



CH-3003 Berne, OFT

Texte d'accompagnement pour la consultation des offices et la consultation

Modification de l'ordonnance sur les concessions pour le transport des voyageurs (OCTV) concernant les liaisons directes des aéroports vers les régions touristiques (motions Hess et Amstutz) et le chapitre 5 OCTV « Autorisations fédérales » pour les services de bus transfrontaliers; Commentaires

1. Liaisons directes entre les aéroports et les régions touristiques (motions Hess et Amstutz)
- 1.1 Situation initiale/problématique
- 1.1.1 Demande de liaisons directes des aéroports vers les régions touristiques

Les demandes adressées à l'Office fédéral des transports (OFT) et aux services cantonaux d'autorisation ont permis de constater ces dernières années qu'il existait une demande de liaisons directes entre les aéroports suisses et les destinations touristiques.

Cette demande était générée notamment par les touristes étrangers qui arrivent en Suisse en avion, parfois pour de courts séjours, et qui aimeraient atteindre leurs destinations à la montagne directement, sans changer de moyen de transport.

A l'heure actuelle, il n'est pas possible de voyager directement sur un grand nombre de ces lignes. Ainsi, les voyageurs qui arrivent à l'aéroport de Genève et qui souhaitent, par exemple, aller à Verbier, doivent changer deux fois de moyen de transport. Les voyageurs qui, depuis l'aéroport de Berne-Belp, veulent se rendre dans l'Oberland bernois ou, depuis l'aéroport de Zurich, dans les Grisons doivent aussi, en règle générale, changer de moyen de transport plus d'une fois.

Les règles d'octroi des concessions et les principes des procédures concernant les autorisations cantonales sont fixés dans l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur les concessions pour le transport des voyageurs (OCTV ; RS 744.11). Etant donné ces règles, il faut actuellement une concession pour effectuer des transports, axés sur les besoins, entre un aéroport et une station touristique lorsque ces transports ont les caractéristiques d'un trafic de ligne (ligne définie, horaire fixé à l'avance).

Dans certains cas, des demandes concrètes de concession ou d'autorisation cantonale ont même été présentées. L'octroi des droits de transport – que ce soit par une concession ou une autorisation – s'est toutefois avéré difficile. Suivant la demande, la question de savoir s'il faut une concession ou une autorisation cause, à elle seule, des difficultés d'interprétation. D'autre part, on est confronté à des



Référence/référence du dossier: 151/2008-02-13/17

questions d'estimation en ce qui concerne la concurrence des transports publics. Une des conditions d'octroi de concessions et d'autorisations est que la nouvelle offre ne modifie pas les conditions de concurrence macroéconomiques au préjudice des offres du transport public préexistantes. Elle ne devrait notamment pas les mettre en danger de disparaître ni les concurrencer sensiblement lorsqu'elles sont co-financées par les pouvoirs publics. Cette condition entraînait dans la pratique le rejet de certaines demandes.

1.1.2 Motions

Les 7 et 14 décembre 2005, deux motions de la même teneur ont été déposées au Conseil National et au Conseil des Etats (05.3762 motion Amstutz et 05.3814 motion Hess). Elles chargeaient le Conseil fédéral d'adapter l'OCTV sans attendre afin de libéraliser les transports professionnels de voyageurs entre les aéroports suisses et les régions touristiques (teneur des motions et motivation : cf. annexe).

Le 21 juin 2007, le Conseil National a adopté la motion Hess (en tant que 2^e conseil). La motion Amstutz n'a pas encore été traitée au Conseil des Etats. Vu que les deux objectifs sont identiques, il y a lieu de supposer qu'elle sera adoptée.

1.1.3 Mise en œuvre des motions

A l'origine, il était prévu de procéder à la modification de l'OCTV dans le cadre de l'adaptation des ordonnances faisant suite à la réforme des chemins de fer 2, révision des actes normatifs sur les transports publics (RévTP). Mais comme le traitement de la RévTP au Parlement est ralenti, et que les requêtes des auteurs des motions devraient être traitées dès à présent, l'adaptation de l'OCTV aura lieu indépendant du calendrier de la RévTP.

1.1.4 Atelier sur la libéralisation des transports professionnels de voyageurs

L'automne dernier, l'OFT a organisé un atelier d'une demi-journée, auquel étaient invités des représentants de divers groupes d'intérêt, afin de réfléchir à une solution. Les représentants des institutions suivantes ont participé aux travaux: Secrétariat d'Etat à l'économie, Fédération suisse du tourisme, représentants des cantons de Zurich, Genève, Valais et Grisons, Association suisse des transports routiers ASTAG, Union des transports publics UTP, représentants des aéroports Unique et Genève-Cointrin, SA Chemins de fer fédéraux, Chemin de fer rhétique, SA Car postal Suisse.

La discussion a porté sur les questions suivantes:

- Domaine d'application de la révision (les courses soumises au régime de la concession ou de l'autorisation sont-elles concernées?),
- Définition des courses (A quels critères cette définition doit-elle se rattacher? Quelles restrictions doivent être fixées: lignes, personnes transportées, restrictions temporelles),
- Quelles localités et quelles personnes doivent profiter d'une nouvelle solution ?
- Question du rapport avec les offres préexistantes des transports publics (concurrence).



Référence/référence du dossier: 151/2008-02-13/17

La discussion pendant l'atelier a mis en évidence les amorces concrètes d'une future solution et a permis d'élucider les besoins ou les attentes de tous les intéressés. On a retenu concrètement les déclarations ci-après:

- Il y a deux groupes principaux de personnes qui doivent être transportés: les groupes de touristes et les voyageurs individuels.

A. Groupes de touristes:

Les groupes de touristes veulent passer des vacances en Suisse pour une période déterminée à l'avance et achètent pour ce faire un forfait qui contient non seulement le vol et l'hôtel mais aussi le transfert entre l'aéroport et l'hôtel. Ce groupe-cible, de l'opinion des participants, ne représente aucune concurrence pour les services de TP préexistants, car son volume est limité et de plus, lorsque les courses ne sont effectuées qu'avec des groupes constitués (c.-à-d. qu'aucun passager étranger au groupe n'est embarqué), les offres des TP ne sont pas concernées.

B. Voyageurs individuels:

Ils organisent leur séjour en Suisse individuellement. Ces voyageurs achètent séparément la prestation de transport et l'hébergement. Ils sont aussi tout à fait comparables avec les voyageurs, qui utilisent les offres journalières des TP (notamment le service de ligne). Ils se distinguent par le fait qu'ils arrivent plutôt spontanément à la halte et que l'entreprise de transport ne peut pas savoir à l'avance qui a l'intention d'utiliser l'offre et quand. De ce fait, il est plus probable que la création d'une nouvelle offre directe de l'aéroport à la région touristique concurrence les offres des TP en faisant baisser leur taux d'utilisation.

- En ce qui concerne les lieux de départ et d'arrivée, on a souhaité que tous les aéroports suisses puissent profiter de cette solution, indépendamment de leur taille. En revanche, en ce qui concerne la destination, l'offre ne devrait pas être limitée à une seule localité, mais les courses devraient conduire à une région touristique déterminée, en n'autorisant toutefois que l'embarquement et le débarquement de passagers dans la région touristique ou à l'aéroport.
- Les courses ne devraient pas être accessibles au public, mais exclusivement aux « passagers d'avions ». Cela permettrait aussi de limiter comme on le souhaite ce type de transport.
- A part celle des « passagers d'avions », toutes les autres options de restriction ont été rejetées, à savoir par exemple l'octroi d'une autorisation seulement pour une saison déterminée (p. ex. seulement en hiver) ou l'agrément réservé aux courses avec des véhicules qui ne peuvent transporter qu'un nombre déterminé de passagers.
- A propos de la concurrence faite aux TP, il a été déclaré qu'un certain degré de concurrence devrait être permis. Mais un degré restreint et qui ne compromette pas l'existence des offres actuelles des TP.



Référence/référence du dossier: 151/2008-02-13/17

- Les participants à l'atelier se sont prononcés en majorité pour une solution fédérale (octroi des droits de transport par la Confédération), en raison de l'uniformité de la procédure et de la pratique. Le nouveau type de transport ne devrait pas bénéficier d'une simple autorisation, mais d'une concession. La concession donne des droits, mais impose aussi des obligations. De ce fait, les prestataires de ces transports au départ des aéroports et les entreprises des TP devraient se trouver dans une position analogue.

1.2 Modifications proposées

La modification de l'OCTV présentée ci-après a été élaborée à partir des informations recueillies. On a pris en compte les deux groupes de passagers qui voyagent en Suisse. La modification de l'ordonnance présentée ici ne concerne que les transports de voyageurs individuels. Les groupes de passagers préalablement constitués (transfert de groupe) seront dès à présent toujours traités comme appartenant au trafic occasionnel selon l'article 12 OCTV. Il est donc exclu de les attribuer aux courses navettes au sens de l'article 11, lettre i, OCTV. Pour des raisons d'exhaustivité, la solution pour les transferts de groupes est esquissée brièvement ici.

1.2.1 Transfert de groupe de et vers les aéroports: libéralisation complète.

Les groupes préconstitués forment un groupe de passagers à part. En règle générale, ils achètent un forfait de prestations qui comprend, entre autres, le transfert de l'aéroport à leur destination.

L'assujettissement des groupes au régime de la concession aurait pour conséquence de lier aussi l'entreprise de transport aux obligations impliquées par la concession. Ceci n'apporterait aucune des améliorations demandées par les motions. Les courses ne pourraient pas être organisées avec souplesse, parce qu'elles seraient p. ex. liées à un horaire. Sans cette obligation, les courses pourront être calquées sur les besoins des groupes et p. ex. attendre un avion retardé.

Comme il s'agit de groupes constitués, les courses peuvent être considérées, conformément à l'OCTV en vigueur aujourd'hui, comme des transports occasionnels selon l'article 12, alinéa 1, OCTV (... toutes les autres courses régulières et professionnelles ...).

Les transferts de groupes constitués de passagers d'avions à partir d'un aéroport vers une localité ou une région touristique et en direction inverse seront désormais **toujours** considérés comme des transports occasionnels et seront exemptés de la régie du transport des voyageurs mentionnée à l'article 7 alinéa 1 lettre d OCTV. La condition est qu'aucun autre voyageur étranger au groupe ne soit embarqué.

L'OFT communiquera par écrit aux services cantonaux cette interprétation de l'OCTV.



Référence/référence du dossier: 151/2008-02-13/17

1.2.2 Transfert de voyageurs individuels

1.2.2.1 Définition du type de transport

La modification de l'OCTV doit respecter la systématique actuelle de l'ordonnance. L'ordonnance distingue entre service de ligne, courses assimilées au service de ligne et formes spéciales du service de ligne : les transports peuvent être soumis à l'obligation d'obtenir une concession ou une autorisation ou exemptés de la régie du transport des voyageurs. Cela signifie qu'il faut trouver la définition d'un nouveau type de transport, l'attribuer à l'un des trois groupes et fixer les conditions de l'obligation d'obtenir une concession ou une autorisation ainsi que celles de l'octroi des droits de transport.

1.2.2.2 Modification de l'OCTV (solution proposée)

Ce nouveau type de transport peut en principe, vu l'application limitée à une catégorie déterminée de voyageurs (passagers d'avions), être intégré au mieux dans la catégorie des formes spéciales du service de ligne, qui sont décrites à l'article 11 OCTV. Ce type de transport se définit par l'acheminement régulier de groupes déterminés de voyageurs à l'exclusion d'autres voyageurs.

La définition suivante du type de transport est proposée:

Art. 11, let. j (nouvelle)

*« **Transfert de passagers d'avions:** transports intérieurs touristiques de passagers d'avions à partir d'un aéroport vers une localité ou une région touristique et vice-versa ».*

- Le titre et le mot « transfert » indiquent explicitement qu'il s'agit de transports servant à conduire directement les passagers d'avions à leur destination. Il devrait aussi impliquer que l'embarquement ou le débarquement de passagers entre l'aéroport et la destination (transport sur les sections de ligne) est exclu.
- Le terme de transports intérieurs sert à préciser qu'il ne peut s'agir de courses transfrontalières et que la présente modification n'a pas d'influence sur lesdites courses.
- Du fait que ces transports ne peuvent être utilisés que par des passagers d'avions, la concurrence faite aux offres des transports publics est limitée.
- La destination de ces courses peut être une ou plusieurs localités d'une région touristique. Si plusieurs localités sont desservies par une offre, elles doivent se trouver dans la même région. Cela signifie que ces localités où les voyageurs sont embarqués ou débarqués doivent être proches les unes des autres (p. ex. en Basse-Engadine et pas dans tous les Grisons). On entend notamment par régions touristiques les régions de montagne, où l'on pratique les sports de neige pendant les mois d'hiver, mais où l'été offre aussi de nombreuses attractions



Référence/référence du dossier: 151/2008-02-13/17

touristiques (escalade etc.). Il ne peut s'agir de villes comme p. ex. Lucerne, St-Gall ou Lausanne.

1.2.2.3 Rapport avec les offres préexistantes des TP

Le but de la libéralisation est d'obtenir une concession plus simplement. Le critère sur lequel les demandes précédentes ont souvent échoué était celui de la concurrence des offres préexistantes des transports publics. Les vérifications ont révélé qu'une certaine concurrence pouvait exister, mais qu'elle devait demeurer restreinte. Si les fournisseurs de transports au départ des aéroports respectent certaines charges, les transports publics ayant droit à l'indemnité ne seront pas concurrencés dans une large mesure. C'est ce que montrent les expériences faites jusqu'ici. Pour autoriser la nouvelle catégorie de transport selon les conditions facilitées et simplifier les procédures, le critère de faible incidence de la concurrence sera considéré comme rempli par le biais de la création d'une nouvelle catégorie de transport. La compétence de l'auteur de l'ordonnance permet de légiférer en ces termes, conformément à l'article 3, alinéa 2, de la loi fédérale sur le transport des voyageurs et l'admission des entreprises de transport par route (LTV ; RS 744.10). Selon cette disposition, le Conseil fédéral peut autoriser des dérogations à la régie du transport des voyageurs. En l'espèce, seule la preuve exigée à l'article 4, alinéa 2, lettre b, LTV concernant la non-concurrence est régie et considérée comme remplie théoriquement. Cela signifie que le critère de la concurrence du transfert des passagers aériens ne doit plus être examiné dans chaque cas particulier. Mais il est essentiel que ces transports ne puissent être utilisés que par des passagers d'avions.

Cela étant, les alinéas 2 et 3 de l'article 13 OCTV sont obsolètes pour le transfert de passagers d'avions. Ils sont déclarés inapplicables. Pour ce faire, on ajoute un alinéa 3bis à l'article 13:

Art. 13, al. 3bis (nouveau)

« Les alinéas 2 et 3 ne s'appliquent pas au transfert de passagers d'avions conformément à l'article 11 lettre j. ».

1.2.2.4 Obligation d'obtenir une concession

Pour la question de la compétence, il existe en principe trois possibilités. Le nouveau type de transport peut être soumis

- à l'obligation d'obtenir une concession: la Confédération octroie les droits de transport au moyen de concessions,
- à l'obligation d'obtenir une autorisation: les cantons sont compétents pour l'octroi de droits de transport,
- exemption de la régie du transport des voyageurs: aucune concession ni autorisation n'est nécessaire.



Référence/référence du dossier: 151/2008-02-13/17

En désignant la Confédération comme autorité compétente et partant, en soumettant les transports au régime de la concession, on peut garantir une pratique uniforme. Ceci est notamment justifié par ce que les courses en question, en règle générale, passent par le territoire de plusieurs cantons. Ceux-ci se sont prononcés en faveur d'une pratique uniforme.

L'obligation d'obtenir une concession pour le nouveau type de transport résulte de l'article 5 de l'OCTV en vigueur, qui précise qu'une concession est également requise pour les formes spéciales du service de ligne (conformément à l'article 11 OCTV) qui ne sont ni soumises au régime de l'autorisation ni exemptées de la régle du transport des voyageurs. Une réglementation supplémentaire n'est pas nécessaire.

1.2.2.5 Demandes de concession

Les demandes d'octroi d'une concession pour les transferts de passagers d'avions seront en principe examinées d'après les règles et procédures préexistantes que prévoit l'OCTV. Dès lors, la concession sera octroyée conformément aux articles 13ss OCTV. Les critères mentionnés à l'article 13 (opportunité, rentabilité, prise en compte des intérêts de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement, existence d'autorisations et de concessions pour l'utilisation des voies de communication, respect des dispositions légales ainsi que la coordination au sein des transports publics) seront examinés sommairement lors du traitement de la demande. Cela signifie que lorsqu'ils sont manifestement respectés ou lorsqu'il n'y a pas de raison en principe de douter qu'ils le soient, on considère qu'ils le sont. Cela ne libère toutefois pas le requérant de l'obligation de motiver sa demande et de la faire correspondre aux dispositions de l'OCTV. C'est pourquoi les demandes doivent être présentées conformément à l'article 20 OCTV (en liaison avec l'annexe de cet article). On renonce pour le moment à modifier ces critères. Un examen complet aura lieu dans le cadre de la révision de l'OCTV sur la base de la réforme des chemins de fer 2 (RévTP).

Les dispositions sur la procédure mentionnée au 3^e chapitre de l'OCTV seront également appliquées. Cela signifie que les demandes doivent faire l'objet d'une procédure de consultation auprès des cantons, des communautés de trafic et des entreprises de transports publics concernés, y compris les gestionnaires de l'infrastructure. De cette manière, les services consultés pourront apporter leurs propositions et leurs idées pour une exécution optimale des transports (p. ex. en ce qui concerne l'emplacement des arrêts des véhicules etc.).

Selon l'article 22 OCTV, l'exploitation des courses ne peut commencer que lorsque la concession est octroyée.

1.2.2.6 Obligations du titulaire de concession.

Les entreprises qui souhaitent assurer le transfert de passagers d'avions devront être traitées de la même manière que les entreprises de transports publics en ce qui concerne les obligations. Pour ce faire, la concession est l'instrument choisi. En effet, la concession ne confère pas seulement des droits de transport, mais aussi des obligations (article 23f. OCTV), à savoir l'obligation d'assurer l'offre, de publier des tarifs, de transporter, de publier les horaires et de tenir les comptes ainsi que de renseigner le public. Comme les transports sont effectués directement et par une entreprise de



Référence/référence du dossier: 151/2008-02-13/17

transport, le transport de passagers aériens n'est pas soumis à l'obligation du trafic direct selon l'article 13, alinéa 1, de la loi fédérale sur les transports publics (LTP ; RS 742.40).

1.3 Tableau résumant la modification

Situation concernant le transfert à partir de l'aéroport	Droit en vigueur	Modification
Transfert de groupes	= courses navettes avec hébergement: autorisation cantonale	Sans concession ni autorisation (libéralisation intégrale)
Transfert de groupes de voyageurs individuels (pas de service de taxi)	= trafic de ligne / courses assimilées au trafic de ligne: concession	Concession „facilitée“

2. Modification du chapitre 5 OCTV « autorisations fédérales » pour les services de bus transfrontaliers

2.1 Situation initiale/problème

Il était prévu que les modifications nécessaires du chapitre 5 de l'OCTV se fassent dans le cadre de l'adaptation des ordonnances suite à la réforme des chemins de fer 2, révision des actes normatifs sur les transports publics (RévTP) . Comme nous l'avons déjà exposé, le traitement de la RévTP prend du retard au Parlement, l'adaptation de l'OCTV concernant la libéralisation dans le domaine des concessions ira de pair avec les principales adaptations, les plus urgentes, des dispositions de l'OCTV qui concernent les autorisations fédérales pour les services de bus transfrontaliers (chap. 5 OCTV). Il s'agit concrètement de :

- garantir la pratique administrative actuelle sur le plan du droit,
- résoudre les nouveaux problèmes qui se posent en raison de la croissance fulgurante des services de bus de ligne transfrontaliers,



Référence/référence du dossier: 151/2008-02-13/17

- améliorer les moyens de contrôler ces services et de
- corriger les erreurs de fond de l'OCTV.

Les dispositions du chapitre 5 OCTV portent presque exclusivement sur les services de bus longues distances transfrontaliers (p. ex. Zurich – Prague ou Bâle – Sarajevo). Les services de bus régionaux transfrontaliers ne sont donc pas touchés par les présentes modifications.

2.2 Modifications proposées

Les modifications proposées visent à améliorer la sécurité juridique tant pour les autorités concernées que pour les entreprises.

2.2.1 Indications

Les indications à fournir dans une demande pour une autorisation fédérale relative à un service de bus transfrontalier ne sont pas entièrement identiques avec les données à présenter pour les demandes de concession. Cela doit être défini en conséquence dans l'ordonnance.

Art. 20 al. 2

Les demandes doivent contenir les indications mentionnées en annexe. L'office fédéral peut fixer des dérogations pour les demandes visées par le chapitre 5 de la présente ordonnance.

2.2.2 Arrêts et itinéraire

Pour protéger les transports publics concessionnaires et garantir l'écoulement ordonné des services de bus de ligne transfrontaliers, la Confédération doit avoir la possibilité de fixer l'itinéraire, ainsi que le nombre et les emplacements des arrêts de ces services. L'office fédéral doit pouvoir garantir que les cantons mettent à disposition des services en question des arrêts appropriés conformes à certaines exigences minimales.

Art. 39a Arrêts et itinéraire

1 Sauf dispositions contraires des accords internationaux, le Conseil fédéral peut édicter des prescriptions concernant l'emplacement et le nombre des arrêts, ainsi que l'itinéraire.

2 Les cantons veillent à ce que des arrêts soient appropriés et conformes aux exigences minimales fixées par le Conseil fédéral.

2.2.3 Répartition de la prestation de transport en cas de coopération

Dans le trafic de bus de ligne transfrontalier avec divers pays, les accords bilatéraux prévoient des services exploités dans le cadre de pools. Des entreprises du pays d'origine et du pays de destination offrent en commun leurs prestations. Pour empêcher que les entreprises suisses de transport soient complètement évincées de ce marché par la concurrence étrangère, l'office fédéral fixe des exigences



Référence/référence du dossier: 151/2008-02-13/17

minimales pour répartir entre les diverses entreprises, suisses et étrangères, les prestations de transport fournies sur une ligne donnée. Sont réservées les dispositions contraires des accords internationaux.

Art. 39b Répartition de la prestation de transport (nouveau)

Le Conseil fédéral peut édicter des prescriptions concernant la répartition de la prestation de transport entre les entreprises suisses et étrangères. Les dispositions dérogatoires des accords internationaux sont réservées.

2.2.4 Coopération

La pratique qui prédomine depuis des années et qui figure en partie dans les accords bilatéraux, en vertu de laquelle une coopération est exigée entre les entreprises suisses et étrangères pour protéger les premières sur le marché du trafic de bus de ligne transfrontalier doit être formulée au niveau de l'ordonnance. Sont réservées les dispositions contraires des accords internationaux.

Art. 40 al. 1 let. f

L'autorisation est délivrée lorsqu'il est attesté que:

- f. il existe une coopération entre les entreprises suisses et de l'Etat de destination. Les dispositions dérogatoires des accords internationaux sont réservées.*

2.2.5 Liste des passagers

Le document de contrôle (liste des passagers) est un instrument servant à contrôler le transport transfrontalier des voyageurs. Il doit être mentionné dans une ordonnance. Cette liste est le pendant de la feuille de route nécessaire dans le trafic international occasionnel. Elle permet aux organes de contrôle compétents de constater rapidement les infractions aux dispositions légales ou aux charges mentionnées dans l'autorisation.

Art. 46 al. 2 Dans le trafic de ligne transfrontalier, un document de contrôle doit être établi et emporté à bord avant chaque course. La liste des passagers contient au minimum les indications suivantes:

- a. la ou les entreprises de transport participantes;*
- b. les plaques d'immatriculation des véhicules;*
- c. le (les) nom(s) du ou des conducteurs;*
- d. le numéro de l'autorisation;*
- e. les dates de départ et d'arrivée;*
- f. les lieux de départ et d'arrivée;*
- g. les noms et prénoms des passagers, ainsi que leurs lieux d'embarquement et de débarquement.*



Référence/référence du dossier: 151/2008-02-13/17

Annexe

Teneur des motions:

Le Conseil fédéral est chargé d'adapter avec effet immédiat l'ordonnance sur les concessions pour le transport des voyageurs (OCTV; RS 744.11), de telle sorte qu'il soit possible d'organiser comme par le passé des transports à titre professionnel de voyageurs entre les aéroports suisses et les régions touristiques au cours de la saison d'hiver qui vient.

Développement:

Ces dernières années, les hôtes des diverses régions touristiques suisses ont été de plus en plus nombreux à venir par avion. Même en hiver, les vols charters amènent en Suisse de nombreux voyageurs désireux de prendre des vacances dans nos régions de montagne. En saison, le transit entre les divers aéroports et les régions touristiques était jusqu'ici assuré partiellement par des cars ou des minibus, les transports publics n'étant pas adaptés aux besoins spécifiques de ces voyageurs. Conformément aux dispositions de l'OCTV, ce type de transports à titre professionnel est soumis à autorisation, dont l'octroi relève des cantons. Les autorisations peuvent être accordées pour autant que les offres de transports cofinancées par des contributions d'exploitation ou d'investissement des pouvoirs publics ne subissent pas, de ce fait, une concurrence notable.

Lors de sa séance du 9 novembre 2005, le Conseil d'Etat du canton de Zurich a refusé d'octroyer une autorisation générale et complète pour le transport de voyageurs entre l'aéroport de Kloten et diverses localités des Grisons et de l'Oberland bernois, au motif que les dispositions légales en vigueur ne le permettraient pas. Il a néanmoins octroyé une autorisation cantonale pour les transports de voyageurs à titre professionnel effectués pendant les heures de faible desserte par les transports publics. Pour la présente saison d'hiver, cette disposition ne permet toutefois pas de transporter, comme par le passé, les voyageurs vers les destinations touristiques évoquées plus haut, dans la mesure où un grand nombre de vols charters atterrissent le samedi matin. Les régions touristiques concernées courent le risque de perdre un segment important de leur clientèle. C'est pourquoi l'Office fédéral des transports (OFT) a fait savoir par lettre du 3 octobre 2005 adressée à l'Association suisse du tourisme et à l'Association suisse des transports routiers que le régime obligatoire des concessions et des autorisations allait être réexaminé, avec pour objectif une certaine libéralisation en faveur de ces modes de transport importants pour notre économie.

Etant donné que la deuxième étape de la réforme des chemins de fer n'entrera pas en vigueur le 1^{er} janvier 2007 comme prévu, l'OFT estime que cette libéralisation devrait être examinée dans le cadre d'une procédure séparée. Or le Conseil fédéral peut faire avancer ce dossier rapidement.