



Colloque Droit des TP dans la pratique

» **Concessions / Achats /
Obligation d'exploiter**

» **Jeudi 2 novembre 2017**
Zentrum Paul Klee, Berne

Colloque Droit des TP dans la pratique

**Les concessions dans les
transports publics**

2 novembre 2017

Markus Kern
Université de Berne

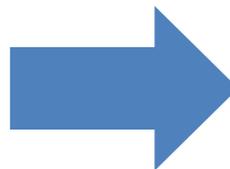
- 1. Définition**
- 2. Les concessions dans les transports publics**
- 3. Conditions pour l'octroi d'une concession**
- 4. Contenus des concessions**
- 5. Questions**
- 6. Conclusion**

1. Concession

- ◆ «*concessio*», c.-à-d. «action d'accorder, de concéder»
- ◆ **Terme générique** (permis de pêche, concession de ramonage, concession hydraulique, etc.)
- ◆ Définition: attribution de **droits**, de **privilèges** par **l'État**
- ◆ En général, **pas d'obligation** d'octroyer une concession

Monopole de l'État

- Raison: historique, juridique ou factuelle
- Interdiction d'exercer une activité économique
- Compétence exclusive de l'État



Concession

- Instrument pour octroyer au concessionnaire une activité réservée à l'État

2. Les concessions dans les transports publics

L'origine des chemins de fer

- ◆ Importance significative en tant qu'instrument de contrôle de la part de l'État dans le système ferroviaire privé du nouvel État fédéral
- ◆ **Cantons souverains** jusqu'en 1872/1874
- ◆ **Étatisation: l'Assemblée fédérale** devient l'autorité concédante
- ◆ De nombreuses prescriptions matérielles portant sur les concessions conduisent à une fragmentation du droit applicable.

K o n z e s s i o n

zu

Gunsten des Eisenbahnausschusses in Brugg zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft, für den Bau einer Eisenbahn von Brugg durch den Norden des Kantons Aargau nach Basel.

(Vom 22. Januar 1853.)

Der Große Rath des Kantons Aargau, auf das von dem Eisenbahnausschusse in Brugg zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft gestellte Konzessionsgesuch, und den Vorschlag des Regierungsrathes, beschließt:

L'origine du trafic routier

- ◆ Les services postaux étaient une **régale cantonale** jusqu'en 1848
- ◆ Transmission à la Confédération, puis complétée par une **indemnisation annuelle** aux cantons

BUNDESGESETZ
betreffend den
Postverkehr
(Postverkehrsgesetz)
(Vom 2. Oktober 1924)

I. Allgemeine Bestimmungen

Art. 1

1. Postregal
a) Umfang

¹ Die Postverwaltung hat, unter Vorbehalt von Art. 2, das ausschliessliche Recht:

a) Reisende mit regelmässigen Fahrten zu befördern, soweit dieses Recht nicht durch andere Bundesgesetze eingeschränkt ist;

Art. 3

¹ Für die gewerbemässige Reisendenbeförderung mit regelmässigen Fahrten können Konzessionen erteilt werden.

c) Konzessionen und Fahrordnungsvorschriften

Renforcement actuel dans le droit constitutionnel

- ◆ Monopole de l'infrastructure ferroviaire et régie du transport des voyageurs – **monopoles juridiques**
- ◆ **art. 87 Cst.** (Transports)
- ◆ **art. 92, al. 1, Cst.** (Poste)

Idée de base du système des concessions

- ◆ La Confédération **n'exerce pas elle-même** la régie du transport des voyageurs et le monopole de l'infrastructure ferroviaire
- ◆ ... mais elle octroie les **concessions** correspondantes aux entreprises intéressées.
- ◆ **Pas d'obligation** d'octroyer des concessions.

Concession d'infrastructure

Art. 5 LCdF *Concession d'infrastructure...*

¹ Quiconque veut construire et exploiter une infrastructure ferroviaire doit disposer d'une concession d'infrastructure...

- ◆ Pure égalité de traitement entre les CFF et les ETC depuis 2009

Concession de transport de voyageurs

Art. 6 LTV *Concessions de transport de voyageurs*

¹ Après avoir consulté les cantons concernés, la Confédération peut octroyer à des entreprises des concessions de transport de voyageurs professionnel et régulier...

- ◆ Concession exigée pour CarPostal Suisse SA seulement depuis 1998
- ◆ Rail: obligation d'octroyer des concessions seulement depuis la Réforme des chemins de fer 1

Transport des voyageurs: concession vs. autorisation (simplifié)

	Rail	Route	Navigation	Remontées mécaniques
Trafic	<p>Trafic longues distances: concession CFF</p> <p>Trafic régional: concessions CFF et ETC</p> <p>Trafic local: en particulier trams</p>	<p>À l'avenir: trafic longues distances</p> <p>Trafic régional et trafic local</p> <p>Transports scolaires, etc.: autorisation cantonale</p>	<p>Trafic transfrontalier: autorisation du DETEC</p> <p>Navigation nécessitant des concessions</p>	<p>Téléskis et rem. méc. avec fct de desserte</p> <p>Téléskis/petits télésièges autorisation cantonale</p>
Infrastructure	<p>Conc. d'infrastr. CFF</p> <p>Conc. d'infrastr. BLS</p> <p>Conc. d'infrastr. xyz</p>		<p>Approbation des plans des instal. portuaires: OFT</p>	<p>Approbation des plans: OFT</p> <p>Autorisation cantonale</p>

Constats:

- ◆ Pas besoin de concession dans le **trafic marchandises** (ni route ni rail)
- ◆ Nombreuses limites selon LTV 6-8 et OTV 2-8
 - Régularité et professionnalisme
 - Définition positive de l'exigence de concession
 - Catégorie «transports de voyageurs avec autorisation obligatoire»
 - Dérogations explicites de la régle du transport des voyageurs

Remarques:

- ◆ **Système complexe** à cause des nombreuses couches et de l'imbrication des catégories.
- ◆ Difficulté de trouver une **distinction** claire entre les cas où une concession ou une autorisation est nécessaire (exigences, indemnités?).

3. Conditions pour l'octroi d'une concession

- ◆ **Conditions pour la concession d'infrastructure** (art. 6 al. 2 LCdF)
 - Intérêt public pour la construction et l'exploitation;
 - Exploitation autonome sur le plan économique attendue;
 - Pas d'intérêts fondamentalement opposés
- ◆ **Conditions pour la concession de transport de voyageurs** (art. 9, 16 et 18.1.a LTV; art. 11 et 56 OTV)
 - Demandes d'autres autorisations nécessaires;
 - Réalisation rentable et selon les objectifs possible;
 - Aucune concurrence préjudiciable du point de vue de l'économie nationale, ni création d'une nouvelle liaison importante;
 - Respect des prescriptions du droit du travail et des conditions de travail de la branche;
 - Intégration au Service direct
- ◆ **Mais: interférence avec d'autres exigences juridiques et factuelles** (financement, indemnisation, commande, etc.)

4. Contenus des concessions

Droits

- ◆ Octroi de **droits acquis** (construction, exploitation, etc.)
- ◆ Concernant les modes de transport: **protection contre la concurrence**
- ◆ **Expropriation et installation d'entreprises accessoires** (art. 3 et 39 LCdF)

Obligations

- ◆ **Construction et exploitation** de l'infrastructure ferroviaire (art. 5 al. 2 LCdF)
- ◆ **Obligations de transporter, d'établir des horaires, d'exploiter, d'établir des tarifs, de proposer un service direct et de se coordonner** avec les entreprises de transport (art. 12-16 et 18 al. 1 LTV)

Durée

- ◆ maximum **50 ans** (art. 6 al. 5 LCdF)
- ◆ maximum 25 ans, en général **10 ans** (art. 6 al. 3 LTV et art. 15 OTV)

5. Questions

5.1 Concessions et concurrence

- ◆ Thèmes abordés: activités **monopolistiques**
- ◆ Ouverture de la voie à la **concurrence**
- ◆ **Guidage étatique** toujours possible
- ◆ Création, dans tous les cas, d'un «**marché artificiel**»
- ◆ **Formes** possibles de la concurrence:
 - Concurrence administrée dans le marché (concession concurrentes)
 - Concurrence pour le marché (concurrence pour obtenir les concessions)
 - Concurrence par comparaison («*yardstick competition*») (concurrence pour les indices entre les concessionnaires)

5.2 Bus longues distances

- ◆ **Contexte:** Demande d'une concession de transport de voyageurs de la part d'un prestataire pour les trajets St-Gall – Genève, Coire – Berne et Zurich – Lugano

Art. 9 al. 2 let. b LTV *Conditions de l'octroi ... de concessions...*

² L'entreprise doit prouver:

b. qu'elle ne crée pas, du point de vue de l'économie nationale, une concurrence préjudiciable à l'offre des autres entreprises de transports publics ou qu'une nouvelle liaison importante est établie;

Art. 11 al. 2 let. b OTV *Conditions d'octroi*

b. ...notamment,

1. si aucune offre de transport au bénéfice d'une concession fédérale n'est menacée dans son existence,
2. si aucune offre de transport cofinancée par... des pouvoirs publics n'est concurrencée de manière essentielle;

5.3 Octroi de concession de trafic grandes lignes

◆ **Contexte:**

- Discussions en cours sur les offres **concurrentielles du BLS** pour des lignes du trafic grandes lignes et régional express.
- Décision de l'OFT de prolonger la concession grandes lignes que possèdent actuellement les CFF jusqu'à fin 2019; décision définitive d'octroi d'ici **mi-juillet 2018**.

◆ **Directives** du droit en vigueur sur l'octroi de concession:

- Le **texte** de la LTV autorise l'octroi d'une concession; de plus, le BLS proposait déjà du trafic grandes lignes avant 2004...
- ... La procédure d'octroi telle que disposée dans la loi suffit-elle à former une **base légale stable** pour la décision d'octroi?

6. Conclusion

- ◆ **Constance** dans la désignation et la forme – profond **changement** de la portée, de la conception et du rôle de la concession dans les transports publics depuis la création de l'État fédéral.
- ◆ En raison de ces évolutions, le système actuel de concession et d'autorisation n'est pas uniforme, mais **multidimensionnel, complexe et parfois peu lisible**.
- ◆ Par conséquent, des **ajustements** des instruments, une **meilleure coordination** des mécanismes existants et une **simplification** semblent judicieux.
- ◆ Dans l'immédiat, une **conception plus solide des bases légales**, et donc une meilleure assise démocratique, semble nécessaire dans certains domaines (bus longues distances, octroi de concessions).



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication

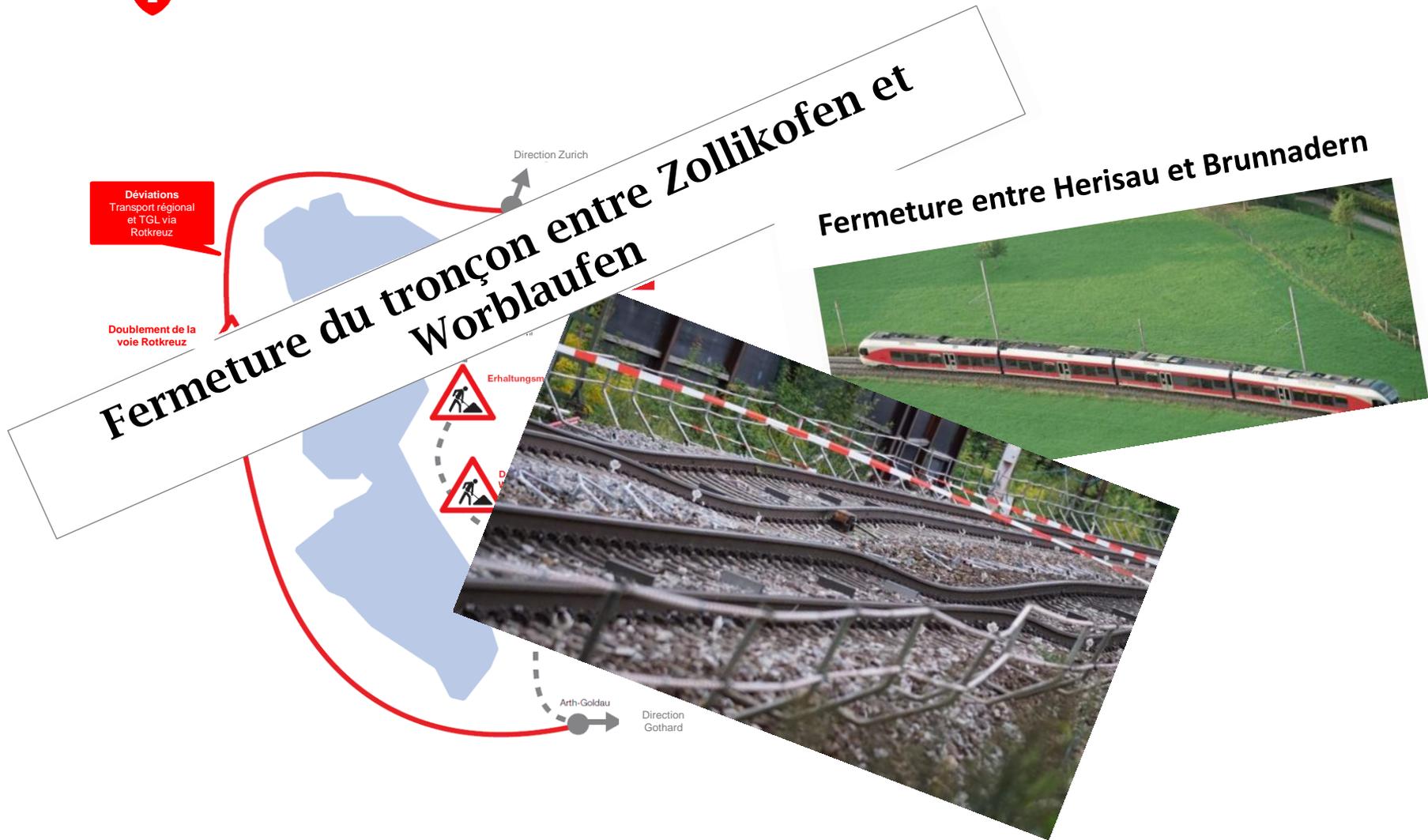
Office fédéral des transports

Remplacement des trains

Au cœur des divergences d'intérêts entre clients, exploitants et commanditaires

2.11.2017

Michel Jampen



Agenda

- Types de «remplacement des trains»
 - En cas d'interruptions temporaires
 - Complément de l'offre ferroviaire
 - En cas de fermeture de tronçons
- Problèmes
- Directive fermeture de tronçons → adaptation OARF



Bases légales

Art. 14 LTV Obligation d'exploiter

¹ Les entreprises doivent effectuer toutes les courses figurant dans les horaires, sauf si elles en sont empêchées par des circonstances qu'elles ne pouvaient prévenir et dont elles ne pouvaient éviter les conséquences.

² Lorsqu'une entreprise ne s'acquitte pas de l'obligation d'exploiter, l'ayant droit peut demander des dommages-intérêts.

Art. 4, al. 2, OTV

La concession fixe les moyens autorisés pour le transport de voyageurs.

→ Possibilité d'utiliser plusieurs moyens de transport (train / bus)
pour chaque droit concédé («ligne»)

Bases légales

Art. 17, al. 4, OTV

Une modification de la concession n'est pas nécessaire lorsque tout ou partie de la prestation de transport sont assurés pendant un an au plus à l'aide d'un autre moyen de transport que celui qui est prévu dans la concession.

→ Concerne les fermetures de tronçon planifiées ou temporaires.

Interruptions temporaires

- **Point de vue du client :**
 - Informations
 - Surcoûts
- Pour le reste, pas d'autre réglementation nécessaire



Complément de l'offre ferroviaire

		<i>IR</i> 2956	S4 21418	 21418	S44 22418	S4 21420	<i>IR</i> 2958	S4 21422	 21422	
		▲	▲		▲	▲	▲	▲		
Luzern 		5 05	5 27		(A) 5 37	5 57	6 10	6 27		
Luzern Allmend/Messe			5 29		⋮	5 59		6 29		
Kriens Mattenhof		5 08	5 31		⋮	6 01		6 31		
Horw		5 10	5 33		⋮	6 03		6 33		
Hergiswil Matt										
Hergiswil	○	5 16	5 40		(A) 5 46	6 10		6 40		
<hr/>										
Giswil 470			5 05			5 35		6 05		
Sarnen 470			5 19			5 49		6 19		
Hergiswil	○		5 33			6 03		6 33		
<hr/>										
Hergiswil		5 17	5 40		(A) 5 47	6 10		6 40		
Stansstad		5 20	5 44) 5 51	6 14		6 44		
Stans	○	5 24	5 48		(A) 5 55	6 18	6 23	6 48		
<hr/>										
Stans		5 24	5 48				6 24	6 48		
Dallenwil 		5 29	5 52	(A) 6 00			6 29	6 52	(A) 7 00	
Niederrickenbach Station	x	5 30		⋮			6 30		⋮	
Wolfenschiessen	○	5 33	5 57	x ⋮ 6 03			6 33	6 57	x ⋮ 7 03	
<hr/>										
Wolfenschiessen		5 33		x ⋮ 6 03			6 33		x ⋮ 7 03	
Grafenort		5 38		x ⋮ 6 08			6 38		x ⋮ 7 08	
Engelberg	○	5 53		(A) 6 21			6 53		(A) 7 21	

Complément de l'offre ferroviaire

Transport par bus sur les lignes de train aux heures creuses

- Pas de concession séparée nécessaire.
- Dans le TRV, offres séparées nécessaires.

Solution partiellement controversée mais nécessaire car:

- Mise de fonds des cantons dans le FIF sur la base des vkm et des trains-kilomètres des lignes ferroviaires, c.-à-d. sans le transport par bus
- Indicateurs de prestations: pas de confusion entre train et bus
- Modérément attrayant pour le client.
- Exploitant / commanditaire: intéressant pour répondre de manière judicieuse et économe à la faible demande.

Fermetures de tronçons prévues

Davantage de fermetures de tronçons partielles ou totales au cours des dernières années

Motifs :

- Besoin de rattraper le retard de l'entretien de l'infrastructure
- Concentration des travaux de rénovation («clustering»)
- Baisse des coûts pour l'infrastructure
- Amélioration de la qualité
- Réduction du travail de nuit (bruit)

Geplante Einschränkungen auf den Infrastrukturen:    

304.2 Burgdorf - Ramsel - Langnau / Sumiswald-Grünen		Regionalverkehr	
BDFS - OBB: Fahrbahnerneuerung		Referenz: BLS Netz AG	INTO Dossier: 77102
05.03.2018	10.03.2018	Mittlere Kapazitätstred dauernder Einspurbetrieb > Wochenende	Einspur BDFS-OBB
10.03.2018	12.03.2018	Mittlere Kapazitätstred dauernder Einspurbetrieb > Wochenende	Einspur BDFS-OBB
16.03.2018	17.03.2018	Mittlere Kapazitätstred dauernder Einspurbetrieb > Wochenende	Einspur BDFS-OBB
OBB GL 5-6		Referenz: BLS Netz AG	INTO Dossier: 77103
14.10.2018	02.11.2018	Totalsperrung Teilsperrung Bahnhof > Wochenende	geänderte Abstellungen im Bahnhof
OBB: Fahrbahnerneuerung Gleis 5+6		Referenz: BLS Netz AG	INTO Dossier: 96358
08.10.2018	02.11.2018	Grosse Kapazitätstred Teilsperrung Bahnhof > Wochenende	Geändert Abstellung im Bahnhof bzw. Zufahrt zum Depot
RAM-OM: Fahrbahnerneuerung		Referenz: BLS Netz AG	INTO Dossier: 82372
08.04.2018	23.04.2018	Totalsperrung Teilsperrung > Wochenende	Bahnersatz <input checked="" type="checkbox"/> Bahnersatz RAM-LN, So 20:00 h - Mo 05:00 h
GRMA: Bahnhofumbau (Gleis + Perron)		Referenz: BLS Netz AG	INTO Dossier: 82556
02.04.2018	28.09.2018	Grosse Kapazitätstred Teilsperrung Bahnhof > Wochenende	evtl. geänderte Halteorte bzw. max 70m Perron (Massnahmen bei Doppeltraktion)
21.07.2018	13.08.2018	Totalsperrung Teilsperrung Bahnhof > Wochenende	Bahnersatz <input checked="" type="checkbox"/> Bahnersatz RAM-SWG
SWG: Bahnhofumbau (Gleis + Perron)		Referenz: BLS Netz AG	INTO Dossier: 95896
01.06.2018	21.12.2018	Kleine Kapazitätstred Teilsperrung Bahnhof > Wochenende	Weitere Einschränkungen während dem Bahnhofumbau noch offen
21.07.2018	13.08.2018	Totalsperrung Teilsperrung Bahnhof > Wochenende	Bahnersatz <input checked="" type="checkbox"/> Bahnersatz RAM-SWG

Fermetures de tronçons prévues

Inconvénients:

- Nécessité de remplacer le train et de prévoir des déviations
- Délais parfois trop courts: informations aux clients, adaptation stratégie de production des ETF
- Surcoûts pour les ETF et, dans le TRV, pour les commanditaires

Réglementation de l'OFT concernant le financement depuis 2013:

 Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Finanzierung

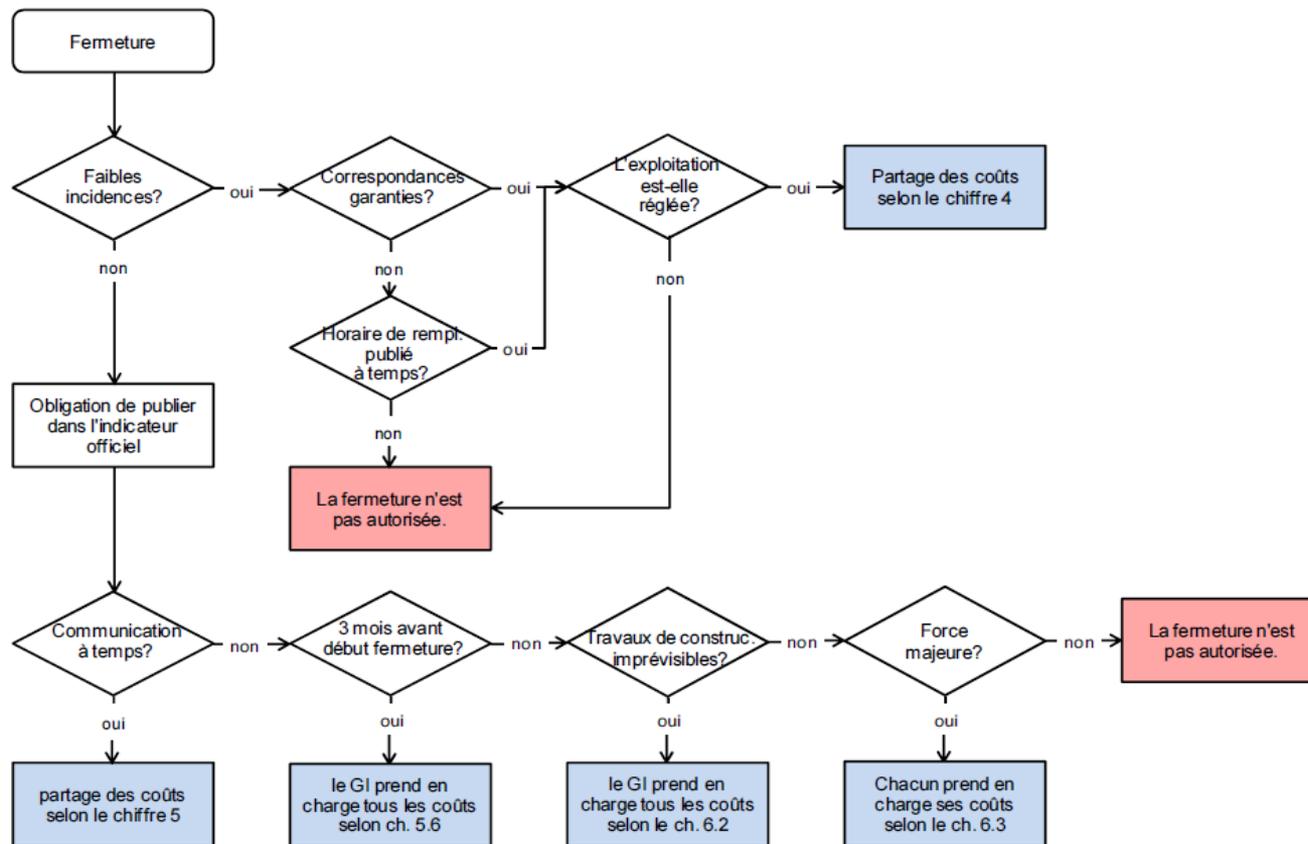
Directive

**Fermeture de tronçons conformément à
l'art. 11b OARF**

Référence du dossier : 15/1/2013-06-14/196

Réglementation actuelle – financement

Financement différent selon le «type» de fermeture.



Résultats / problèmes de la réglementation actuelle

- Réglementation complexe, dépenses élevées
- Discussions interminables entre les ETF et les GI
- Arbitrage par la CACF à propos du ch. 4 («faibles répercussions»)
- Plus particulièrement: solution de financement pour les liaisons point à point, ce qui ne garantit pas des solutions optimales pour les clients.



Proposition : nouvelle réglementation



Adaptation de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF)

→ Simplification radicale du financement

Nouvelle proposition: modification de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF)

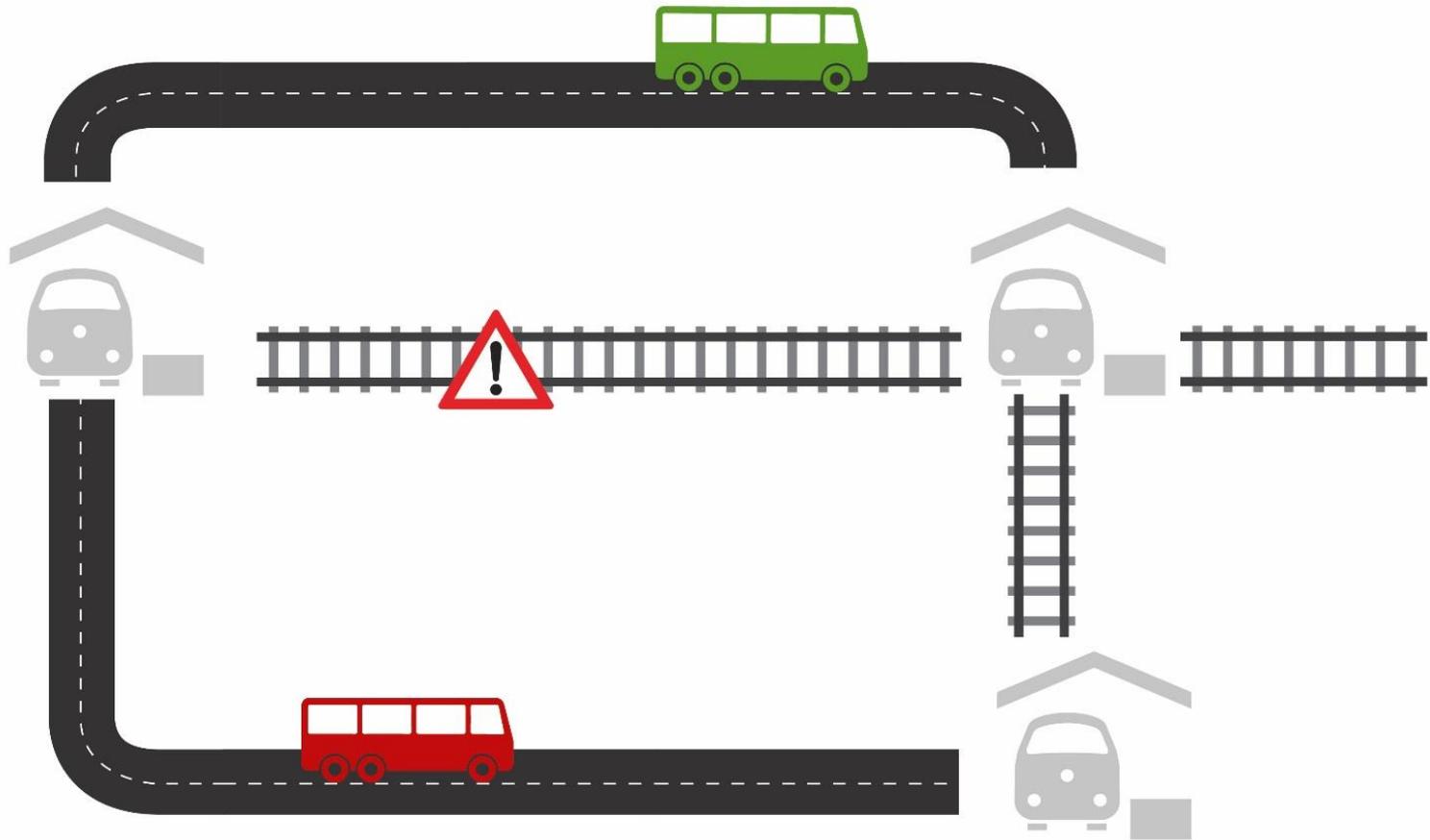
Principes

Le gestionnaire d'infrastructure met en place, d'entente avec les entreprises de transport ferroviaire, des transports de remplacement et des déviations. Ceux-ci doivent être organisés de façon à **ne pas provoquer de rupture dans les chaînes de transport.**

Les horaires modifiés doivent être publiés au moins deux mois à l'avance.

Les déviations et les transports de remplacement ne doivent entraîner de surcoût ni pour les voyageurs, ni pour les expéditeurs ou destinataires de marchandises.

Liaisons point à point



Chaînes de transport

- Abandon des remplacements à l'identique, comme c'est parfois le cas aujourd'hui.
- Prise en compte des besoins en matière de transports.
- Extension du périmètre financier.



Légende :

-  Desserte train, tronçons en service
-  Desserte train, tronçons en travaux (du 01 au 15.10.2017)
-  Bus directs Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds
-  Bus directs Neuchâtel - Les Geneveys-si/Coffrane

Nouveau financement

Dans le transport régulier de voyageurs,

le **gestionnaire d'infrastructure** assume les coûts des transports de remplacement et

les **entreprises de transport ferroviaire** assument leurs propres coûts.

Exception: transports de remplacement sur des lignes à voie étroite, qui ne requièrent pas de modification significative de l'horaire ni n'entraînent de surcoût pour les entreprises de transport ferroviaire.

Point du vue du client

- Informations
 - sont en règle générale fournies; il est prévu que la publication soit effectuée dès que possible. 
- Correspondances
 - nouveau: garantie des chaînes de transport. 
- Pas de surcoûts
 - des itinéraires de rechange doivent pouvoir être empruntés sans surcoûts. 

Point du vue de l'exploitant

- Concessionnaire: ETF
- Mandant et source de financement de la solution de rechange: infrastructure
- ET de bus effectuant le remplacement

Questions

- Qui fixe définitivement l'offre de remplacement?
ETF ou infrastructure?
- Quelle concession? Et quand plusieurs ETF
sont impliquées?
- Responsabilités?



Point de vue du commanditaire

Infrastructure

- Le clustering permet des économies substantielles.
- Les fermetures de tronçons seront possibles.

Transports (TRV)

- Pas de détérioration trop significative de l'offre.
- Garantie des chaînes de transport.
- Transparence en matière de coûts (réglementation claire et simple des transports de remplacement).

Échéancier modification OARF

- Décision de la direction de l'OFT: 23 octobre 2017
- Consultation des milieux spécialisés: décembre 2017 – janvier 2018
- Arrêté du Conseil fédéral: fin du 1^{er} semestre 2018
- Entrée en vigueur: 1^{er} janvier 2019
- Dans le TRV, effets sur les offres de la période d'horaire 2020/2021

Exemples: lac de Zoug

- Lac de Zoug
- Fermeture totale d'un an et demi entre Zoug et Arth-Goldau
- Solution de rechange: bus, moyennant densification des lignes de bus actuelles
- Nouveau parcours de la S2 via Rotkreuz
- Effets amplifiés dans la région de Schwyz en raison du changement des heures d'arrivée



Exemple : Lausanne - Puidoux

- Été 2018 : fermeture totale pendant 7 semaines
- Pour la 1^{re} fois, fermeture totale sur une grande ligne (Berne – Lausanne)
- Déviation trafic grandes lignes via Vevey
- 30 minutes de trajet en +
- Modification des heures de départ:
- Adaptation nécessaire des systèmes de bus à Palézieux et Romont





**Merci beaucoup
de votre attention.**



michel.jampen@bav.admin.ch

Neuer Vorschlag (NZV)

- *Art. 11b Abs. 2 - 6*
- ² Die Infrastrukturbetreiberin vereinbart mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen die Ersatzverkehre und Umleitungen. Diese sind auf die Gewährleistung der Transportketten auszurichten. Die angepassten Fahrpläne sind mindestens zwei Monate im Voraus zu publizieren. Den Reisenden, Absendern und Empfängern dürfen durch Umwege und Ersatzbeförderungen keine Mehrkosten entstehen.
- ³ Die Entgelte für die Benützung der Infrastruktur richten sich nach den tatsächlich gefahrenen Leistungen.
- ⁴ Im regelmässigen Personenverkehr trägt die Infrastrukturbetreiberin die Kosten der Ersatzbeförderungen, die Eisenbahnverkehrsunternehmen tragen die eigenen Kosten. Ausgenommen sind Ersatzbeförderungen bei Schmalspurstrecken, welche keine erhebliche Fahrplanänderung bedingen und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen keine Mehrkosten verursachen.
- ⁵ Bei den übrigen Verkehren schuldet die Infrastrukturbetreiberin den Eisenbahnverkehrsunternehmen für jeden zusätzlichen Bruttotonnenkilometer eine vom BAV festgelegte Entschädigung, welche die üblicherweise entstehenden Mehrkosten abdeckt.
- ⁶ Bei nicht rechtzeitiger Bekanntgabe entschädigt die Infrastrukturbetreiberin die Eisenbahnverkehrsunternehmen zusätzlich mit einer vom BAV festgelegten Pauschale. Diese soll die absehbaren Mehrkosten und Mindererlöse abdecken.

Pause



Défis juridiques lors de l'achat de matériel roulant

Thomas Locher, avocat
CFF Voyageurs
Droit & Compliance

Sommaire

1. Applicabilité du droit des marchés publics
2. Généralités quant à l'attribution des marchés
3. Préparation de l'appel d'offres public
4. Différents intérêts
5. Conditions à l'obtention d'un mandat
6. Sélection d'aspects de la réalisation du projet
7. Catalogue d'exigences du projet
8. Jalons
9. Questions

Applicabilité du droit des marchés publics

Loi fédérale

- Transports tels que
 - construction et exploitation d'installations ferroviaires
 - services automobiles dans le domaine du transport de personnes



Lois cantonales et AIMP

- Entreprises privées et publiques
- Avec droits particuliers ou exclusifs
- Dans le secteur des transports

SOB SÜDOSTBAHN



BERNMOBIL



Généralités quant à l'attribution des marchés

La publication de l'appel d'offres signifie:

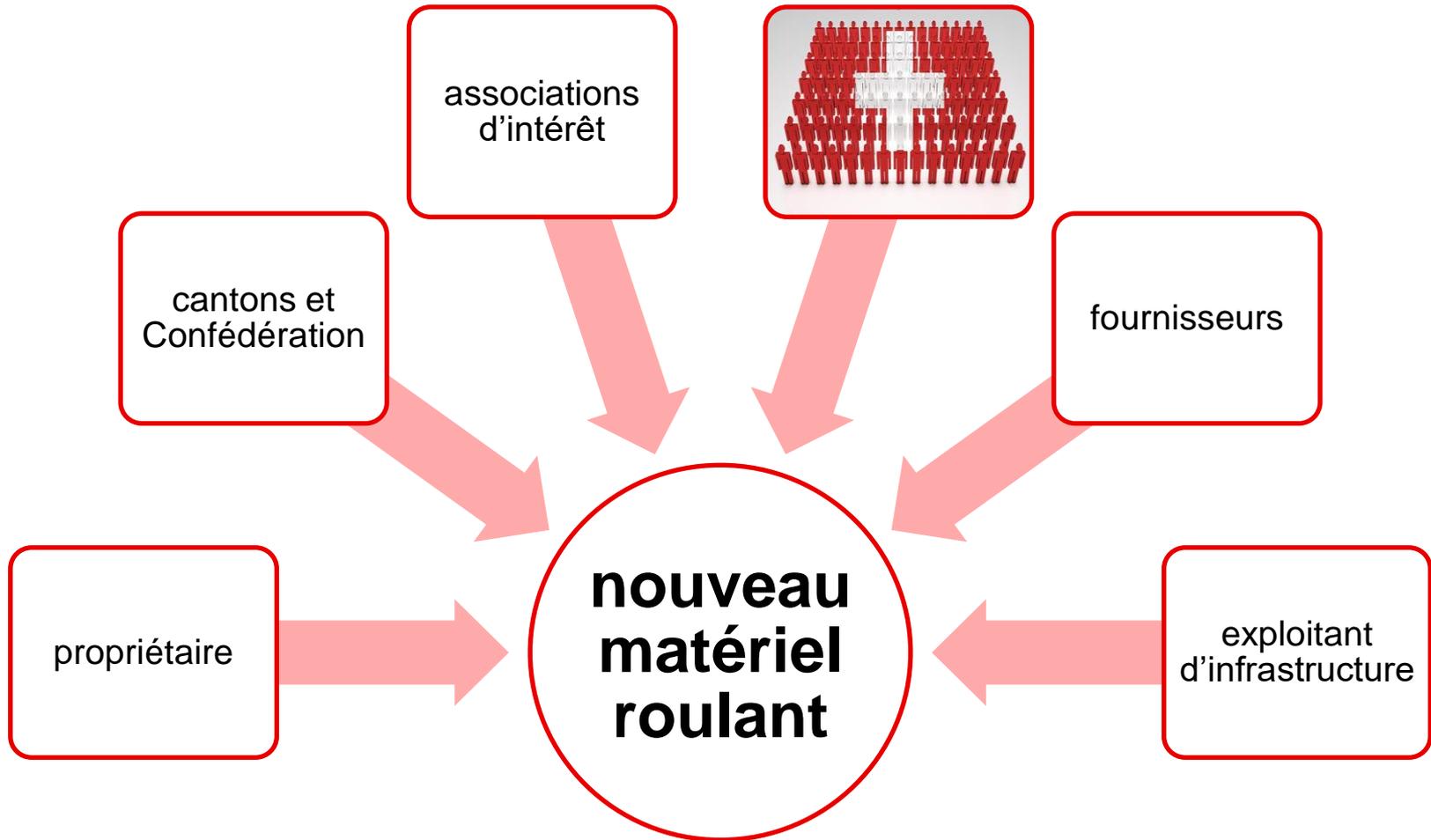
- que l'acquisition est certes en cours,
- mais qu'elle ne peut que difficilement (voire pas du tout) être corrigée.

Préparation et publication de l'appel d'offres

- Propres prestations
- Identification des besoins
- Échéancier?
- Volume présumé du mandat?
- Quelle procédure d'adjudication?
- Contrat de livraison
- Lots?
- Options?
- Critères de qualification et d'adjudication
- Documents de l'appel d'offres
- Publication sur SIMAP



Différents intérêts



Évaluation des offres

Quelques éléments:

- Exclusion des soumissionnaires inadaptés
- Évaluation des offres admises
- Ajustement technique
- Rendre les offres comparables
- Ajustement commercial



Conditions à l'adjudication d'un contrat

Critères de qualification

Pour les soumissionnaires, p. ex.

- financiers et économiques
- organisationnels et techniques
- compétences spécialisées



Critères d'adjudication

Offre la plus avantageuse économiquement en fonction

du prix

- coûts d'investissement
- coûts du cycle de vie (énergie, maintenance, élimination, durée de vie, etc.)



et de la qualité

- exigences techniques (catalogue d'exigences du projet)
- innovation
- exécution du contrat



Sélection d'aspects de la réalisation du projet

Catalogue d'exigences du projet

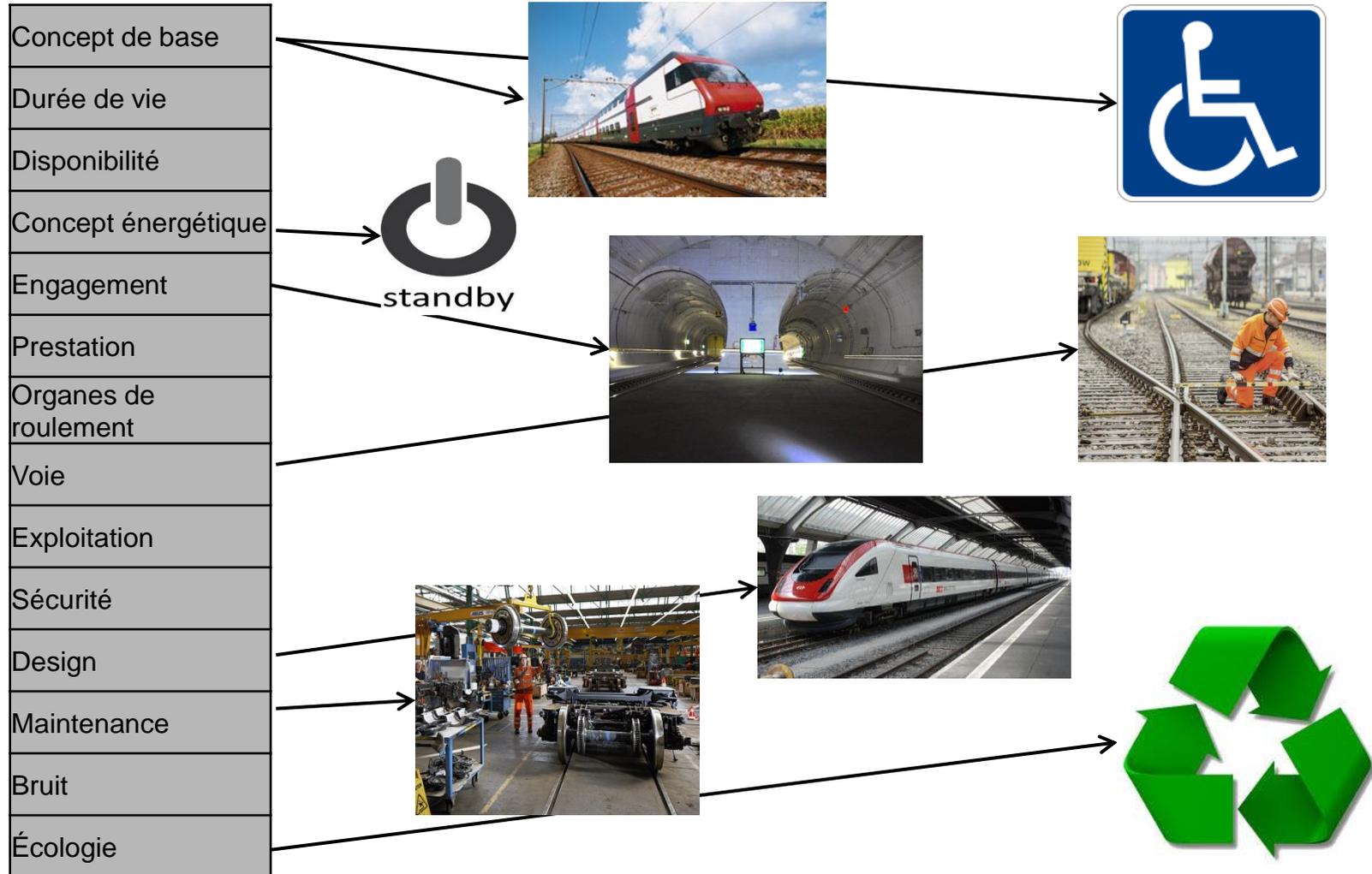


©Franquin

Jalons



Catalogue d'exigences du projet (I)



Catalogue d'exigences du projet (II)

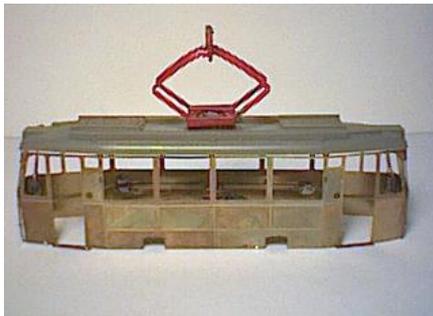
Thème	Description	Degré de remplissage du contrat	Remarques du fournisseur
Protection contre la corrosion	Les pièces situées à l'extérieur qui ne doivent jamais ou rarement être démontées sont montées «mouillé sur mouillé» dans la zone de contact. Leur démontage reste cependant en principe possible .	non	Est rempli. Pour les vis fortement et moyennement sollicitées, les matériaux d'étanchéité introduits induisent des comportements de tassement non souhaités et donc des problèmes techniques.
Hauteurs de passage	À l'exception des escaliers, les hauteurs de passage doivent être de 2000 mm au minimum dans tout le véhicule.	partiel	Est partiellement rempli.
Places debout	Le calcul des places debout doit être effectué selon les DE-OCF.	partiel	Est partiellement rempli.
Câblage	Le câblage est simple et lisible. Chaque câble peut être facilement remplacé.	partiel	Est partiellement rempli. Les canaux et tubes de l'étage inférieur sont facilement accessibles. Les canaux du plancher sont plus difficiles d'accès.

Jalons



Règles de pénalités contractuelles

- + dues en cas de retard
- + moyen de pression
- sanction ≠ motivation
- danger de focalisation sur les jalons
- danger de négligence p. ex. de la qualité







Applications mobiles pour les transports publics: utilisation et expériences du BLS

Colloque Droit des TP dans la pratique
2 novembre 2017

La numérisation dans les transports publics

La numérisation fait son entrée dans les transports publics également

Citation du président de l'Union des transports publics (UTP),
Norbert Schmassmann

(AG de l'UTP à Fribourg, 7 septembre 2017):

L'évolution rapide des besoins des clients et la numérisation croissante constituent toujours d'énormes défis pour la branche des TP. «La numérisation poussera la branche à réinventer les TP: moins de matériels, plus de logiciels; moins de béton, plus de réflexion. En d'autres termes, l'augmentation des capacités n'est plus la seule réponse à la demande croissante de TP, à cause des coûts. Beaucoup de choses changeront, mais les clients seront toujours là, qui plus est en plein centre.»

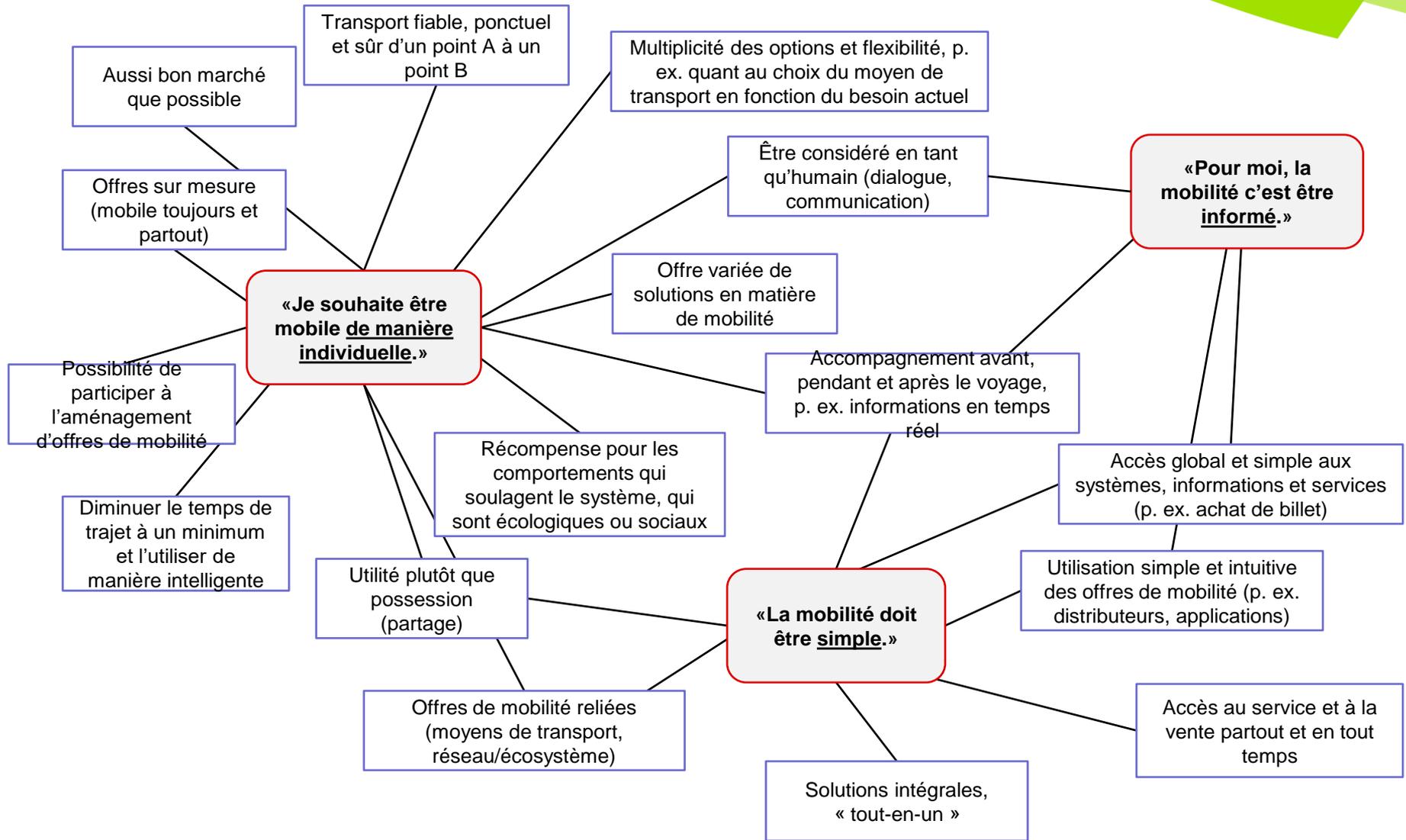
Motivation du BLS

Innovation et besoins des clients

Le domaine «Distribution» du BLS est à la recherche de nouvelles possibilités pour couvrir les intérêts des clients.

Enquête auprès de la clientèle de 2014: le client rêve de pouvoir voyager sans devoir acheter au préalable un billet au guichet, au distributeur automatique ou sur les canaux numériques; sans avoir forcément déterminé sa destination et en bénéficiant de conditions de voyage souples.

→ **Réponse:** les applications («applis»)



Besoins de mobilité des voyageurs

Dans les transports publics :

- des données de voyage précises permettent la répartition directe des recettes et l'optimisation de la planification et de la composition des offres
- de nouveaux modèles tarifaires attrayants augmentent le nombre d'utilisateurs



En dehors des transports publics :

- lien avec d'autres services de mobilité



Pour le client => centralisation des services de mobilité

Où le voyage nous mènera-t-il?

2015: appli Libero Tickets

«Votre titre de transport en deux clics»

→ achat de billets uniquement

Produit acheté (licence)

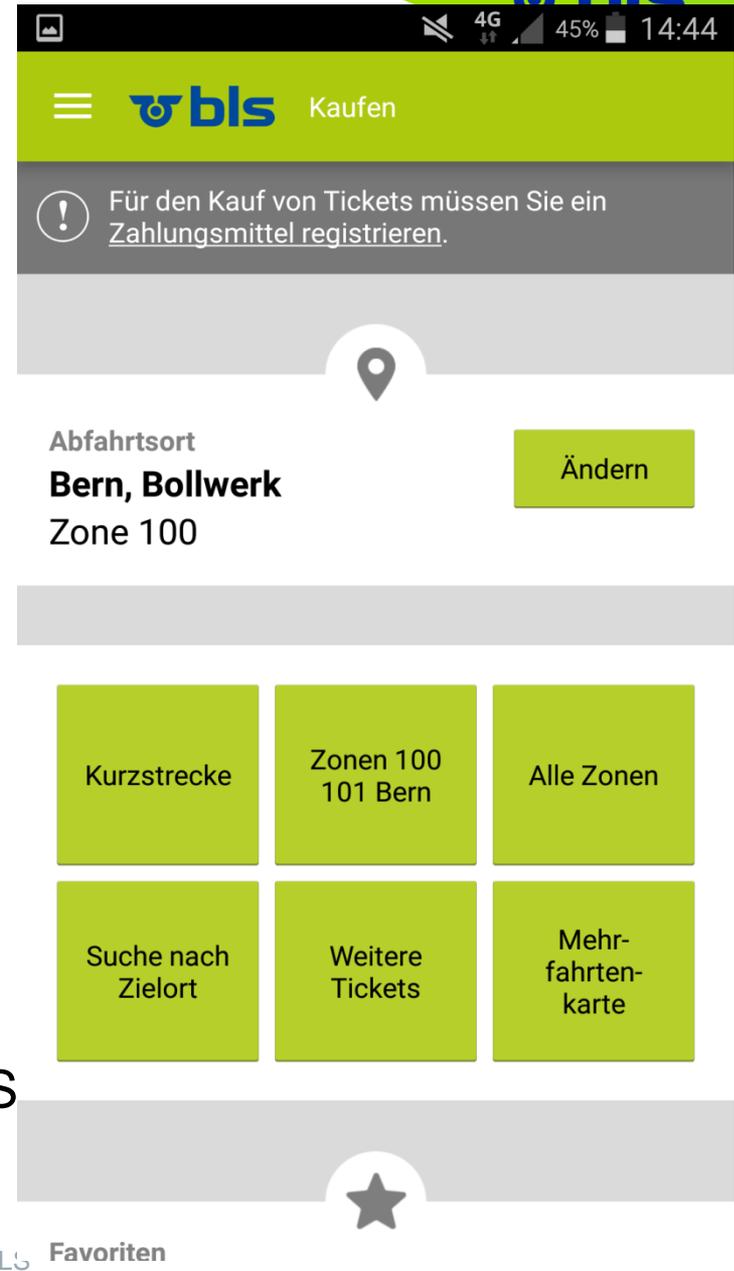
Utilisation: Libero

Défis:

- Collaboration avec les ET
- Reconnaissance au sein de la communauté; capacité de contrôle
- (CGV)

→ adaptation du tarif T 651.10

des billets électroniques de l'appli du BLS



2016: lezzgo

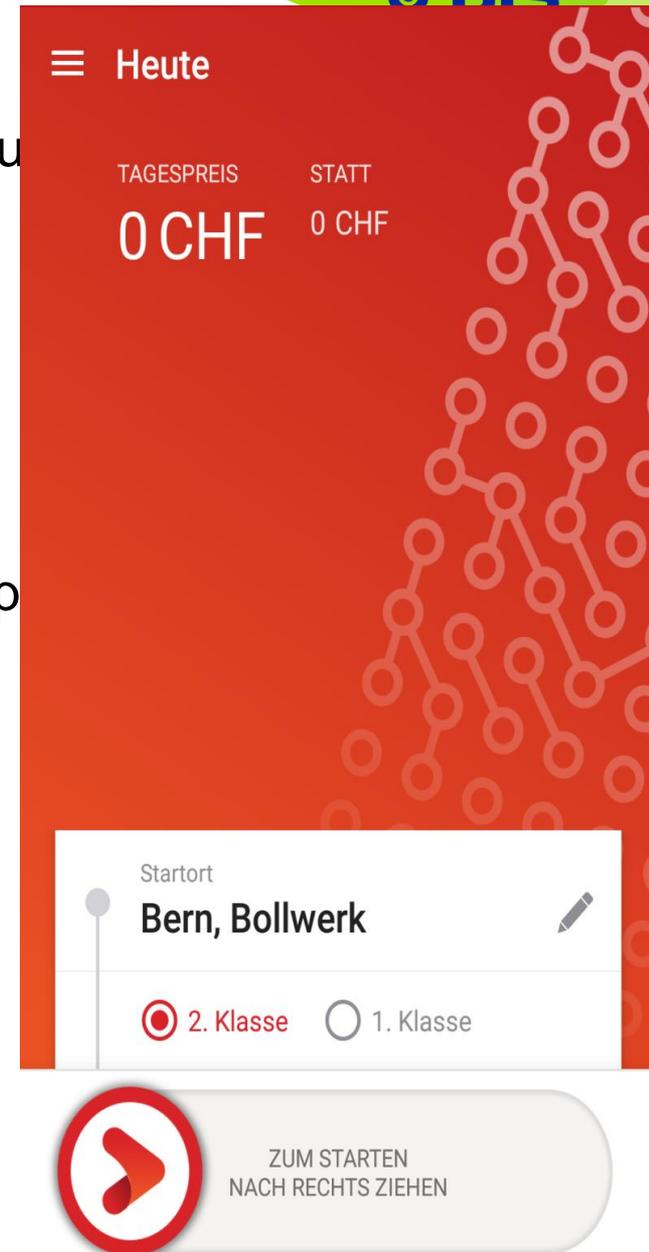
« L'application pour voyager en bus, en tram ou en train et payer plus tard »

Développement spécifique

Utilisation: Libero, Frimobil, Passepartout, Onde Verte, Mobilis

Défis :

- Système de post-paiement (PPT) + meilleur p
- Système tarifaire (**lezzgoPlus**)
- Plusieurs communautés, donc chevauchement de zones
→ branche et technique
- Protection des données; marque; brevet
- CGV
- Service clientèle / utilisation frauduleuse
- Autres communautés / ET / SD



2017: BLS Mobil

«L'application pour l'horaire et les billets personnalisés»

→ horaire + achat de billet

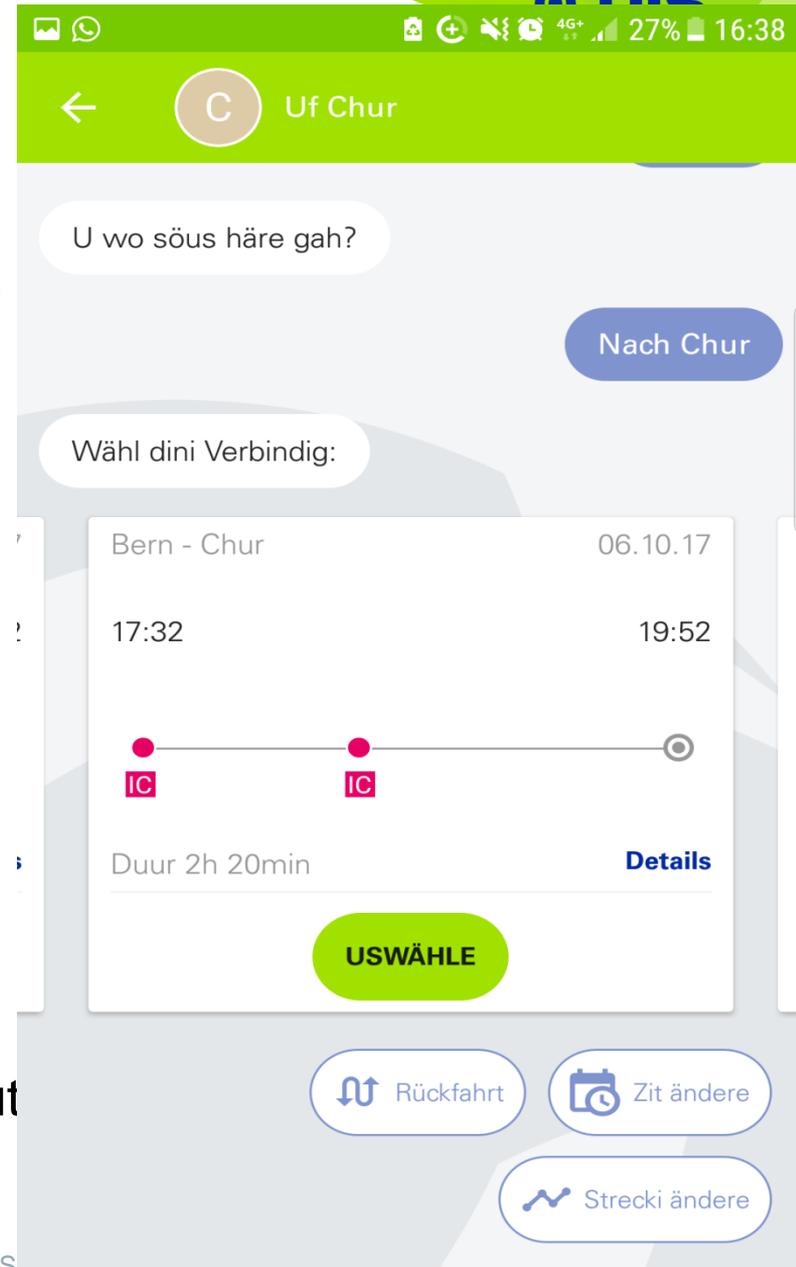
Fonction «chatbot»

Développement spécifique

Utilisation: Libero, Frimobil, Passepartout, Onde Verte

Défis:

- Reconnaissance dans les communautés
- CGV



Appli lezzgo et protection des données

- **Collecte de grands volumes de données**

Données d'identification; données d'achats; position GPS (dispositif d'identification); localisation (Apple ID); données de voyage (arrêts)

→ **Possibilité de dresser des profils de déplacements**

→ **Données particulièrement sensibles**

- Intégration précoce du **PFPDT** → **nécessité de la collecte des données**
- Respect des **dispositions relatives à la protection des données** (LPD; art. 54 LTV; T600): → approche rationnelle et appropriée
- **Information claire de la clientèle** dans les CGV quant à la collecte des données
- **Avantage:** le client peut (encore) décider s'il préfère acheter un billet de manière anonyme au guichet / distributeur ou de manière personnalisée via lezzgo
- **Systèmes de protection** assurant la sécurité des données

Appli lezzgo et droits de propriété intellectuelle

Marque

Marque verbale: depuis le 2 mai 2016; Suisse et Europe + Liechtenstein

Brevet

Brevet suisse depuis le 31 mai 2017

Brevet européen encore en instance

Licences

Deux types de «collaboration» avec d'autres communautés ou ET:

- extension du champ d'application de lezzgo → accord de la communauté (convention tarifaire), + éventuellement contrat de licence et d'exploitation (p. ex. Mobilis)
- intégration; «marque blanche» → octroi de licences + reprise de

l'exploitation

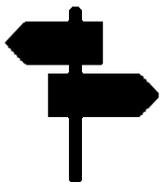
Appli lezzgo et systèmes tarifaires

- Fait: si le système tarifaire actuel est «**performant**», il n'est pas pensé pour les PostPaidTickets (PPT) («billet valide avant le départ»)
- **Plusieurs tarifs** T600; T651, etc., et C510 (**SD**)
- Chaque communauté (et différentes ET) dispose de **produits spécifiques**:
 - p. ex. carte journalière ≠ carte journalière
 - p. ex. différents billets pour un même voyage (meilleur prix?)
- **Plate-forme NOVA** avec l'ensemble des billets / offres proposés
- Approbation des ET / communautés impérative → **contrats tarifaires ou... ?**
 - **TrioPlus**: pour toute la Suisse / SD: collaboration BLS / CFF / CarPostal → «de la branche pour la branche»
 - Norme élaborée soumise à approbation dans les **organes du SD**
 - **Test de fonctionnement**: collecte de l'approbation de toutes les communautés et de chaque commission du SD
 - Grande **phase de test sur le marché**: approbation du StAV / StAD

PPT et solution de branche; perspectives



Créer, avec nos partenaires, les bases pour une solution de branche



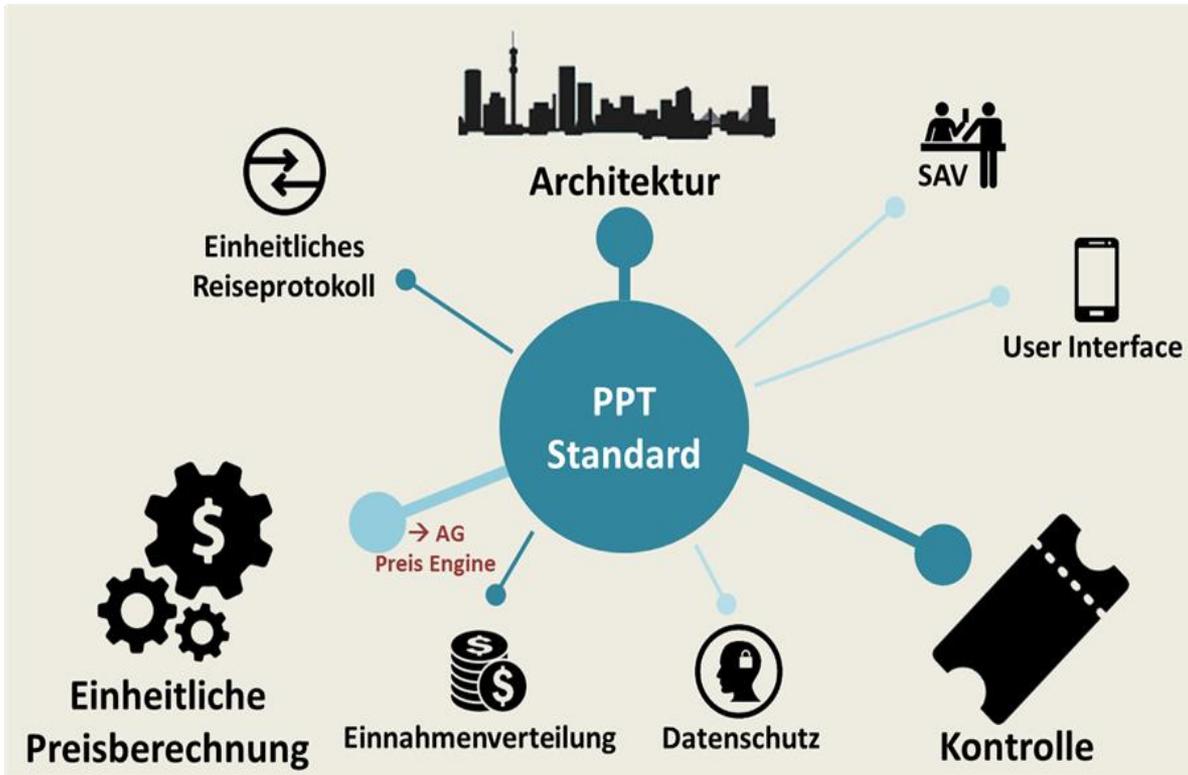
Développement des bases technologiques pour un standard commun PostPrice Ticketing pour les transports publics



Approbation des organes du SD:

- Proposition de normes
- Recommandations pour l'application

Norme 1.0



- **Architecture :**
Version 1.0; comparateur de prix indisponible sur NOVA
- **SAV :**
Selon la pratique actuelle; les collaborateurs aux guichets ont le rôle de médiateurs
- **Directives pour l'interface utilisateur:**
Pas de normalisation; conditions pour l'utilisation du logo du SwissPass
- **Contrôle:**
Référence aux règles existantes (P570, T690); l'autorisation de voyager est décrite
- **Protection des données:**
Renvoi à la loi sur la protection des données; indication dans les CGV
- **Répartition des recettes**
Répartition primaire via NOVA, répartition secondaire via ARE Report
- **Calcul homogène des prix:**
Renvoi aux règles de l'AG Price Engine
- **Protocole de voyage homogène:**
Descriptif de l'échange de données, de l'interface

Expériences et perspectives

- Le BLS fait office de développeur et d'exploitant pour les tiers: **nouveaux rôles → pionnière, prestataire et opératrice → exigences plus strictes vis-à-vis du BLS**
- **Collaboration «transversale» au sein du BLS**
- **Service clientèle**
- **Présence médiatique** grâce à lezzgo
- **Collaboration avec les autres ET**: délicate dans le cas des innovations (facteur temps; flexibilité); méfiance / craintes (malgré le credo «de la branche pour la branche»)
- **Système tarifaire** actuel, **SD** et **plate-forme NOVA**
- **Protection des données**
- **Droits de propriété intellectuelle**
- Une application chaque année: **et en 2018?** Laissez-vous surprendre!



**Merci de votre
attention et bonne
rentrée.**

