Transport **R**égional et autres transports de voyageurs commandés / **B**esteller (commanditaires)/ comptes effectifs / entreprises de **T**ransport





# ORBIT – Travaux effectués jusqu'ici

Offres / Transport Régional et autres transports de voyageurs commandés / Besteller (commanditaires)/ comptes effectifs / entreprises de Transport

- En plusieurs ateliers d'une demi-journée, nous avons élaboré les processus de la procédure de commande et de l'examen sous l'angle du droit des subventions tels qu'ils sont et tels qu'ils devraient être.
  - En structurant les processus, nous avons veillé à éliminer les doublons actuels et à délimiter les responsabilités dans le traitement des processus.
  - Nous avons produit des documents: «*Digital Design Brief*», «Conception de la solution», «Conception du système» et décrit des «cas d'utilisation».
  - Nous avons créé la structure initiale du *backlog* et rédigé de nombreuses histoires d'utilisateurs.
  - => **Un prototype cliquable a été programmé selon les prescriptions de la Confédération.**
-



# ORBIT – Prototyp

[Offerten](#) / [Regionaler und weiterer bestellter Personenverkehr](#) / [Besteller](#) / [Ist-Rechnung](#) / [Transportunternehmen](#)



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

ORBIT

Bundesamt für Verkehr BAV | BLS



DE

[Offerten](#)

[Jahresrechnung](#)

[Angebotsvereinbarungen](#)

[Stammdaten](#)

[Contact](#)

[Support](#)

## Herzlich Willkommen!

Pellentesque convallis accumsan suscipit aliquet eu diam quis nulla turpis.

In mus massa lectus laoreet sed semper bibendum id.

laculis purus malesuada porttitor aliquam pulvinar.



### Offerten

Secondary text

Contrary to popular belief, Lorem Ipsum is not simply random text. It has roots in a piece of classical Latin literature



### Jahresrechnung

Secondary text

Contrary to popular belief, Lorem Ipsum is not simply random text. It has roots in a piece of classical Latin literature



### Angebotsvereinbarungen

Secondary text

Contrary to popular belief, Lorem Ipsum is not simply random text. It has roots in a piece of classical Latin literature



### Stammdaten

Secondary text

Contrary to popular belief, Lorem Ipsum is not simply random text. It has roots in a piece of classical Latin literature





# ORBIT – Prototyp

Offerten / **Regionaler und weiterer bestellter Personenverkehr** / **Besteller** / Ist-Rechnung / Transportunternehmen



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

ORBIT  
Bundesamt für Verkehr BAV | BLS



DE ▾

Offerten Jahresrechnung Angebotsvereinbarungen Stammdaten ▾

Contact Support

[Homepage](#) > Offerten

Offerte-Dossier erstellen

Search

Bestehende Offerten-Dossier

<input type="checkbox"/>	Dossier-Nr ↓	Eingangsdatum	Status	Fahrplanperiode	Fahrplanjahr	Federführender Kan...	
<input type="checkbox"/>	56710	20.08.2025	In Bearbeitung	2025/2026	2025	ZH	▾
<input type="checkbox"/>	56710	20.08.2025	In Bearbeitung	2025/2024	2024	SG	▾
<input type="checkbox"/>	56710	20.08.2025	Angebotsvereinbar...	2024/2023	2023	ZH	▾
<input type="checkbox"/>	56710	20.08.2025	Angebotsvereinbar...	2023/2022	2022	ZH	▾
<input type="checkbox"/>	56710	20.08.2025	Angebotsvereinbar...	2022/2021	2021	ZH	▾
<input type="checkbox"/>	56710	20.08.2025	Angebotsvereinbar...	2021/2020	2020	BE	▾
<input type="checkbox"/>	56710	20.08.2025	Angebotsvereinbar...	2020/2019	2019	SG	▾
<input type="checkbox"/>	56710	20.08.2025	Angebotsvereinbar...	2019/2018	2018	LU	▾
<input type="checkbox"/>	56710	20.08.2025	Angebotsvereinbar...	2018/2017	2017	SG	▾
<input type="checkbox"/>	56710	20.08.2025	Angebotsvereinbar...	2017/2016	2016	AG	▾

Items per page 10 ▾

1 – 10 of 237





# ORBIT – Prototyp

Offerten / *Regionaler und weiterer bestellter Personenverkehr* / *Besteller* / *Ist-Rechnung* / *Transportunternehmen*

Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

ORBIT  
Bundesamt für Verkehr BAV | BLS

DE ▾

Offerten Jahresrechnung Angebotsvereinbarungen Stammdaten ▾ Contact Support

Homepage > Offerten Offerte-Dossier erstellen


Bestehende Offerten-Dossier

<input type="checkbox"/>	Dossier-Nr ↓	Eingangsdatum	Status	Fahrplanperiode	Fahrplanjahr	Federführender Kan...	
<input type="checkbox"/>	56710	20.08.2025	In Bearbeitung	2025/2026	2025	ZH	▾
<input type="checkbox"/>	56710	20.08.2025	In Bearbeitung	2025/2024	2024	SG	▾
Linie	Linien-ID	Status	Version	Verkehrsmittel	Gültige Linien-Offerte	Alternative Linien-O...	
L01	1234	Inhalt erstellt	01	Normalspur	Ja	Nein	
L02	1234	Inhalt erstellt	02	Normalspur	Ja	Nein	
L03	1234	Inhalt erstellt	01	Normalspur	Ja	Nein	
L04	1234	Inhalt erstellt	01	Normalspur	Ja	Nein	
<input type="checkbox"/>	56710	20.08.2025	Angebotsvereinbaru...	2024/2023	2023	ZH	▾
<input type="checkbox"/>	56710	20.08.2025	Angebotsvereinbaru...	2023/2022	2022	ZH	▾
<input type="checkbox"/>	56710	20.08.2025	Angebotsvereinbaru...	2022/2021	2021	ZH	▾
<input type="checkbox"/>	56710	20.08.2025	Angebotsvereinbaru...	2021/2020	2020	BE	▾
<input type="checkbox"/>	56710	20.08.2025	Angebotsvereinbaru...	2020/2019	2019	SG	▾
<input type="checkbox"/>	56710	20.08.2025	Angebotsvereinbaru...	2019/2018	2018	LU	▾




# ORBIT – Prototyp

Offerten / **Regionaler und weiterer bestellter Personenverkehr** / **Besteller** / Ist-Rechnung / Transportunternehmen

 Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

ORBIT  
Bundesamt für Verkehr BAV | BLS

 DE ▾

Offerten Jahresrechnung Angebotsvereinbarungen Stammdaten ▾ Contact Support



Homepage > Offerten > OD 56710 Dossier einreichen

Dossier Rückfragen

Dossier-Nr: 56710      Eingangsdatum: 20.08.2025      Status: **In Bearbeitung**

Fahrplanperiode: 2025/2026      Fahrplanjahr: 2025      Federführender Kanton: ZH

Linien Dokumente Mittelfristplan Historie

<input type="checkbox"/>	Linie ↓	Linien-ID	Status	Version	Verkehrsmittel	Gültige Linien-Offert	Alternative Linien-O	
<input type="checkbox"/>	L01	1234	Inhalt erstellt	01	Normalspur	Ja	Nein	
<input type="checkbox"/>	L02	1234	Inhalt erstellt	01	Normalspur	Ja	Nein	
<input type="checkbox"/>	L03	1234	Inhalt erstellt	01	Normalspur	Ja	Nein	
<input type="checkbox"/>	L04	1234	Inhalt erstellt	01	Normalspur	Ja	Nein	
<input type="checkbox"/>	L05	1234	Inhalt erstellt	01	Normalspur	Ja	Nein	
<input type="checkbox"/>	L06	1234	Inhalt erstellt	01	Normalspur	Ja	Nein	



# ORBIT – Prototyp

Offerten / **Regionaler und weiterer bestellter Personenverkehr** / **Besteller** / Ist-Rechnung / Transportunternehmen

The screenshot displays the ORBIT web application interface. At the top left, the Swiss flag logo is followed by the text: "Schweizerische Eidgenossenschaft", "Confédération suisse", "Confederazione Svizzera", and "Confederaziun svizra". To the right, the application title "ORBIT" is shown above "Bundesamt für Verkehr BAV | BLS". In the top right corner, there is a user profile icon and the language "DE" with a dropdown arrow.

The main navigation bar includes "Offerten", "Jahresrechnung" (highlighted with a red underline), "Angebotsvereinbarungen", and "Stammdaten" with a dropdown arrow. On the right side of this bar are "Contact" and "Support" links.

Below the navigation bar, there is a breadcrumb trail: "Homepage" > "Jahresrechnung". A dark button labeled "Jahresrechnung anlegen" is positioned in the top right of the main content area.

The section "Bestehende Jahresrechnungen" (Existing Annual Accounts) contains five cards representing the years 2026, 2025, 2024, 2023, and 2022. Each card features a document icon and the year. The status for each year is displayed below the year: "In Bearbeitung" (orange text) for 2026, and "Abgeschlossen" (blue text) for 2025, 2024, 2023, and 2022.



# ORBIT – Prototyp

Offerten / **Regionaler und weiterer bestellter Personenverkehr** / **Besteller** / Ist-Rechnung / Transportunternehmen

Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

ORBIT  
Bundesamt für Verkehr BAV | BLS

DE

Offerten Jahresrechnung **Angebotsvereinbarungen** Stammdaten

Contact Support

Homepage Jahresrechnung 2026 **Jahresrechnung einreichen**

Dossier

Dossier-Nr: 56710 Beteiligte Kantone: ZH, SG Geschäftsjahr: 2027 Transportunternehmen: BLS

Linien **Dokumente** Ergebnisübersicht

<input type="checkbox"/>	Linie ↓	Linien-ID	Status	Version	Verkehrsmittel	Gültige Linien-Off...	Alternative Linien-...	Auswertungen
<input type="checkbox"/>	L01	1234	inhalt erstellt	01	Normalspur	Ja	Nein	
<input type="checkbox"/>	L02	1234	inhalt erstellt	02	Normalspur	Ja	Nein	
<input type="checkbox"/>	L03	1234	inhalt erstellt	01	Normalspur	Ja	Nein	
<input type="checkbox"/>	L04	1234	inhalt erstellt	01	Normalspur	Ja	Nein	
<input type="checkbox"/>	L05	1234	inhalt erstellt	01	Normalspur	Ja	Nein	
<input type="checkbox"/>	L06	1234	inhalt erstellt	01	Normalspur	Ja	Nein	



# ORBIT – Prototyp

Offerten / **Regionaler und weiterer bestellter Personenverkehr** / **Besteller** / **Ist-Rechnung** / **Transportunternehmen**

Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

ORBIT  
Bundesamt für Verkehr BAV | BLS

DE

Offerten Jahresrechnung **Angebotsvereinbarungen** Stammdaten

Contact Support

Homepage | Jahresrechnung | 2026 Jahresrechnung einreichen

Linie-Offerte

Dossier-Nr: 56710      Beteiligte Kantone: ZH, SG      Geschäftsjahr: 2027      Transportunternehmen: BLS

Linien **Dokumente** Ergebnisübersicht

Art	Datei	Relevant
Erklärung der Einhaltung der subventionsrechtlichen Grundsätze	datei.pdf	Ja
Bericht über die Spezialprüfung	Keine Datei hinzugefügt	Ja
Ausführlicher Revisionsbericht an den Verwaltungsrat	Keine Datei hinzugefügt	Nein
Geschäftsbericht	Keine Datei hinzugefügt	Ja
Bilanz	Keine Datei hinzugefügt	Ja
Erfolgsrechnung	Keine Datei hinzugefügt	Ja
Anhang zur Jahresrechnung	Keine Datei hinzugefügt	Ja
Abgrenzungen zur Finanzbuchhaltung pro Sparte	Keine Datei hinzugefügt	Ja
Detaillierte Anlagen- und Abschreibungsrechnung	Keine Datei hinzugefügt	Nein
Nachweis über Desinvestitionen von Anlagen der abgegoltenen Sparten	Keine Datei hinzugefügt	Ja



# ORBIT – Prototyp

Offerten / **Regionaler und weiterer bestellter Personenverkehr** / **Besteller** / **Ist-Rechnung** / **Transportunternehmen**

Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

ORBIT  
Bundesamt für Verkehr BAV | BLS

DE

Offerten Jahresrechnung **Angebotsvereinbarungen** Stammdaten Contact Support

Homepage > Jahresrechnung > 2026 Jahresrechnung einreichen

Linie-Offerte

Dossier-Nr: 56710 Beteiligte Kantone: ZH, SG Geschäftsjahr: 2027 Transportunternehmen: BLS

Linien **Dokumente** Ergebnisübersicht Tabelle erweitern

Erlöse	RPV Plan	RPV Ist	RPV Kor...	RPV Tot...	WBL Plan	Total Ist
Verkehrserlöse	15	16	nicht erfasst	16	1	00000
Nebenerlöse	12	2	nicht erfasst	2	1	00000
Kosten	25	25	nicht erfasst	25	1	00000
Abgeltungen	5	5	nicht erfasst	5	1	00000
Art. 28 Abs. 4 PBG - Zusatzangebote	0	0	nicht erfasst	0	1	00000
Art. 28 Abs. 4 PBG - Überangebote (nur Ist-Rechnung)	0	0	nicht erfasst	0	1	00000
Art. 28 Abs. 3 PBG/ Abgeltung Autoverlad	0	0	nicht erfasst	0	1	00000
Art. 28 Abs. 1 PBG	5	0	nicht erfasst	0	nicht vorhanden	00000
Art. 51 EBG	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	00000
Betriebliches Ergebnis	0	2	0	0	1	00000
Ausserordentliches Ergebnis	nicht erfasst	nicht erfasst	nicht erfasst	0	nicht erfasst	00000
Spartenergebnis	0	nicht vorhanden	nicht vorhanden	0	0	00000
Mindestzuweisung nach Art. 36 PBG	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	0	nicht vorhanden	00000
Effektive Zuweisung	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht erfasst	nicht vorhanden	00000



# ORBIT – Prototyp

Offerten / **Regionaler und weiterer bestellter Personenverkehr** / **Besteller** / **Ist-Rechnung** / **Transportunternehmen**

Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

ORBIT  
Bundesamt für Verkehr BAV | BLS

DE

Offerten Jahresrechnung Angebotsvereinbarungen Stammdaten

Contact Support

Homepage > Jahresrechnung > 2026

Jahresrechnung einreichen

Linie-Offerte

Dossier-Nr: 56710 Beteiligte Kantone: ZH, SG Geschäftsjahr: 2027 Transportunternehmen: BLS

Linien Dokumente Ergebnisübersicht

**Jahresrechnung einreichen**

Sed ut perspiciatis unde omnis iste natus error sit voluptatem accusantium doloremque laudantium, totam rem aperiam, eaque ipsa quae ab illo inventore veritatis et quasi architecto beatae vitae dicta sunt explicabo.

Datenschutzerklärung & Eidesstattliche Erklärung bestätigen

Abbrechen Bestätigen

Tabella erweitern

	WBL Plan	WBL Ist
Erlöse		
Verkehrserlöse	6	1
Nebenerlöse	2	1
Kosten	25	1
Abgeltungen	5	1
Art. 28 Abs. 4 PBG - Zusatzangebote	0	1
Art. 28 Abs. 4 PBG - Überangebote (nur Ist-Rechnung)	0	1
Art. 28 Abs. 3 PBG/ Abgeltung Autoverlad	0	1
Art. 28 Abs. 1 PBG	0	nicht vorhanden
Art. 51 EBG	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Betriebliches Ergebnis	0	1



# Nous ne voulons pas avoir l'impression d'être dans cette situation...

(présentation de la CTR du 11 novembre 2022)



... et ce n'est pas non plus ce  
que nous faisons (espérons-le)!

## Expériences dans l'application des directives de guidance de l'OFT

Benno Bucher – 30 octobre 2024



# La mise en œuvre ne remet pas du tout en question la pratique actuelle, mais en suppose une approche consciente!

## Principaux besoins d'action et de clarification

Commande en TRV

Prix de transfert des prestations intraconsortium dans les secteurs indemnisés

Imputabilité des coûts

Investissements d'installations de transport à câbles

Réserves latentes

● Clarification définitive des offres cofinancées par la Confédération

§ ● Tarification dans les chaînes de valeur en cascade

● Clarification des critères de contrôle de flux de valeurs en cas de production mixte de prestations concessionnaires et non concessionnaires

Structure de calcul

● Homogénéisation des exigences potentiellement différentes des divers cantons

Publiées

Activité accessoire / recettes annexes

Norme comptable

Vente de terrains

...

● Clarification des principes d'allocation de capacités de production

● Déclaration d'écarts par rapport à la norme souhaités (par l'OFT)

● Clarification de la gestion des structures commerciales différant de la norme (notamment en vue du transfert des moyens)

---

# **Guidance concernant la norme comptable**

**Colloque de l'UTP sur le trafic  
régional, le 30 octobre 2024**

## Nouvelle directive

---

- L'OFT a créé un projet de guidance (directive) concernant la norme comptable.
- Les comptes annuels doivent présenter une image fidèle des actifs, des finances et des recettes. Pour y parvenir, il faut appliquer une norme comptable reconnue.
- Normes comptables agréées:
  - International Financial Reporting Standard (IFRS)
  - Recommandations relatives à la présentation des comptes (Swiss GAAP RPC)
  - United States Generally Accepted Accounting Principles (US GAAP)
  - International Public Sector Accounting Standards (IPSAS)
  - Modèle comptable harmonisé (MCH2)

## Exceptions

---

- En principe, l'ensemble des entreprises de transport (ET) et des gestionnaires d'infrastructure (GI) sont tenus d'appliquer les Swiss GAAP RPC.
- Les entreprises échappent toutefois à cette règle si:
  - elles appliquent une autre norme comptable reconnue;
  - elles touchent moins d'un million de francs d'indemnités par année, donc aucune vérification selon la législation en matière de subventionnement n'est effectuée et il n'existe aucun secteur d'activité secondaire;
  - leur siège est à l'étranger.

---

## Mise en place des Swiss GAAP RPC

## Conditions

---

Toute transition vers une autre norme comptable entraîne un travail et des coûts importants:

- Ressources internes et externes nécessaires → en tenir compte dans le budget
  - Fixer des délais réalistes → lancer la transition à temps
  - Adapter les systèmes de comptabilité/ERP
  - Inclure et former les membres du personnel concernés
- La mise en place d'une nouvelle norme comptable doit être gérée comme un projet, en particulier si un système ERP intégré est utilisé.

# Calendrier proposé

## Projet de guidance

---

- La guidance entre en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2025.
- Elle s'appliquera:
  - aux comptes annuels 2027
  - à la procédure de commande 2027/2028
  - à la convention de prestations (*non mentionnée*)



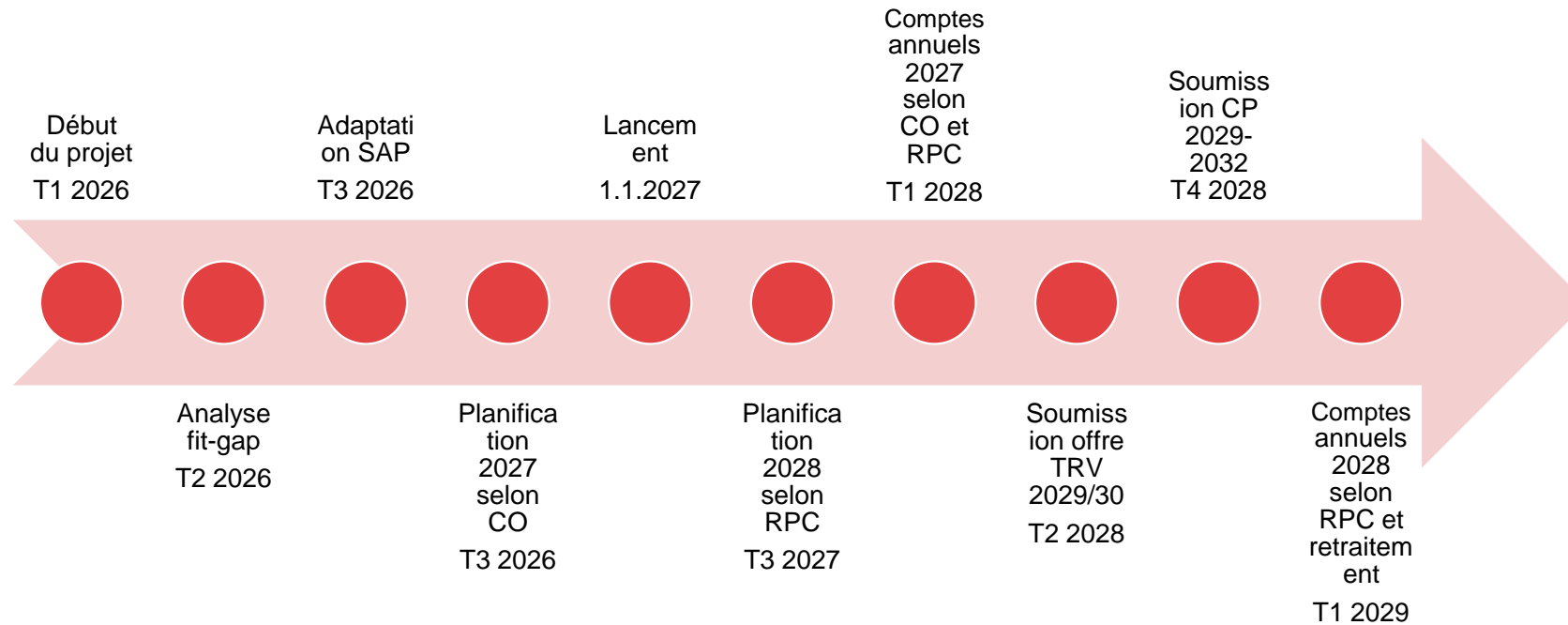
## Paramètres temporels

### Premiers comptes annuels selon les RPC

---

- Selon les Swiss GAAP RPC, les comptes annuels doivent être accompagnés d'une comparaison avec les années précédentes, y compris la première fois.
- Une comparaison avec les années précédentes nécessite un bilan d'ouverture sur la base des Swiss GAAP RPC.
- Pour les premiers comptes annuels selon les Swiss GAAP RPC, il faut donc un bilan d'ouverture et les comptes des deux exercices suivants.
- La planification doit déjà être effectuée sur la base de la nouvelle norme comptable et servira aussi de base pour l'offre TRV et la convention de prestations (CP).
  - L'offre TRV pour deux ans doit toujours être déposée au mois d'avril précédent.
  - La CP de l'infrastructure a été déposée en octobre 2024 pour la période 2025-2028.

# Calendrier



## Résumé

---

La mise en place des Swiss GAAP RPC s'applique:

- aux comptes annuels 2028
- à l'offre TRV 2029/2030
- à la convention de prestations de l'infrastructure 2029-2032

➤ Harmonisée et réaliste

---

**Comparaison CO et Swiss GAAP RPC  
Répercussions sur la SOB**

## Comparaison CO et Swiss GAAP RPC Bilan pour la SOB

---

- De nombreuses positions sont déjà traitées et évaluées en conformité avec les Swiss GAAP RPC.
- Les provisions en général doivent être revérifiées sur la base des critères RPC, plus strictes.
- Pour les révisions du matériel roulant, la SOB constitue des provisions pour lisser l'entretien des véhicules. Le modèle de lissage a été approuvé par les commanditaires. Toutefois, de telles provisions ne sont en principe pas reconnues par les Swiss GAAP RPC 23 («Provisions»).
- *Dans le projet de guidance, il est indiqué qu'avec la mise en place des nouvelles dispositions de lois spéciales, un écart entre les recommandations techniques et la norme comptable (Swiss GAAP RPC 23) est admise.*

## Comparaison CO et Swiss GAAP RPC

### Modèles de lissage

---

- En vertu de l'art. 35a («Imputabilité des coûts et des recettes»), al. 4, de la loi révisée sur le transport de voyageurs (LTV), *avec l'accord des commanditaires, l'entreprise peut compenser les coûts d'entretien des véhicules par un lissage sur la durée de vie des véhicules.*
  - La question suivante se pose donc: est-ce que des modèles de lissage sont autorisés dans les comptes Swiss GAAP RPC et reconnus aussi par l'organe de révision?
  - À quoi ressemble l'attestation de l'organe de révision pour les comptes annuels?
- Il s'agit d'éviter de devoir établir plusieurs comptes annuels.

# Comparaison CO et Swiss GAAP RPC

## Répercussions sur les comptes annuels

---

- Changement de méthodologie de faible ampleur
- Les évaluations demandent plus de travail, surtout en matière de stockage, de provisions et d'immobilisations.
- Dresser un bilan fiscal selon le CO et un bilan commercial selon les RPC
- Le rapport annuel devient plus volumineux, en particulier au niveau des annexes, p. ex. présentation des provisions et nécessité d'établir un tableau des fonds propres en plus
- Contrôles plus importants par l'organe de révision
- Des expertises externes sont nécessaires:
  - évaluations en matière d'installations (terrains, biens immobiliers, etc.)
  - caisse de pension – valeur économique et engagement

## Tout faire correctement reste un art!

---





# Quiz sur la guidance

... Toute procédure judiciaire est exclue. ;-)

... Les réponses ont été accordées avec l'OFT.


... Les réponses correspondent à la pratique adoptée actuellement,

**... ce qui n'exclut toutefois pas l'utilité d'aborder de potentielles questions similaires, notamment en cas d'évaluations différentes.**

# Guidance –

## Question 1: droit à l'indemnisation de coûts


**Quels coûts ne peuvent jamais être imputés ou ne donnent jamais droit à une indemnisation dans les offres / conventions de prestations?**

- a) Les coûts de rémunération des fonds propres
- b) Les coûts d'assainissement de la caisse de pension
- c) Les coûts de constitution de la réserve de fluctuation pour la caisse de pension 
- d) Les coûts qui ne font pas partie de la création de prestations du TRV en tant que telle (p. ex. les coûts d'entretien de distributeurs de denrées alimentaires)
- e) Les augmentations de frais qui sont refacturées au sein de structures de groupe via une chaîne de valeur en cascade

# Guidance –

## Question 2: formation des prix



### **Quels coûts peuvent être appliqués au prix du marché dans les offres selon la loi révisée sur le transport des voyageurs ?**

- a) Réparations effectuées par une filiale, pour autant que celle-ci fournisse ses prestations principalement à d'autres filiales non concessionnaires
- b) Frais de location de biens immobiliers nécessaires à l'exploitation qui appartiennent à une filiale, pour autant que celle-ci loue ses biens immobiliers principalement à des tiers 
- c) Frais de location de biens immobiliers nécessaires à l'exploitation qui appartiennent à une filiale, pour autant que celle-ci puisse prouver l'adéquation des prix de location au marché par une expertise externe

# Guidance –

## Question 3: parrainage


**Les dépenses effectuées pour un parrainage sportif constituent-elles des coûts pouvant être indemnisés?**

- a) Oui, à condition que l'association parrainée joue dans la ligue la plus élevée ou que la manifestation sportive parrainée soit retransmise à la télévision.
- b) Oui, exceptionnellement, à condition que le parrainage fasse partie d'un concept de transport et ait été soumis à l'OFT. 
- c) Non, les dépenses effectuées pour un parrainage sportif ne peuvent généralement pas être indemnisées et doivent être financées via d'autres sources de recettes. 

# Guidance –

## Question 4: participations

**Les coûts de participations (p. ex. coûts de financement de la prospection, potentielles corrections de valeur) peuvent-ils être intégrés dans les offres de la maison mère?**

- a) Non, ces coûts doivent être supportés par d'autres moyens de financement de manière vérifiable. 
- b) Oui, pour autant que la participation fournisse aussi des prestations donnant droit à une indemnisation dans le même domaine (trafic régional ou infrastructure).
- c) Oui, pour autant que tous les commanditaires d'une telle solution soient d'accord avec l'intégration des coûts dans le cadre d'une convention d'objectifs de la société mère.



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports,  
de l'énergie et de la communication DETEC  
**Office fédéral des transports OFT**  
Division Financement

# État actuel des prescriptions de financement au niveau fédéral

Session spécialisée de l'UTP Transport régional

30 octobre 2024



# Examen des tâches et des subventions

- **TRV** : réduction de 5 % à partir de 2026 afin d'augmenter le DCC. Aucune prescription du Conseil fédéral sur la manière d'atteindre l'objectif.
- Proposition de l'OFT (en cours de discussion) : aucune adaptation des valeurs-seuils de rentabilité minimale en vigueur (10 / 20 %), mais désormais une valeur-seuil supplémentaire de 30 % pour les offres à la cadence plus que semi-horaire.
- **Les encouragements découlant de la loi sur le CO<sub>2</sub>** doivent être abrogés d'ici à 2027
  - Consultation nécessaire
- Le CF a déjà décidé de ne pas demander de crédit pour 2025 et 2026, ce qui empêche tout encouragement.



# Crédit d'engagement TRV

- 2026-2028 : trois ans en raison de l'harmonisation des périodes de CP TRV
- Consultation terminée.
- Prochaines étapes :
  - Approbation du message à l'attention du Parlement : mai 2025
  - Traitement par le Parlement : dès juin 2025





# Évolution financière du TRV

- Crédit d'engagement 2026-2028 (état consultation) :

<i>In Millionen Franken</i>	<b>Budget 2025</b>	<b>Finanzplan 2026</b>	<b>Finanzplan 2027</b>	<b>Finanzplan 2028</b>	<b>Total Verpflichtungskredit RPV 2026–2028</b>
Abgeltungen des Bundes an den RPV	1126.8	1143.1	1165.1	1187.6	<b>3495.9</b>
Abweichung gegenüber dem Vorjahr	-7.7	16.3	22.1	22.5	
<i>Entwicklung gegenüber dem Vorjahr (in %)</i>	-0.7%	1.4%	1.9%	1.9%	

Examen des tâches et des subventions : réduction de 5 % du crédit TRV dès 2026 :

Budget	1085,9	1106,8	1128,2	<b>3321,0</b>	
Différence par rapport au CE		-57,2	-58,3	-59,4	-174,9



# Bilan TRV

- Aménagements de l'offre, renouvellements du matériel roulant, décarbonisation...
  - surcoûts
- La situation financière de la Confédération est tendue.
- Comment financer ?
- Attentes de l'OFT :
  - Structures plus efficaces. Pourquoi faut-il une ET pour une ligne ferroviaire ?
  - Coopération renforcée
  - Simplification et réduction des coûts au niveau de la distribution



# Refonte de la loi sur le transport de marchandises

- Le 10 janvier 2024, le Conseil fédéral a approuvé le message concernant la **loi sur le transport de marchandises** ([FF 2024 300](#)).
- Le message englobe un **train de mesures** visant le renforcement du **fret ferroviaire sur l'ensemble du territoire** et la **navigation sur le Rhin**.
- Cela doit **améliorer la performance** de l'ensemble du **système de transport de marchandises** et garantir la **sécurité d'approvisionnement dans toutes les régions**.
- Le 24 septembre 2024, le **Conseil des Etats a approuvé** le projet en y apportant quelques modifications mineures.
- Les délibérations au **Conseil National** se dérouleront probablement au cours de la **session d'hiver**.



# Refonte de la loi sur le transport de marchandises : Aperçu des moyens financiers demandés

Mesure	Crédit en mio de CHF	
Contributions d'investissement à fonds perdus en vue de la migration vers le DAC	180 sur 6 ans	Crédit d'engagement <a href="#">FF 2024 303</a>
Contributions d'investissement et indemnités en vue de la modernisation et du maintien du TWCI	260 sur 4 ans	Crédit d'engagement <a href="#">FF 2024 302</a>
Contributions de transbordement et de chargement	50 par an	Crédit budgétaire annuel
Indemnisation des coûts non couverts de l'offre de fret ferroviaire commandée (notamment à voie étroite)	40 sur 4 ans	Crédit d'engagement <a href="#">FF 2024 304</a>
Les encouragements existants (financement des voies de raccordement et des ITTC) à hauteur des crédits budgétaires actuels demeurent.		



# Convention sur les prestations 2025-2028

1. Aperçu du message
2. Convention sur les prestations 2025-2028
3. Évolution du FIF
4. Contributions d'investissement aux installations privées de triage et de transbordement,





# Aperçu du message

Avec le message du 15 mai 2024 le CF demande :

- un **plafond de dépenses de 16 442 millions de francs** pour :
  - le financement de l'exploitation et du maintien de la qualité de l'infrastructure ferroviaire et
  - les **tâches systémiques** dans ce domaine pour 2025 – 2028.
- un **crédit d'engagement de 185 millions de francs** pour des **contributions d'investissement à des installations privées de triage et de transbordement** pour les années 2025–2028.
- un **prolongement d'un an du crédit-cadre 2021-2024.**

*Les chiffres et bases de ce message correspondent à l'état en février 2024.*



# État des installations

- **Valeur de remplacement**  
environ 170 milliards de francs
- **L'état moyen** de l'infrastructure ferroviaire reste **en grande partie suffisant à bon.**
- Il a été stable ces dernières années.





# Besoin de fonds 2025-2028 (en mio de francs)

- **2042 millions de francs de plus** sont demandés par rapport au plafond de dépenses initial du message 2021-2024.
- L'augmentation sur quatre ans s'élève au total à env. **14 %**.

Plafond de dépenses	17 à 20	21 à 24	25 à 28	Diff.	%
Indemnité d'exploitation CP	2'460	2'100	2'643	543	25.9
Contributions d'investissement CP	9'776	11'468	12'902	1'434	12.5
<b>Fonds CP</b>	<b>12'236</b>	<b>13'568</b>	<b>15'545</b>	<b>1'977</b>	<b>14.6</b>
Tâches systémiques*	296	484	597	113	23.3
Réserve CP, options comprises	700	348	300	-48	-13.8
<b>Total Pafond de dépenses</b>	<b>13'232</b>	<b>14'400</b>	<b>16'442</b>	<b>2'042</b>	<b>14.2</b>

\*indiquées séparément depuis 7–20.





# Tâches systémiques

- À partir de 2025, il s'agit de **huit tâches** dont :
  - l'information à la clientèle,
  - les systèmes de contrôle de la marche des trains (ETCS / ZBMS),
  - la radio ferroviaire,
  - les STI pour les applications télématiques (STI TAF/TAP),
  - l'alimentation en courant de traction,
  - l'interaction véhicule-voie ferrée à écartement métrique(temporaire),
  - **Nouveau : bruit**
- Besoin de fonds dans l'ensemble : **597 millions de francs**



# Évolution du FIF

## 1) Remboursement de l'endettement repris du FTP d'ici à 2030/31

- remboursement de l'endettement de 5,1 milliards de francs de francs d'ici à 2031; ce qui représente:
- Suppression de la contribution de 300 millions de francs provenant de l'impôt sur les huiles minérales utilisées comme carburant
- Suppression du pour mille de la TVA de 460 millions de francs dès 2031

## 2) Mise en œuvre de l'aménagement et de l'entretien ferroviaires

- augmentation des dépenses d'aménagement ferroviaire de 1 milliard (2024) à 2,4 milliards de francs (2029)
- augmentation des coûts d'exploitation/entretien du réseau ferré de 3,7 milliards (2024) à 4,1 milliards de francs (2029)

## 3) Réductions motivées par des raisons de politique financière

- réduction de 690 millions de francs de l'apport RPLP entre 2025 et 2031
- réduction prévue de 200 millions de francs/an dans le cadre du train de mesures d'allègement de la Confédération ; pas encore prise en compte dans les chiffres suivants

## 4) Planification réaliste de la mise en œuvre

- réduction des montants pour l'aménagement entre 2028 et 2032
- réduction des dépenses, généralement d'env. 100 millions de francs par an (valeur empirique)



# Structure

1. Aperçu du message
2. Convention sur les prestations 2025-2028
  - a. Exploitation et maintien de la qualité de l'infrastructure
  - b. Tâches systémiques
3. Évolution du FIF
- 4. Contributions d'investissement aux installations privées de triage et de transbordement**





# Contributions d'investissement aux installations privées de triage et de transbordement

- Conformément à la loi sur le transport de marchandises (LTM), la Confédération peut verser **des contributions d'investissement pour la construction, l'extension et la réfection de voies de raccordement et d'ITTC du transport combiné (TC)**.
- Le financement n'est PAS assuré par le FIF. Les crédits d'engagement spécifiques pluriannuels sont imputés au financement spécial du trafic routier conformément à la LUMin.
- La contribution d'investissement de la Confédération s'élève :
  - généralement à 60 % au maximum
  - à 80 % maximum pour les projets d'importance nationale
  - à 50 % maximum pour la construction d'installations portuaires du TC



# Contributions d'investissement aux installations privées de triage et de transbordement - crédits

- La LTM exige que le Parlement alloue des crédits d'engagement pluriannuels pour ces investissements.
- Un **crédit d'engagement de 185 millions de francs** est demandé pour les années **2025 à 2028**. La plupart des projets portent sur des renouvellements de voies de raccordement.
- **D'après le CF**, il conviendrait de **prolonger d'un an (jusqu'à fin 2025)** l'actuel **crédit-cadre** de 300 millions de francs pour les années **2021 à 2024**, et de **deux ans (jusqu'à fin 2026)** selon **la décision du CN**. Les projets de plus grande importance prévus pour ce crédit-cadre, mais qui ont pris du retard, passent ainsi encore par l'ancien crédit.

# Financement à moyen terme du trafic régional voyageurs (TRV) et du trafic local

Colloque de l'UTP sur le trafic régional, 30 octobre 2024, Olten

Fabian Schmid

# La Suisse croît → les TP et ce qu'on leur demande croissent → ce qui entraîne des (sur)coûts!



Développement continu de l'offre (exemples):

- LimmattalBahn
  - Léman-Express
  - Prolongation de lignes de tram dans de nombreuses villes
  - Extension de l'offre de nuit
  - Étoffement des cadences
    - dans les espaces urbains (p. ex. Berne - Soleure)
    - dans les zones plus rurales (p. ex. les Grisons)
- Le développement va se poursuivre = davantage de recettes via la clientèle, mais aussi des coûts plus élevés

# Objectifs de la branche et de l'UTP



- Toujours proposer une offre de qualité à une Suisse en pleine croissance
  - Tenir compte des besoins en mutation de la population
  - Augmenter la part modale des TP
  - Passer à des TP neutres en CO<sub>2</sub> d'ici à 2040
- ➔ Les transports publics font partie de la solution.
- ➔ L'offre doit continuer à croître (et le fera).



# Financement du trafic régional voyageurs et du trafic local

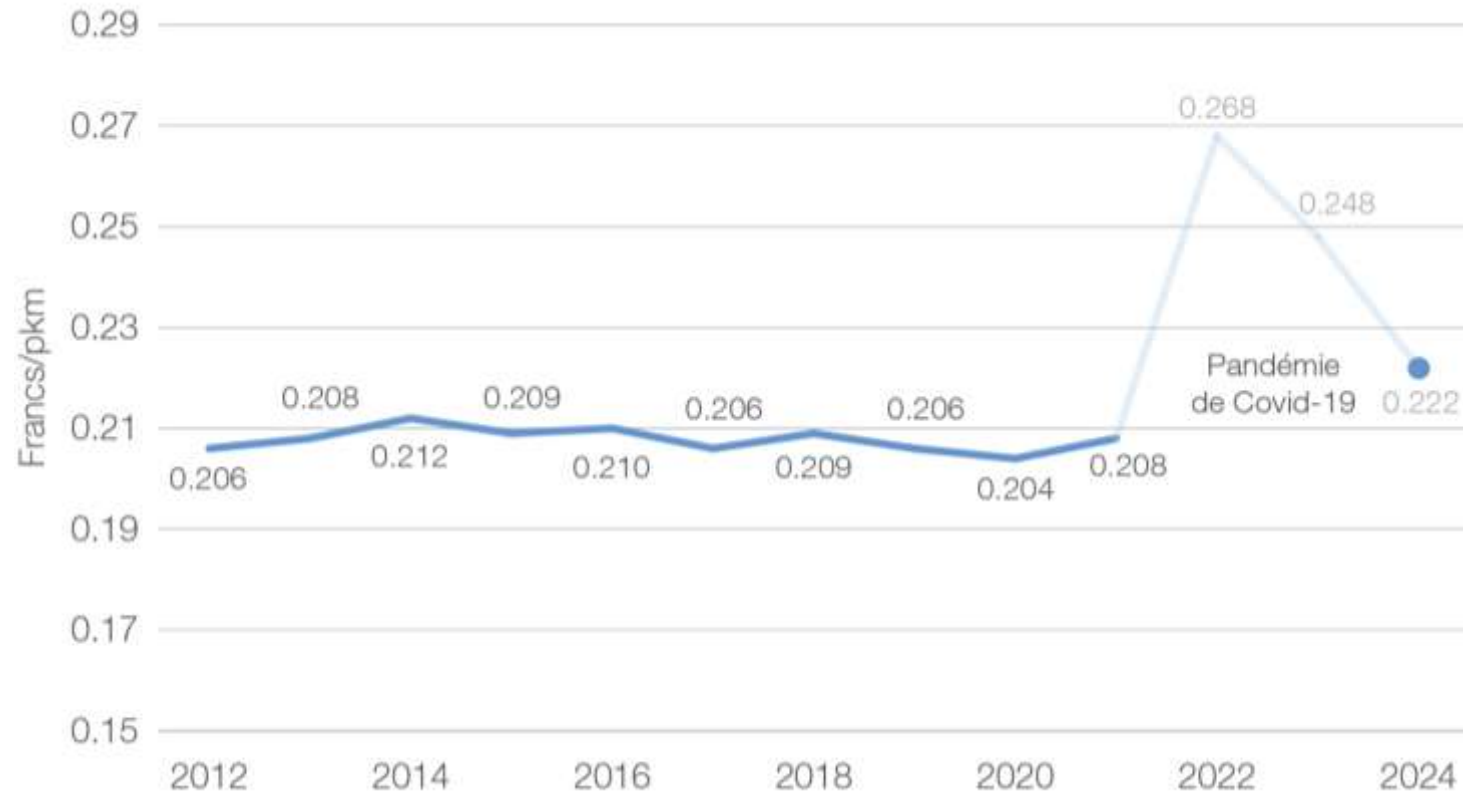
Pouvoirs publics / impôts



Clientèle



# Trafic régional voyageurs: depuis des années, une indemnité par personne et par kilomètre stable



→ La branche a les coûts en main!

Source: Allianz pro Schiene

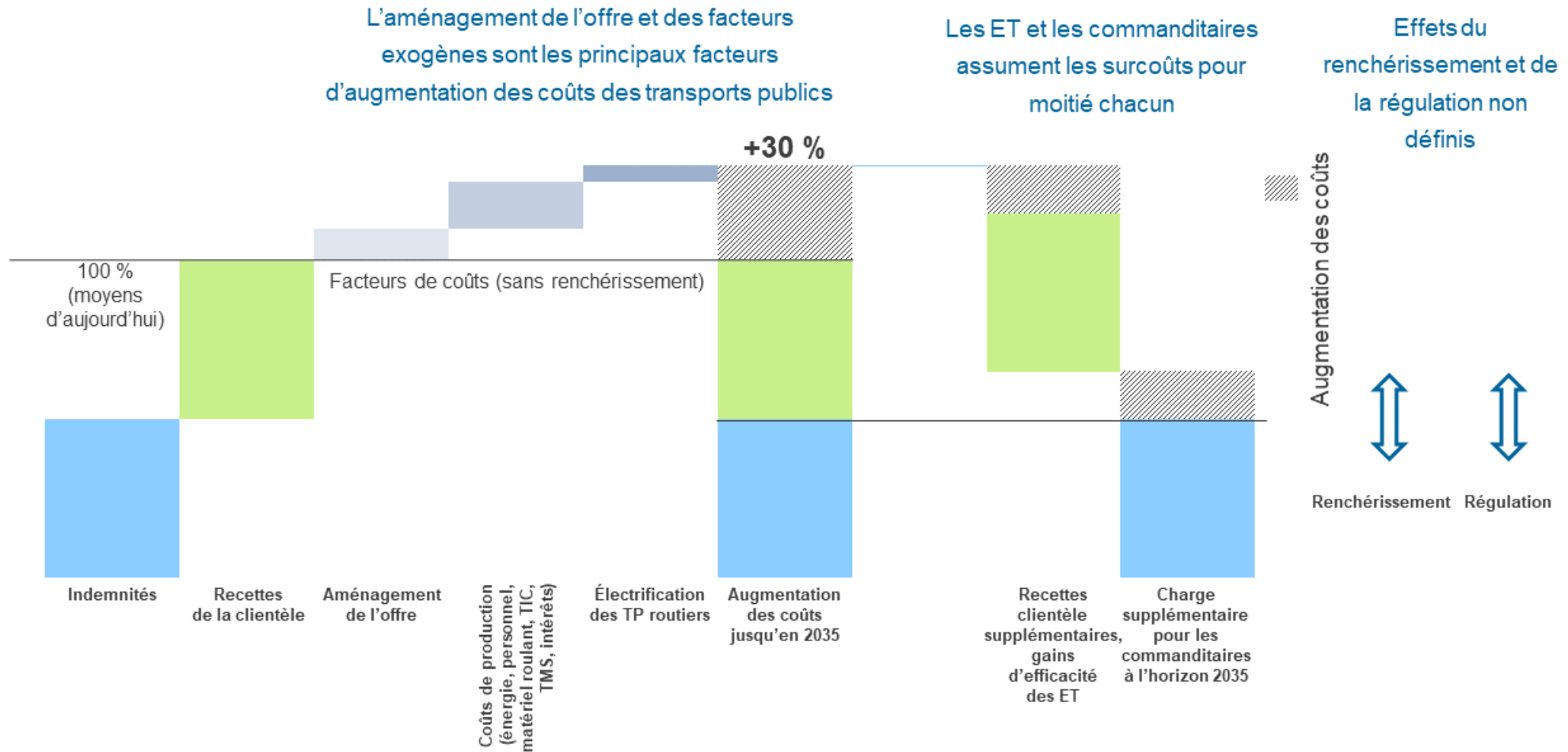
# Perspectives: les besoins vont augmenter



Trois raisons principales:

- a) Offre croissante pour une Suisse croissante
  - b) Hausses de coûts:
    - Hausse des prix de l'énergie, amortissement du matériel roulant
    - Hausse des coûts du personnel et des TIC
  - c) Passage à des bus à motorisations propres (+ stations de charge notamment) / suppression de l'exonération de l'impôt sur les huiles minérales (et le renchérissement)
- ➔ Causes de l'augmentation des coûts: surtout des facteurs exogènes sur lesquels les entreprises de transport n'ont que très peu d'influence

# TRV et trafic local: hausses de coûts estimées d'ici à 2035: + 30%



**La branche agit et renforce l'efficacité.**



# Les limites des mesures d'efficacité



Trois des principaux postes de coûts peuvent difficilement être influencés:

- Coûts de personnel
- Amortissement du matériel roulant
- Coûts de l'énergie

# Contribution de la clientèle?



- Oui!
  - De nouveaux clients entraînent davantage de recettes.
  - Il y aura aussi des augmentations tarifaires à l'avenir.
  - Les augmentations tarifaires ont leurs limites: +/- dans la mesure du renchérissement, les TP n'alimentent pas l'inflation.
- ➔ La clientèle seule ne peut pas couvrir les surcoûts.
- ➔ **La clientèle peut couvrir environ la moitié des surcoûts; l'autre moitié incombe aux commanditaires.**

# Économiser dans les transports publics



C'est une tâche permanente des entreprises de transport.

Voici en outre d'importants leviers:

- Renoncer à étendre l'offre, voire la réduire
- Transports publics routiers: retarder le passage à des motorisations de bus propres
- ...?



# Position de l'UTP

La Suisse a besoin de transports publics bien conçus et qui fonctionnent.

La contrepartie de transports publics de qualité est très élevée pour la Suisse.

Les raisons pour lesquelles les coûts augmentent sont claires. Il s'agit avant tout de facteurs exogènes.

Les entreprises de transport font tout ce qu'elles peuvent pour optimiser l'efficacité au niveau opérationnel.

Les entreprises de transport veillent à séduire davantage de clients et à générer ainsi plus de recettes.

Une partie des surcoûts demeure toutefois à la charge des commanditaires.

Les points suivants n'entrent pas en question:

- Renoncer aux aménagements de l'offre prévus, voire réduire l'offre
- Retarder le passage aux bus propres

# Conclusions



- ➔ Pour satisfaire les besoins de mobilité d'une Suisse en pleine croissance, les transports publics doivent eux aussi croître, ce qui demande davantage de moyens à la Confédération et aux cantons.
- ➔ Prosaïquement, il n'y a pas d'autre option sensée.