

CONVENTION

entre

l'Union des transports publics (UTP)

Dählhölzliweg 12, 3000 Berne 6

et

l'Association Suisse d'Assurances (ASA)

C.F. Meyer-Str. 14, 8022 Zurich

régissant la

détermination des tarifs journaliers

des indemnités de pertes d'exploitation

## 1. Généralités

- 1.1 La présente convention est applicable pour déterminer les indemnités de pertes d'exploitation des moyens des transports publics concessionnaires. Dans le domaine des bus, le domaine d'application de la convention résulte de l'énumération exhaustive des types de bus selon l'annexe 1. Pour le secteur ferroviaire, la présente convention est exclusivement applicable aux automotrices et aux véhicules non-tractés destinés aux transports de personnes.
- 1.2 Pour ce qui est des bus, les indemnités de pertes d'exploitation sont fixées de manière forfaitaire, conformément à l'annexe 1. Pour les véhicules ferroviaires, les indemnités de pertes d'exploitation sont calculées selon les formules reproduites à l'annexe 2. Les paramètres utilisés sont des grandeurs fixes, à l'exception du prix d'acquisition et de la longueur du véhicule.
- 1.3 La présente convention ne s'applique aux véhicules précités que si
- leurs détenteurs sont membres de l'UTP et ont adhéré à la présente convention (annexe 3)
  - ceux-ci ont été endommagés par un événement pour lequel un preneur d'assurance d'une compagnie d'assurances affiliée à l'ASA et ayant adhéré à la présente convention (annexe 4) est entièrement ou partiellement responsable.
- 1.4 Dans la mesure où le preneur d'assurance garant n'est pas entièrement responsable, l'indemnité de pertes d'exploitation est réduite proportionnellement à sa quote-part de responsabilité.
- 1.5 Dans le sens de leur obligation de réduction des dommages, les membres concernés de l'UTP s'efforcent de maintenir l'indemnité à fournir par l'assurance à un niveau aussi bas que possible et veillent à ce que la réparation du véhicule accidenté s'effectue dans les plus brefs délais. Aucune indemnité de pertes d'exploitation n'est due si la réparation est effectuée à l'occasion de travaux de révision, à moins que lesdits travaux ne se trouvent retardés par la réparation.
- 1.6 Les explications ainsi que les annexes 1 à 4 sont considérées comme faisant partie intégrante de la présente convention.

## 2. Principes de calcul

- 2.1 Tous les détails concernant le calcul de l'indemnité de pertes d'exploitation sont réglés dans l'annexe 1 pour les bus, respectivement dans l'annexe 2 pour les véhicules ferroviaires.
- 2.2 Sont en principe remboursés, au titre de l'indemnité de pertes d'exploitation, les frais fixes survenant pendant la durée de l'immobilisation due aux réparations, indépendamment des mesures éventuellement prises pour remédier à la défaillance du véhicule (par ex. au moyen d'un véhicule de location).
- 2.3 Les jours effectifs d'immobilisation constituent la base de l'indemnisation lorsque le véhicule est engagé 365 jours par an.
- 2.4 Coûts du système  
Les coûts du système comprennent tous les véhicules et leurs équipements qui sont nécessaires à une exploitation sur 365 jours selon le mandat de transport public, répartis par unité de véhicule.

Les présents tarifs journaliers pour les bus comprennent les coûts de système suivants : prix d'acquisition d'un véhicule multiplié par le facteur 1.3.

Les présents tarifs journaliers pour les véhicules ferroviaires comprennent les coûts de système suivants: prix d'acquisition d'une unité de véhicule multiplié par le

- facteur 1.3 pour les trams et les métros dont les sillons propres sont inférieurs à 70%
- facteur 1.2 pour tous les chemins de fer dont les sillons propres sont supérieurs à 70%

- 2.5 Durée d'amortissement  
Elle est fixée en tenant compte des amortissements usuels.

## 2.6 Frais d'amortissement des bus

Pour le calcul de l'indemnité de pertes d'exploitation, les amortissements sont imputés à raison de 1/3 aux kilomètres parcourus (frais variables), les autres 2/3 à la durée d'utilisation (frais fixes).

$$\text{(Frais d'amortissement)} = \frac{\text{Coûts du système} \times 2}{\text{Durée d'amortissement} \times 3} = \dots\dots\text{Fr. / année}$$

## 2.7 Frais d'amortissement des véhicules ferroviaires

## 2.7.1 Investissements entraînant une plus-value

Pour le calcul des frais d'amortissement des véhicules ferroviaires, cette convention admet des investissements entraînant une plus-value de l'ordre de 40%

$$\text{(Investissements entraînant une plus-value)} = \frac{\text{Prix d'acquisition du véhicule} \times 40}{100} = \dots\dots\text{Fr.}$$

## 2.7.2 Amortissement

Pour le calcul de l'indemnité de pertes d'exploitation, les amortissements sont imputés à raison de 1/3 aux kilomètres parcourus (frais variables), les autres 2/3 à la durée d'utilisation (frais fixes).

$$\text{(Frais d'amortissement)} = \frac{(\text{Coûts du système} + \text{investissements entraînant une plus-value}) \times 2}{\text{Durée d'amortissement} \times 3} = \dots\dots\text{Fr. / année}$$

## 2.8 Intérêts du capital

Actuellement, les intérêts du capital doivent être portés en compte à un taux de 4½ %, selon les formules suivantes (en % du capital moyen). Une adaptation du taux d'intérêt peut être entreprise dans le cadre d'un calcul a posteriori, selon chiffre 3.3.

## 2.8.1 Bus

$$\text{(Intérêts du capital)} = \frac{\text{Coûts du système} \times 4,5}{2 \times 100} = \dots\dots\text{Fr. / année}$$

## 2.8.2 Véhicules ferroviaires

$$\text{(Intérêts du capital)} = \frac{\text{Coûts du système} \times 4,5}{2 \times 100} + \frac{\text{Investissements entraînant une plus-value} \times 4,5}{2 \times 2 \times 100} = \dots\dots\text{Fr. / année}$$

## 2.9 Frais de garage / de dépôt

Ils se basent sur une entreprise moyenne sise dans une zone industrielle. Il a en l'occurrence été tenu compte du fait que des véhicules sont aussi partiellement stationnés en plein air.

## 2.10 Primes d'assurance

Les frais engagés comprennent les primes de la casco partielle, calculée sur la base du prix d'acquisition, respectivement des coûts du système, ainsi que la provision pour les propres dommages, franchise comprise, en lieu et place d'une assurance casco en cas de collision.

## 2.11 Taxe de circulation et RPLP

Les véhicules du trafic de ligne concessionné ne sont en règle générale pas soumis à la taxe sur la circulation ni à la RPLP.

## 2.12 Frais de publicité / frais divers

L'immobilisation des véhicules peut entraîner des pertes de recettes publicitaires. L'importance des pertes dépend du volume et de l'attractivité de l'emplacement réservé à la publicité ainsi que du moment de l'immobilisation. Les montants portés en compte sont des valeurs moyennes.

- 2.13 Frais d'administration  
Les frais administratifs pour l'enregistrement et l'établissement des comptes de pertes d'exploitation sont facturés forfaitairement à raison de Fr. 120.- par cas.

### 3. Caractère obligatoire des indemnités journalières

- 3.1 Les tarifs journaliers des indemnités de pertes d'exploitation convenues pour les bus à l'annexe 1 et les formules de calcul des indemnités de pertes d'exploitation convenues pour les véhicules ferroviaires à l'annexe 2 sont en principe obligatoires pour les membres de l'UTP et les compagnies d'assurances affiliées à l'ASA qui ont adhéré à la présente convention. Elles s'appliquent à tous les véhicules utilisés du type en question, indépendamment de leur âge.
- 3.2 On ne peut y déroger que dans des cas d'exception et isolés, à la condition que la différence par rapport au tarif journalier obligatoire s'élève à +/- 30% ou davantage. En l'occurrence, les détails des calculs individuels doivent être justifiés de manière circonstanciée selon le présent modèle de calcul.
- 3.3 Les tarifs journaliers obligatoires peuvent être contrôlés et recalculés, à la demande d'une des parties contractantes, moyennant un préavis de trois mois au minimum.  
Le contrôle et le calcul a posteriori sont effectués en commun par les parties contractantes et leur validité requiert l'accord réciproque.

### 4. Durée du contrat et durée de validité

- 4.1 La présente convention remplace la convention de pertes d'exploitation de janvier 1984 résiliée par l'ASA au 31 décembre 1999. Elle entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2003.  
La convention est conclue pour une durée indéterminée. Elle peut être résiliée par les parties contractantes par lettre recommandée pour la fin d'une année civile moyennant un délai de 3 mois, mais au plus tôt pour le 31 décembre 2003. La réception chez le destinataire de la résiliation fait foi.  
La résiliation prend effet le 1<sup>er</sup> janvier de l'année civile qui suit.
- 4.2 Les déclarations d'adhésion des divers membres de l'UTP et des diverses compagnies d'assurances de l'ASA doivent être adressées aux deux parties contractantes. Elles deviennent valables à la date de réception chez les parties contractantes. En cas de doute, c'est la dernière date de réception des deux lettres qui fait foi.

Chaque membre de l'UTP et chaque compagnie d'assurances de l'ASA ont la possibilité de se retirer de la convention par analogie au ch. 4.1. Les avis de résiliation doivent être adressés aux deux parties contractantes. En cas de doute, c'est la dernière date de réception des deux avis qui fait foi.

La validité de la présente convention n'est pas touchée par la démission de membres isolés.

- 4.3 Des modifications et compléments à la présente convention (notamment aussi de nouveaux calculs selon ch. 3.3) ne sont valides qu'avec l'accord écrit des deux parties contractantes.
- 4.4 En cas de modifications et compléments apportés à la présente convention (notamment aussi de nouveaux calculs selon ch. 3.3), chaque membre de l'UTP et chaque compagnie membre de l'ASA disposent d'un droit exceptionnel de se retirer.  
Dans ce cas, le retrait doit être déclaré dans les 30 jours à compter de la réception de la communication de modification de l'UTP ou de l'ASA par analogie au ch. 4.2 et prend effet avec l'entrée en vigueur des modifications intervenues.

### 5. Dispositions transitoires

- 5.1 La présente convention s'applique aux membres de l'UTP et aux compagnies d'assurances de l'ASA y ayant adhéré, avec effet rétroactif à la date de leur adhésion, pour tous les sinistres en suspens survenus à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2000.

- 5.2 L'ancienne convention s'applique aux sinistres en suspens survenus jusqu'au 31 décembre 1999 inclus.
- 5.3 Les sinistres déjà liquidés ou les indemnités déjà versées au moment de l'entrée en vigueur de la présente convention ou jusqu'à la date d'adhésion individuelle des membres de l'UTP et des compagnies d'assurances de l'ASA ne font pas l'objet d'un nouveau calcul, indépendamment du mode de calcul et de la date du sinistre.
- 5.4 Si un membre de l'UTP ou d'une compagnie d'assurances de l'ASA annonce son retrait de la présente convention, les cas en suspens jusqu'à la date de la démission doivent être encore liquidés selon la présente convention.

## 6. For et droit applicable

- 6.1 En cas de litige à propos de la détermination de l'indemnité de pertes d'exploitation pour un sinistre concret, le for est celui du siège du membre de l'UTP concerné.
- 6.2 Les autres litiges relèvent du for ordinaire.
- 6.3 Le droit applicable est le droit suisse.

Berne, le.....

Zurich, le .....

*Union des transports publics*

*Association Suisse d'Assurances*

*Le Président :*

*Le Directeur :*

En cas de litige, c'est la version originale en langue allemande qui fait foi.

## Explications

### Généralités

Le but de l'indemnité de pertes d'exploitation est d'indemniser les dommages que les entreprises de transports publics concessionnaires subissent suite à l'arrêt de moyens de transport pour cause d'accident. Les divers points de la convention sont expliqués ci-après afin d'en permettre une meilleure compréhension.

#### Ad ch. 1.1

Les véhicules ferroviaires spéciaux tels que les véhicules machines-outils, etc. ainsi que les véhicules non-tractés destinés aux transports de marchandises sont exclus de la convention. Des solutions, respectivement des conventions distinctes doivent être contractées par les parties concernées pour les sinistres concernant ces catégories de véhicules.

#### Ad ch. 1.2

Concernant les bus, les indemnités de pertes d'exploitation sont fixées de manière forfaitaire. Pour les véhicules ferroviaires, elles sont calculées selon des formules dont les paramètres utilisés, à l'exception du prix d'acquisition et de la longueur du véhicule, sont des grandeurs fixes et fermes.

#### Ad ch. 2.4

La multiplication du prix d'acquisition par le facteur des coûts du système tient compte des circonstances suivantes. D'une part, l'acquisition de moyens de transport ne se limite pas au seul véhicule, mais également à des pièces de rechange, à des frais de logistique, etc.; d'autre part, l'entreprise est tenue à maintenir son exploitation durant 365 jours. Cette obligation se répercute dans la taille du parc de véhicules à entretenir.

Seule la longueur des sillons propres, et non la désignation de l'établissement (réseau ferroviaire, train régional, tram, etc.) est déterminante pour la fixation du facteur de système dans le domaine ferroviaire (1.2 ou 1.3).

#### Ad ch. 2.5

Les durées d'amortissement pour les bus résultent de l'annexe 1. Dans le domaine ferroviaire, cette convention se base sur une durée de 33 ans.

#### Ad ch. 2.6

Les amortissements qui sont imputables au kilométrage d'un véhicule ne peuvent pas, en raison de leur nature même, être pris en considération dans le cadre de l'indemnité de pertes d'exploitation. Cette convention se fonde sur l'hypothèse que les amortissements sont imputables à raison de 1/3 au kilométrage.

#### Ad ch. 2.7

Les véhicules ferroviaires présentent (par rapport aux bus) une plus longue durée de vie et, partant, une plus longue durée d'amortissement. Cette durée de vie plus longue, mais également la législation et les besoins croissants des clients, obligent à procéder à des investissements entraînant une plus-value pendant cette période. La part de ces investissements est fixée dans le cadre de cette convention à 40%, calculée sur le prix d'acquisition du véhicule.

Pour le reste, prière de se référer au ch. 2.6 précédent.

#### Ad ch. 2.8

Les intérêts du capital sont actuellement fixés à 4½ % de la moitié des coûts du système. Pour les véhicules ferroviaires, les investissements entraînant une plus-value sont également pris en compte dans le calcul des intérêts du capital à raison d'un quart, car ces investissements sont opérés sur toute la durée de vie (engagement moyen des capitaux).

## Ad ch. 2.9

A des fins de simplification, les frais de garage / de dépôt sont calculés en fonction de la longueur des véhicules. Le facteur correspondant de Fr. 800.-- par mètre se base sur une enquête menée auprès des membres de l'UTP et représente une valeur moyenne. Les valeurs s'appliquent également aux véhicules stationnés en plein air.

## Ad ch. 2.10

Les frais d'assurance se fondent sur les coûts du système. Les facteurs correspondants, actuellement de 1.3 à 1.4% pour les bus et de 2 %<sub>0</sub> pour les véhicules ferroviaires se basent sur une enquête menée auprès des membres de l'UTP et de l'ASA et représentent une valeur moyenne de la casco partielle, des franchises et des autres couvertures de risque.

## Ad ch. 2.12

A des fins de simplification, la perte des recettes publicitaires est calculée en fonction de la longueur des véhicules. Le facteur correspondant de Fr. 300.-- par mètre se base sur une des enquêtes menées auprès des membres de l'UTP et représente une valeur moyenne. Ces postes ne sont pas applicables pour les véhicules ferroviaires sans espaces publicitaires.

## Ad ch. 3.2

Cette clause est une espèce d'issue de secours pour les cas où le calcul des indemnités de pertes d'exploitation convenues aboutirait à des résultats entièrement insatisfaisants. Pour que la détermination soit adaptée à sa fonction, une barrière correspondante a été installée sous la forme d'une différence minimale entre les dommages effectifs et l'indemnité convenue de pertes d'exploitation.

\* \* \* \* \*

## Annexe 1

### Tarifs journaliers des indemnités de pertes d'exploitation des bus:

	Minibus <3.5 to		Midibus >3.5to		Bus standard		Bus à 3 essieux 15m		Bus à impériale	
Type de bus	A		B		C		D		E	
Prix d'acquisition	85'000		300'000		420'000		500'000		500'000	
Frais syst. 1,3x	110'500		390'000		546'000		650'000		650'000	
Durée amort.	7		10		12		12		12	
Amort.	10'524		26'000		30'333		36'111		36'111	
Int. s/capital 4.5%	2'486		8'775		12'285		14'625		14'625	
Frais garage	0.5	4'800	0.8	7'680	1.0	9'600	1.2	11'520	1.2	11'520
Assurance	1'498		5'286		7'400		8'810		8'810	
Taxe circul.	--		--		--		--		--	
Pub/coûts div	0.4	1'440	0.71	2'520	1.0	3'600	1.5	5'400	1.5	5'400
Total/année	20'748		50'261		63'218		76'466		76'466	
Perte d'expl./jour	57.-		138.-		174.-		210.-		210.-	
Frais adm./ par cas	120.-		120.-		120.-		120.-		120.-	

	Autobus articulé		Trolleybus		Trolleybus articulé		Remorque voyageurs	
Type de bus	F		G		H		I	
Prix d'acquisition	600'000		750'000		1'100'000		300'000	
Frais de syst. 1,3x	780'000		975'000		1'430'000		390'000	
Durée amort.	13		16		16		16	
Amort.	40'000		40'625		59'583		16'250	
Int. s/capital 4.5%	17'550		21'937		32'175		8'775	
Frais garage	1.4	13'440	1.3	12'480	1.8	17'280	1.0	9'600
Assurance	10'571		13'214		19'381		5'286	
Taxe circul.	--		--		--		--	
Pub/coûts div	1.5	5'400	0.8	2'880	1.4	5'040	1.0	3'600
Total/année	86'961		91'136		133'459		43'511	
Perte d'expl./jour	238.-		250.-		366.-		119.-	
Frais adm./ Par cas	120.-		120.-		120.-		120.-	

Frais d'assurance bus standard = Fr. 7'400.-- = 1.3553% des coûts du système pour tous les bus.

Les tarifs journaliers doivent être utilisés comme forfaits obligatoires.

Il ne peut être prévu d'exception à cela que si preuve peut être apportée que la somme de tous les facteurs de coût diffère de plus de 30%.

## Annexe 2

## Tarifs journaliers des indemnités de pertes d'exploitation des véhicules ferroviaires

Les chiffres suivants représentent les diverses étapes de calcul nécessaire à la détermination des indemnités de pertes d'exploitation. Tous les résultats sont libellés en CHF

1. Coûts du système (CS) =  $\frac{\text{prix d'acquisition (PA)} \times \text{facteur de coûts du système (FCS)}}{100}$
2. Investissements entraînant une plus-value (IPV) =  $\frac{\text{PA} \times 40}{100}$
3. Amortissements (AM) =  $\frac{(\text{CS} + \text{IPV}) \times 2}{33 \times 3}$
5. Intérêts du capital (IC) =  $\frac{\text{CS} \times 4.5}{2 \times 100} + \frac{\text{IPV} \times 4.5}{2 \times 2 \times 100}$
6. Frais de garage / de dépôt (FGD) = longueur du véhicule en m x Fr. 800.--
7. Frais d'assurance (FA) =  $\frac{\text{CS} \times 2}{1000}$
8. Frais de publicité (FP) = longueur du véhicule en m x Fr. 300.--
9. Indemnité journalière de pertes d'exploitation  
CHF ... par jour =  $\frac{\text{AM} + \text{IC} + \text{FGD} + \text{FA} + \text{FP}}{365}$
10. Indemnité pour frais d'administration  
Fr. 120.-- par cas
11. Indemnité totale  
Nombre de jours d'arrêt x résultat du ch. 9 plus Fr. 120.--

### Annexe 3

Membres de l'UTP ayant adhéré à la convention « Détermination des tarifs journaliers des indemnités journalières de pertes d'exploitation » :

## Annexe 4

Compagnies d'assurances de l'ASA ayant adhéré à la convention « Détermination des indemnités journalières de pertes d'exploitation » :