

Écrits_ UTP_ 08

Révision des actes normatifs des transports publics (RévTP) – Ce que vous devez savoir



Loi sur le transport de voyageurs, loi sur la durée du travail, loi sur les chemins de fer, loi fédérale sur l'admission comme entreprise de transport par route et leurs ordonnances d'exécution

Nouvelles réglementations dans les secteurs du trafic des voyageurs et de l'infrastructure (sans trafic marchandises) et les mesures à prendre pour les entreprises de transports publics

Impressum

Editeur:

Union des transports publics
Remontées Mécaniques Suisses

Dählhölzliweg 12

3000 Berne 6

Tél. 031 359 23 23

Fax 031 359 23 40

info@utp.ch

info@seilbahnen.org

© Copyright

Union des transports publics, Remontées Mécaniques Suisses

Berne, janvier 2010

1^{re} édition

Écrits_UTP_08

Tirage: 800 allemand, 200 français

Contenu

<i>Avant-propos</i>	2
<i>Répertoire des abréviations</i>	4
<i>Loi sur le transport de voyageurs LTV</i>	5
– Concession pour le transport de voyageurs, conditions indispensables, procédure	5
– Obligation de transporter, d'exploiter, de publier l'horaire et les tarifs, Service direct, contrat de transport, responsabilité	6
– Procédure de commande et comptabilité	7
– Obligation de transporter dans des situations particulières et extraordinaires	11
– Traitement des données et vidéosurveillance	12
<i>Loi sur la durée du travail LDT</i>	14
<i>Activité déterminante pour la sécurité selon la LCdF et l'OASF</i>	16
<i>Traitement de données des entreprises ferroviaires par l'OFT selon l'ordonnance sur les chemins de fer (OCF)</i>	18
<i>Octroi de concessions et financement de l'infrastructure ferroviaire selon la LCdF et l'OCFIF</i>	19
<i>Exonération fiscale selon LCdF et LIFD</i>	20
<i>Loi fédérale sur les entreprises de transport par route (LEnTR)</i>	21

Avant-propos

La réforme des chemins de fer¹ se poursuit par étapes. Avec la révision de la loi sur les chemins de fer de 1996, un nouveau système d'indemnisation valable pour toutes les entreprises de transport, chemin de fer, bus, navigation, installations de transport à câbles, a été introduit pour le trafic régional. Avec la Réforme des chemins de fer 1 de 1999, les CFF ont acquis leur autonomie, les comptes par secteur ont été mis en place auprès de toutes les entreprises, et le Free Access a été introduit dans le trafic marchandises. La Réforme des chemins de fer 2 de 2005 a été rejetée par les chambres fédérales pour réexamen. Le principal point de discordance était la séparation du réseau ferroviaire en un réseau principal et un réseau secondaire. Sur cela, le Conseil fédéral a décidé de soumettre le projet de Réforme des chemins de fer 2 au Parlement par étapes.

Cet écrit présente la Réforme des chemins de fer 2.1 de 2009, et plus précisément le projet appelé RévTP (révision des actes normatifs sur les transports publics). Il contient l'adaptation de différentes lois, en particulier une nouvelle loi sur le transport de voyageurs. Les dispositions légales et les ordonnances sont entrées en vigueur le 1.1.2010 (avec des exceptions).

La loi fédérale sur la sécurité auprès des entreprises de transport (Loi sur le service de sécurité des entreprises de transport, LSST) a été rejetée lors du vote final par le Conseil national en mars 2009 et reviendra aux Chambres dans une version corrigée dans le courant de l'année 2010.

Cet écrit doit permettre aux responsables des entreprises de transport d'acquiescer une vue d'ensemble sur les nombreuses nouveautés légales (environ 300 pages de textes de loi et d'ordonnances) et d'indiquer où il y a lieu prioritairement de prendre des mesures.

¹ A cet égard, le terme «Réforme des chemins de fer» est ambigu, car les dispositions révisées ne concernent pas uniquement les chemins de fer mais l'ensemble des TP.

Perspectives sur les prochaines étapes:

La consultation sur la Réforme des chemins de fer 2.2 est terminée, le projet du Conseil fédéral est attendu durant le premier semestre 2010. Les principaux contenus concernent les dispositions sur l'interopérabilité, les règles de mises au concours et l'organisation du service d'attribution des sillons. Les travaux préparatoires pour la Réforme des chemins de fer 2.3 sont actuellement en suspens auprès de l'OFT. Le contenu principal en est l'harmonisation du financement des investissements des ETC avec les CFF.

En plus, d'autres mandats du Parlement (séparation des différents rôles de l'OFT en tant que propriétaire, commanditaire et régulateur; assainissement de l'Ascoop et d'autres caisses de pensions des ETC) sont encore en suspens.

Les questions encore sans réponse doivent être clarifiées lors d'un colloque organisé probablement le 31 mars 2010 avec l'OFT. Il est prévu d'actualiser cet écrit après le colloque et de le publier comme 2^e édition sous la forme d'un manuel avec les actes normatifs de la RévTP.

Les textes de loi et les ordonnances des actes normatifs RévTP se trouvent dans le Recueil systématique des lois de la Confédération depuis le 1.1.2010 et ils peuvent être téléchargés à l'adresse www.bav.admin.ch.

Peter Vollmer, Directeur UTP

Répertoire des abréviations

LCdF	Loi sur les chemins de fer du 20.12.1957, avec modifications du 20.3.2009 (RS 742.101)
LDT	Loi sur la durée du travail du 8.10.1971, avec modifications du 20.3.2009 (RS 822.21)
LEnTR	Loi fédérale sur les entreprises de transport par route du 20.3.2009 (RS 744.10)
LIFD	Loi fédérale du 14.12.1990 sur l'impôt fédéral direct, avec modifications du 20.3.2009 (RS 642.11)
LTV	Loi sur le transport de voyageurs du 20.3.2009 (RS 745.1)
OASF	Ordonnance sur les activités déterminantes pour la sécurité dans le domaine ferroviaire du 4.11.2009 (RS 742.141.2)
OCF	Ordonnance sur les chemins de fer du 23.11.1983, avec modifications du 4.11.2009 (RS 742.141.1)
OCFIF	Ordonnance sur l'octroi de concession et le financement de l'infrastructure ferroviaire du 4.11.2009 (RS 742.120)
OH	Ordonnance sur les horaires du 4.11.2009 (RS 745.13)
OITRV	Ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional voyageurs du 11.11.2009 (RS 745.16)
OLDT	Ordonnance relative à la loi sur la durée du travail du 26.1.1972, avec modifications du 4.11.2009 (RS 822.211)
OTV	Ordonnance sur le transport de voyageurs du 4.11.2009 (RS 745.11)
OVID-TP	Ordonnance sur la vidéosurveillance du 4.11.2009 (RS 742.147.2)

Loi sur le transport de voyageurs LTV

Ordonnance sur le transport des voyageurs OTV, ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs OITRV, ordonnance sur les horaires OH, ordonnance sur les interventions et les tâches des entreprises de transport titulaires d'une concession dans des situations particulières ou extraordinaires, ordonnance sur la vidéosurveillance OVID-TP.

Avec la LTV, la loi fédérale sur les transports publics a été supprimée. Son contenu a été repris dans la LTV ou dans les actes du trafic marchandises.

Contenu de la LTV

- Concession pour le transport de voyageurs, conditions indispensables, procédure
- Obligation de transporter, d'exploiter, de publier les horaires et les tarifs, Service direct
- Procédure de commande
- Comptabilité
- Obligation de transporter dans des situations particulières et extraordinaires
- Responsabilité
- Traitement des données et vidéosurveillance

Champ d'application

La LTV est valable pour toutes les entreprises qui ont besoin d'une concession ou d'une autorisation pour le transport de voyageurs.

Innovations dans le domaine

Concession pour transport de voyageurs, conditions indispensables, procédure

LTV 5, OTV 8.1.a	Les véhicules (non guidés) qui ne sont pas prévus pour transporter plus de neuf personnes (y compris le conducteur) sont exclus de l'obligation d'obtenir la concession et l'autorisation.
LTV 6.3, OTV 15.2.b	La concession est attribuée pour dix ans. Elle peut être attribuée pour une période plus courte, lorsque la confirmation écrite des commanditaires est disponible et qu'ils mettront au concours la ligne à une date définie.

Mesures à prendre par les entreprises

aucune

Innovations dans le domaine

Obligation de transporter, d'exploiter, de publier l'horaire et les tarifs, Service direct, contrat de transport, responsabilité

LTV 9, OTV 11.2	Une concession n'est attribuée que lorsqu'une offre de transport existante cofinancée par les pouvoirs publics n'est pas concurrencée. Pour les transferts vers les aéroports, il est admis qu'ils ne présentent pas une telle concurrence. Si une entreprise désire contester l'octroi d'une concession pour le transfert vers les aéroports, elle doit alors réfuter cette supposition.
LTV 13, LTV 28.3, OH 9f.	Comme jusqu'à maintenant, lors de la transmission de données concernant les horaires à des fins commerciales il s'agit de facturer au moins le prix coûtant occasionné par leur traitement et leur transmission. La pratique de la transmission de données à l'intérieur de la branche est gratuite. La Confédération et les cantons peuvent indemniser les coûts non-couverts de la publication de l'horaire.
OH 12	Les interruptions d'exploitation prévisibles qui ne figurent pas dans l'horaire doivent être annoncées à l'OFT ainsi qu'aux cantons concernés et aux entreprises quatre semaines à l'avance (jusqu'à maintenant huit) et en principe publiées.
LTV 16, LTV 17.4, OTV 56	Service direct: les dispositions prévoient l'intégration du trafic local dans le Service direct, lorsque les conditions techniques le permettent et que l'utilité pour le voyageur prédomine sur les dépenses économiques. Il n'existe pas de mesures immédiates à prendre par les entreprises.
LTV 53, OTV 79	L'OFT peut demander aux entreprises les données suivantes se rapportant aux lignes, à des tronçons de lignes et des régions: le nombre de passagers (trafic journalier et jours ouvrables, heures de pointe du matin et du soir), les taux d'occupation, le lieu de départ et de destination des voyageurs, le nombre de courses, le genre de véhicules, la répartition géographique des abonnements.

Mesures à prendre par les entreprises

aucune

Innovations dans le domaine

Procédures de commande et comptabilité

- LTV 29.1.d La condition indispensable donnant droit à l'indemnisation dans le trafic régional commandé selon laquelle la personnalité juridique est indépendante des commanditaires est nouvelle. Cette disposition entre en vigueur selon décision du Conseil fédéral du 4.11.2009 seulement le 1^{er} janvier 2012.
- La Confédération peut accorder des allègements aux entreprises avec un trafic peu important selon l'art. 29 al. 2 LTV. Des dispositions d'exécution sur la signification du terme faible trafic font défaut. L'UTP a formulé des propositions vis-à-vis de l'OFT.
- LTV 29.1.e 65 La condition indispensable donnant droit à l'indemnisation dans le trafic régional commandé selon laquelle le conseil d'administration ne doit pas comprendre de personnes qui participent directement au processus de commande ou employées dans une unité administrative participant à ce processus est nouvelle.
- Cette disposition prend effet le 1.1.2013 (disposition transitoire), une disposition d'exécution ou une disposition particulière pour les entreprises du trafic local avec trafic régional n'est pas prévue.
- La Confédération peut accorder des allègements pour des entreprises avec un trafic peu important. Des dispositions d'exécution sur la signification du terme trafic peu important font actuellement défaut.
- LTV 28, OITRV 6–8 L'étendue de l'offre commandée sur des lignes faiblement fréquentées reste inchangée: «la Confédération et les cantons assurent une desserte minimale de quatre paires de courses si la demande moyenne sur la section la moins fréquentée d'une ligne atteint au moins 32 personnes par jour» (art. 7 OITRV).
- Pour les conditions indispensables donnant droit à l'indemnisation, le critère de la «rentabilité minimale» d'une ligne est désormais pris en compte. L'OFT fixe les directives pour les conditions indispensables de la rentabilité minimale (art. 6 al. 1 let. e et al. 3 OITRV).
- La possibilité de la commande avec une indemnité fixe en cas de faible demande (moins de 32 personnes par jour; art. 6 al. let. 6 a OIPAF)

- est supprimée. Cette disposition n'avait utilisée que quelquefois dans le passé.
- La demande est désormais déterminée sur la base de la période de circulation lundi–vendredi (actuellement: nombre de jours de circulation [art. 8 al. 2 OIPAF], dans la pratique en principe de lundi à vendredi). Dans des cas particuliers l'OFT peut autoriser des exceptions (art. 8 OITRV). L'UTP a émis le souhait, vis-à-vis de l'OFT, d'être associée à l'élaboration des directives.
- OITRV 6.1.g Une condition indispensable pour le droit à l'indemnisation est d'assurer le Service direct (SD selon art. 16 LTV).
- LTV 28.5, OITRV 9, 20, 26 Qualité de l'offre, les chiffres-clés, système bonus/malus.
- L'OFT met en place un système national pour mesurer la qualité. Il englobe les cantons et les entreprises. Les commanditaires peuvent exiger que les entreprises mesurent la qualité (art. 9 OITRV). L'OFT calcule les chiffres-clés pour les différentes lignes et met ceux-ci à disposition des cantons et des entreprises (art. 20 OITRV).
- La Confédération et les cantons peuvent fixer dans des conventions d'objectifs pluriannuelles un système de bonus-malus sur la qualité et des chiffres-clés financiers. Le bonus est à la libre disposition de l'entreprise (art. 26 OITRV).
- OITRV 16, 12 Pour les entreprises de transport exerçant leur activité au niveau intercantonal, les cantons coordonnent leurs prescriptions. Les commanditaires se mettent d'accord pour un canton par ligne, celui-ci reprend la direction dans la procédure de commande, en cas de litige l'OFT décide.
- LTV 31, OITRV 11, 17 et 47 Procédure de commande bisannuelle: les offres doivent être déposées au plus tard jusqu'à la fin du mois d'avril de la dernière année d'une période d'horaire. Dans la mesure où la commande bisannuelle prend effet la première fois pour la période d'horaire 2012/2013, l'offre pour 2012 et 2013 doit être en possession des commanditaires jusqu'à la fin du mois d'avril 2011.
- OITRV 27 Les conditions indispensables pour la mise au concours de commandes d'offres ont été reprises sans modifications de l'OIPAF (art. 15 OIPAF). Elles seront adaptées en vue de l'entrée en vigueur de la révision en suspens de la LTV (réforme des chemins de fer 2.2, conclusion de la consultation le 16.10.2009).

OITRV 29.7	(comptabilité) Les recettes doivent être réparties par ligne selon les genres de titres de transport les plus importants.
OITRV 32	Possibilité de la commande commune (Confédération et cantons) de trafic régional voyageurs dans les communautés tarifaires sans indemnisation séparée pour perte de recettes. La réglementation sert à fixer les conditions selon lesquelles il est renoncé à une indemnisation séparée pour les pertes de recettes dans les communautés tarifaires. Les dispositions correspondent à la pratique de longue date de l'OFT, elles sont ainsi fixées juridiquement.
LTV 34	Lors d'investissements dans le secteur des transports d'une entreprise, en particulier pour une commande de matériel roulant, la Confédération peut déposer une garantie vis-à-vis du créancier. L'arrêté financier se fait malheureusement toujours attendre, si bien que les entreprises ne peuvent pas bénéficier de la garantie correspondante de la Confédération. L'UTP recommande aux ETC de reprendre une réserve dans le contrat de crédit, selon laquelle le taux d'intérêt sera renégocié dès que la garantie de la Confédération sera disponible.
LTV 35, 37	Comptabilité: le DETEC règle la comptabilité des entreprises de transport concessionnaires selon une ordonnance. Il peut édicter d'autres dispositions, notamment sur la comptabilisation, l'inscription au bilan et les amortissements, ainsi que sur les réserves, le compte de construction, la subdivision en secteurs, le compte de résultats par ligne et l'obligation de renseigner. L'audition relative à cette ordonnance aura lieu probablement en février 2010. Pour le secteur infrastructure une mise en œuvre rétroactive (1.1.2010) est examinée.
LTV 36, 2-4	Utilisation du bénéfice: lorsque les recettes et les prestations financières fournies par la Confédération et les cantons dépassent les dépenses globales d'un secteur de transport bénéficiant d'indemnités, l'entreprise affecte au moins deux tiers de cet excédent à une réserve spéciale destinée à couvrir les futurs déficits des secteurs indemnisés. Si cette réserve spéciale atteint 25% du chiffre d'affaires annuel des secteurs bénéficiant d'indemnités ou si elle atteint 12 millions de francs, le bénéfice est à la libre disposition de l'entreprise. Si le produit d'un secteur relevant de la concession et ne bénéficiant pas d'indemnités dépasse les dépenses globales de ce secteur, l'entreprise

peut disposer librement de l'excédent. Elle peut le provisionner en tout ou en partie pour couvrir de futurs déficits du même secteur.

Mesures à prendre par les entreprises

- L'entreprise doit disposer le 1.1.2012 d'une personnalité juridique indépendante des commanditaires (LTV art 29 al.1 let. d).
- Le conseil d'administration ne doit pas comprendre de personnes qui participent directement au processus de commande ou employées dans une unité administrative participant à ce processus (art. 29 al. 1 let. e LTV). Cette disposition prendra effet le 1.1.2013.
- La procédure de commande bisannuelle prendra effet pour la première fois pour la période d'horaire 2012/2013. L'OFT a effectué une enquête pour connaître les souhaits et les besoins des cantons et des entreprises de transport. Jusqu'à l'automne 2010, les détails et les délais pour le dépôt des offres pour les années 2012 et 2013 doivent être connus.
- Comptabilité: les recettes doivent être réparties par ligne selon les genres de titres de transport les plus importants (art. 29 al. 7 OITRV).
- Si une entreprise contracte un emprunt pour des investissements dans le secteur des transports, en particulier pour du matériel roulant, il est recommandé de conclure des conditions d'intérêts qui puissent être renégociées dès que la garantie de la Confédération sera disponible.

Domaine

Obligation de transporter dans des situations particulières et extraordinaires

Ordonnance du 4 novembre 2009 sur les interventions et les tâches des entreprises de transport titulaires d'une concession dans des situations particulières ou extraordinaires (RS 531.40)

Contenu de l'ordonnance

Dans des situations particulières et extraordinaires, les entreprises ont l'obligation d'effectuer en priorité des transports en faveur de la Confédération et des cantons. A cet effet, le Conseil fédéral peut supprimer l'obligation d'exploiter, de transporter et de publier les tarifs et l'horaire (art. 41 LTV).

Champ d'application

L'ordonnance est valable pour toutes les entreprises qui ont besoin d'une concession ou d'une autorisation pour le transport de voyageurs.

Innovations

L'ordonnance ne contient pas de nouveautés importantes, le contenu correspond à celui de l'ordonnance actuelle relative à la coordination et à l'exploitation des entreprises de la Confédération et des entreprises au bénéfice d'une concession fédérale lors de situations extraordinaires (du 29 novembre 1995).

Domaine**Traitement des données et de la vidéosurveillance**

Ordonnance relative à la vidéosurveillance dans les transports publics Ovid-TP

Contenu de l'Ovid-TP

L'ordonnance régit la surveillance par caméra vidéo des véhicules, des ouvrages, des installations et équipements (infrastructure) des entreprises de transports publics.

Champ d'application

L'ordonnance est valable pour toutes les entreprises qui ont besoin d'une concession ou d'une autorisation pour le transport de voyageurs ou d'une concession d'infrastructure selon LCdF.

Innovations

LTV 55.6, LCdF 16b.6, Ovid-TP	L'Ovid-TP correspond dans l'ensemble à l'ordonnance sur la vidéosurveillance actuelle, valable uniquement pour les CFF. Des précisions ont été apportées dans les secteurs de la surveillance et de l'obligation de sauvegarde des données.
Ovid-TP 1	L'ordonnance régit la surveillance des véhicules, des ouvrages, des installations et équipements de l'infrastructure.
Ovid-TP 2	La vidéosurveillance sert à la protection du personnel, des voyageurs, des clientes et clients et des visiteuses et visiteurs, à la sauvegarde d'objets de valeur, elle doit empêcher des dommages matériels, et doit désormais également servir à compter les voyageurs pour des buts relatifs à la sécurité de l'exploitation.
Ovid-TP 3	La vidéosurveillance doit être signalée comme jusqu'ici. La sphère privée de personnes, comme p. ex. les installations de toilettes ne peuvent pas être surveillées.
Ovid-TP 4	L'entreprise peut, mais elle ne doit pas, évaluer des enregistrements. Une évaluation est utile en particulier après un événement. Les enregistrements doivent être analysés le jour ouvrable suivant au plus tard. Si cela n'est pas possible pour des raisons techniques ou d'exploitation, l'analyse des enregistrements doit avoir lieu dans les deux jours

ouvrables suivants, soit en l'espace de trois jours ouvrables. Sont considérés comme jours ouvrables «lundi–vendredi» sans les jours fériés.

De nombreux systèmes de sauvegarde dans les bus n'ont pas une capacité suffisante et les données sont supprimées après 24 heures, elles ne doivent pas être conservées pendant 72 heures (compte tenu des possibilités techniques réduites). Les enregistrements, sous réserve d'une procédure judiciaire en cours, doivent être détruits au plus tard après 100 jours.

Si l'entreprise mandate une entreprise tierce pour les tâches relatives à la vidéosurveillance, elle est responsable du respect de la protection des données et des prescriptions de la vidéosurveillance.

Ovid-TP 5

Les enregistrements ne peuvent être communiqués qu'aux autorités devant lesquelles les entreprises portent plainte ou font valoir des droits. Dans ce cas, les entreprises peuvent conserver les enregistrements jusqu'à la fin de la procédure.

Ovid-TP 6

Les entreprises veillent à ce que les personnes non autorisées ne puissent accéder aux données personnelles. Elles règlent le droit d'accès aux données.

Mesures à prendre par les entreprises

- La vidéosurveillance doit être signalée
- L'analyse des enregistrements doit être garantie en l'espace de un à trois jours ouvrables
- Fixer les tâches et les responsabilités

Loi sur la durée du travail LDT

Contenu de la LDT et de l'OLDT

La LDT règle le temps de travail et de repos, les vacances ainsi que l'hygiène et la prévention des accidents.

Champ d'application

La LDT s'applique aux entreprises (concession d'infrastructure ou concession pour transport de voyageurs) ferroviaires et de trolleybus, d'automobiles, de navigation, de transports à câbles et leurs transporteurs et les entreprises qui circulent avec l'accès au réseau.

Innovations (vois aussi: www.bav.admin.ch/azg)

- | | |
|----------------------|--|
| LDT 4.1 | Introduction de la possibilité du temps de travail annuel: le temps de travail journalier en moyenne annuelle et de sept heures au maximum. |
| OLDT 7 | La durée journalière moyenne du travail est calculée «pour une période de 365 jours» (jusqu'ici: 28 jours). Le début et la fin de la «période» ne sont pas définis comme jusqu'ici.

Comme période pour la considération de la moyenne annuelle, ce n'est pas l'année civile qui est valable, mais une période de 365 jours. Un temps de travail au-dessus de la moyenne doit être évité par l'insertion de jours de compensation. |
| OLDT 6.5bis | Pour les jours de formation et de formation continue, la durée maximale de travail journalière peut être dépassée sous la forme de temps de voyage jusqu'à deux heures. |
| OLDT 11.4 et 11.4bis | Pour la durée du travail ininterrompue il existe une réglementation claire. Le temps de travail ininterrompu de 5 heures peut être étendu de 10 minutes, et pour la navigation jusqu'à 30 minutes au plus après accord. |
| OLDT 11.7 | Nouvelle réglementation pour le lieu de service: pour les entreprises avec différents services, le lieu de service peut désormais être fixé indépendamment de la commune politique.

Pour les entreprises où les rapports de travail sont régis par des conventions collectives ou par des contrats de droit public, il est possible de convenir de solutions plus flexibles. Il peut être convenu entre les entreprises et les représentants des travailleurs que le lieu de service comprend plusieurs services. |
| OLDT 14.6–14.8 | Possibilités supplémentaires de la réduction du droit aux jours de repos à cause d'absences par accord entre l'employeur et l'employé. |

LDT 16

Pour les jeunes, les dispositions spéciales de protection de la loi sur le travail sont désormais valables (LTr).

Pour le travail de nuit et du dimanche sont valables l'ordonnance sur la protection des jeunes travailleurs (OLT 5; RS 822.115) et l'ordonnance du DFE sur les dérogations à l'interdiction du travail de nuit et du dimanche pendant la formation professionnelle initiale (RS 822.115.4) basées sur la LTr. Cette dernière ordonnance prévoit que pour la profession de constructeur de voies de communication dans le cadre de la formation professionnelle initiale une autorisation n'est pas nécessaire pour une exception du travail de nuit ou du dimanche. Pour les autres formations, les art. 12 et 13 OLT 5 prévoient la possibilité d'octroyer des autorisations pour le travail de nuit et du dimanche. La condition pour les deux articles est que l'occupation est indispensable pour atteindre les buts de la formation professionnelle initiale ou pour remédier à un incident de fonctionnement pour des cas de force majeure. Pour du travail de nuit et du dimanche répétitif la responsabilité incombe au seco, pour le travail de nuit et du dimanche passager, la responsabilité est du ressort des autorités cantonales.

Mesures à prendre par les entreprises

- Si l'entreprise applique le temps de travail à l'année: adaptations aux prescriptions relatives au temps de travail à l'année
- Demander les autorisations nécessaires pour le travail de nuit et du dimanche pour les jeunes travailleurs

Activité déterminante pour la sécurité selon la LCdF et l'OASF

Activités déterminantes pour la sécurité selon la loi sur les chemins de fer et l'ordonnance sur les activités déterminantes pour la sécurité dans le domaine ferroviaire (OASF)

Contenu de l'OASF

L'OASF définit les activités déterminantes, règle les conditions indispensables pour les exercer, définit l'incapacité de les exercer, désigne le service compétent pour le contrôle d'aptitude pour exercer l'activité et définit les mesures à prendre en cas d'incapacité d'exercer.

Champ d'application

LCdF et OASF sont valables pour tous les chemins de fer, sans les funiculaires, soit également pour les tramways. Les dispositions relatives aux activités déterminantes pour la sécurité sont également valables pour l'équipage d'entreprises de navigation en possession d'une concession fédérale (art. 44 al. 4 et 5 de l'ordonnance sur la construction des bateaux, RS 747.201.7).

Les dispositions ne sont pas valables pour les entreprises de bus, ici les règles de la loi sur la circulation routière sont applicables. Dans le domaine des bus, il n'existe ainsi pas de catégorie spéciale de personnel avec des activités déterminantes pour la sécurité et pas non plus de personnel compétent pour évaluer l'aptitude au service de ce personnel.

Innovations

OASF 3–5

Qui veut exercer une activité déterminante pour la sécurité doit pouvoir le prouver par un examen de capacité. Pour une activité déterminante pour la sécurité, il ne s'agit plus uniquement de la conduite d'un véhicule moteur, mais désormais également de la conduite opérationnelle du service du roulement, d'un mouvement de manœuvre ou d'un train et la sécurisation d'un chantier sur les voies et aux abords des voies. L'OFT peut, dans des cas particuliers, autoriser des dérogations.

Pour les conducteurs de véhicules moteurs, les dispositions d'exécution pour l'examen figurent dans les OCVM, pour le reste du personnel ayant une activité déterminante pour la sécurité elles font encore défaut. Le délai de la publication des dispositions d'exécution n'est pas encore connu.

OASF 16	<p>Pour le contrôle de l'aptitude au service, c'est l'entreprise avec le personnel correspondant qui est compétente (outre les cantons, l'OFT et la police des transports). Le personnel compétent est constitué par le personnel de la direction du personnel des locomotives, de manœuvre, de train, du service du roulement ou du service de construction.</p>
LCdF 83, OASF 15, 26	<p>Le personnel compétent doit empêcher l'exercice d'une activité déterminante pour la sécurité lorsque la personne concernée ne possède pas le permis de conduire ou l'attestation nécessaire.</p> <p>Le personnel compétent doit en plus empêcher l'exercice d'une activité déterminante pour la sécurité à une personne en état d'incapacité d'assurer le service (incapacité d'assurer le service en particulier en cas de maladie, faiblesse, dépendance).</p> <p>Indépendamment du fait qu'il s'agit d'une activité nécessitant ou non un permis, l'activité déterminante pour la sécurité doit être empêchée lorsque l'alcoolémie correspond à 0.1 pour mille ou plus, lorsque des contraintes qui concernent l'acuité visuelle ne sont pas observées ou lorsque les prescriptions concernant la durée du travail et le temps de repos sont gravement violées.</p>
Ordonnance sur la construction des bateaux 44.4, 5	<p>Les dispositions sur les activités déterminantes pour la sécurité s'appliquent également aux équipages d'entreprises de navigation qui possèdent une concession fédérale.</p>

Mesures à prendre par les entreprises

- Désignation du personnel compétent, instruction sur les tâches et les responsabilités

Traitement de données des entreprises ferroviaires par l'OFT selon l'ordonnance sur les chemins de fer (OCF)

Contenu et champ d'application

L'OCF contient les dispositions d'exécution sur la LCdF, elle est ainsi valable pour toutes les entreprises ferroviaires sans les funiculaires, également pour les tramways.

Innovations

Dans le but de la planification du trafic, l'OFT peut collecter les données des entreprises ferroviaires se rapportant aux lignes ci-après: Chiffres concernant le nombre de passagers, de trains et de types de trains (Annexe 3 OCF).

Octroi de concessions et financement de l'infrastructure ferroviaire selon la LCdF et l'OCFIF

Ordonnance sur l'octroi de concessions et financement de l'infrastructure ferroviaire conformément à la loi sur les chemins de fer et l'ordonnance sur l'octroi de concessions et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCFIF)

Contenu

L'ordonnance règle l'assujettissement d'installations, des véhicules et du personnel à la LCdF, le processus de concession d'infrastructure, le financement de l'infrastructure et l'octroi d'aides financières pour de grands dommages causés par les forces naturelles.

Champ d'application

La LCdF et l'OCFIF sont applicables pour toutes les entreprises ferroviaires sans les funiculaires, soit aussi aux tramways.

Innovations

L'OCFIF contient de nouvelles dispositions principalement en ce qui concerne la séparation du trafic et de l'infrastructure et sur le financement de l'infrastructure.

Mesures à prendre par les entreprises

Les innovations entraînent des exigences sur la tenue des comptes (compte par secteur, bilan, convention de financement).

Exonération fiscale selon LCdF et LIFD

Contenu

L'infrastructure des entreprises soumise à la LCdF est exonérée de l'impôt immobilier (art. 65 LCdF).

Sont exonérées de l'impôt fédéral direct: les entreprises de transport et d'infrastructure titulaires d'une concession de la Confédération qui reçoivent des indemnités pour cette activité ou qui doivent, du fait de leur concession, maintenir toute l'année un service d'importance nationale; les gains qui sont issus d'une activité soumise à concession et sont disponibles librement sont également exonérés de l'impôt.

Les exploitations annexes et les biens fonciers qui n'ont pas de relation nécessaire avec l'activité soumise à concession sont cependant exclus de cette exonération (art. 56 let. d LIFD).

Champ d'application

La LCdF est valable pour tous les chemins de fer à l'exclusion des funiculaires, soit également pour les tramways.

La LIFD s'applique aux entreprises sous forme d'une personne juridique. Elles sont soumises à l'impôt sur la plus-value sur le bénéfice net.

Innovations

L'infrastructure d'entreprises de chemins de fer est exonérée de l'impôt immobilier. Le terme infrastructure vise le secteur infrastructure. N'est pas exonérée de l'impôt immobilier l'infrastructure nécessaire à l'exploitation tels les ateliers et les bâtiments administratifs.

Concernant l'exonération de l'impôt fédéral direct, les entreprises de transport et d'infrastructure ont été traitées de manière identique, l'exonération est complète.

Loi fédérale sur les entreprises de transport par route (LEnTR)

Contenu et champ d'application

La loi règle l'admission des entreprises de transport par route dans le trafic voyageurs et marchandises.

Innovations et mesures à prendre

La LEnTR contient les dispositions de la loi actuelle sur le transport de personnes et l'admission des entreprises de transport par route qui n'ont pas été reprises dans la LTV. Cet acte normatif ne contient pas de modifications matérielles importantes. L'article 3 a été complété dans le sens qu'une copie certifiée de l'autorisation d'admission soit toujours dans le véhicule.

