

# Loi sur le transport de voyageurs\* (LTV)

du 20 mars 2009<sup>1</sup> (Etat le 1<sup>er</sup> décembre 2012)

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*  
vu les art. 87, 92, 95, al. 1, et 122 de la Constitution<sup>2</sup>,  
vu le message du Conseil fédéral du 23 février 2005<sup>3</sup>,  
vu le message complémentaire du 9 mars 2007<sup>4</sup>,  
*arrête:*

## Section 1 Dispositions générales

### Art. 1 Champ d'application

<sup>1</sup> La présente loi régit la régle du transport de voyageurs.

<sup>2</sup> La régle du transport de voyageurs comprend le transport régulier et professionnel de voyageurs par chemin de fer, par route, sur l'eau, par installation à câbles, par ascenseur et par d'autres moyens de transport guidés le long d'un tracé fixe.

### Art. 2 Définitions

<sup>1</sup> Dans la présente loi, un transport de voyageurs est considéré comme:

- a. *régulier*, lorsqu'il est effectué plus de deux fois entre les mêmes lieux à des intervalles de quinze jours au plus; dans le trafic international de voyageurs, les courses sont considérées comme régulières lorsqu'elles ont lieu selon une fréquence reconnaissable;
- b. *professionnel*, lorsqu'une personne:
  1. transporte des voyageurs contre rémunération, que celle-ci soit payée par les voyageurs ou par des tiers,
  2. transporte gratuitement des voyageurs pour obtenir un avantage commercial.

<sup>2</sup> En outre, on entend par:

- a. *station*, une gare, un arrêt, un débarcadère ou une station d'installation de transport à câbles;

RO 2009 5631

\* Les termes désignant des personnes s'appliquent également aux femmes et aux hommes.

<sup>1</sup> Annexe 1 de la loi du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2 (RO 2009 5597).

<sup>2</sup> RS 101

<sup>3</sup> FF 2005 2269

<sup>4</sup> FF 2007 2517

- b. *véhicules*, outre les moyens de transport routiers et ferroviaires, les bateaux, les cabines, les banquettes des télésièges et les nacelles des installations de transport à câbles;
- c. *transport de voyageurs*, outre le transport de personnes, le transport de voitures de tourisme, de voitures de tourisme lourdes, de minibus et d'autocars, lorsque ces véhicules sont accompagnés.

<sup>3</sup> Le transport de voyageurs comprend le transport de bagages.

### **Art. 3** Fonction de desserte

<sup>1</sup> Le transport régulier et professionnel de voyageurs remplit une fonction de desserte lorsqu'il dessert des localités habitées toute l'année.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral détermine à quelles conditions un groupe d'habitations est considéré comme une localité au sens de l'al. 1, en particulier le nombre minimal d'habitants.

## **Section 2 Régale du transport de voyageurs**

### **Art. 4** Principe

La Confédération a le droit exclusif d'assurer le transport régulier de voyageurs tant que ce droit n'est pas limité par d'autres actes normatifs ou des traités internationaux.

### **Art. 5** Dérogations

Le Conseil fédéral peut autoriser des dérogations à la régale du transport de voyageurs.

### **Art. 6** Concessions de transport de voyageurs

<sup>1</sup> Après avoir consulté les cantons concernés, la Confédération peut octroyer à des entreprises des concessions de transport de voyageurs professionnel et régulier (concessions). Les art. 7 et 8 sont réservés.

<sup>2</sup> L'entreprise est tenue d'appliquer le droit du transport de voyageurs conformément à la législation et à la concession.

<sup>3</sup> La concession est octroyée pour une durée maximale de 25 ans. Elle peut être transférée, modifiée et renouvelée.

<sup>4</sup> Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) est compétent pour l'octroi des premières concessions autres que celles des installations de transport à câbles. L'Office fédéral des transports (OFT) est compétent pour l'octroi des concessions des installations de transport à câbles, ainsi que pour le transfert, la modification, le retrait, la révocation et le renouvellement de toutes les concessions.

**Art. 7** Transports de moindre importance de voyageurs

<sup>1</sup> Les téléskis et les petits téléphériques et funiculaires sans fonction de desserte sont soumis à une autorisation du canton.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral peut prévoir que les cantons accordent des autorisations pour d'autres offres de transport de moindre importance.

<sup>3</sup> Il peut prévoir des allègements pour ces transports.

<sup>4</sup> L'autorisation est octroyée pour une durée maximale de dix ans. Elle peut être transférée, modifiée et renouvelée.

**Art. 8** Transport international de voyageurs

<sup>1</sup> Le DETEC peut octroyer des autorisations portant exclusivement sur le transport international de voyageurs.

<sup>2</sup> Afin d'unifier les normes sur le transport international de voyageurs, le Conseil fédéral peut édicter des dispositions dérogeant à la présente loi.

<sup>3</sup> Le Conseil fédéral peut conclure des accords avec des Etats étrangers qui prévoient la reconnaissance réciproque d'autorisations et de dispositions dérogeant à la présente loi.

<sup>4</sup> L'autorisation est octroyée pour une durée maximale de cinq ans. Elle peut être modifiée et renouvelée, mais ne peut être transmise.

<sup>5</sup> La modification et le renouvellement des autorisations relèvent de la compétence de l'OFT.

**Art. 9** Conditions de l'octroi, du retrait et de la révocation de concessions et d'autorisations

<sup>1</sup> L'entreprise requérante doit disposer des autorisations nécessaires pour emprunter les voies de communications et les stations. En ce qui concerne l'exploitation de trolleybus, l'entreprise doit notamment disposer d'une autorisation cantonale d'utiliser la voie publique pour des installations électriques.

<sup>2</sup> L'entreprise doit prouver:

- a. que la prestation de transport dans le trafic intérieur dont elle demande la concession ou l'autorisation peut être fournie de façon appropriée et économique;
- 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;
- c. qu'elle respecte les conditions de travail et de salaire usuelles dans la branche.

<sup>3</sup> L'autorité concédante peut:

- a. retirer la concession ou l'autorisation si l'entreprise manque de façon grave ou répétée aux obligations prévues par la loi, la concession ou l'autorisation;

- b. révoquer la concession ou l'autorisation si des intérêts publics prépondérants le justifient, notamment pour répondre de manière économique et appropriée aux besoins en matière de transports; l'entreprise doit recevoir une indemnité appropriée.

**Art. 10** Allègements pour raisons importantes

Pour des raisons importantes, notamment en situation d'urgence, l'autorité compétente pour l'octroi de la concession ou de l'autorisation peut autoriser des allègements en dérogation aux dispositions de la loi, de la concession ou de l'autorisation.

**Art. 11** Conditions supplémentaires pour les offres de trafic intérieur sans fonction de desserte

Les concessions et les autorisations portant sur des offres sans fonction de desserte ne peuvent être octroyées que si les conditions supplémentaires suivantes sont remplies:

- a. l'emplacement, le mode de transport et la prestation offerte sont appropriés;
- b. le point de départ des courses planifiées est facilement accessible par les transports publics;
- c. la nouvelle offre ne met pas économiquement en danger l'offre existante, adaptée aux besoins;
- d. l'équipement touristique existant ou projeté dans le domaine de l'offre planifiée permet une demande suffisante pour couvrir les coûts d'exploitation;
- e. l'offre existante d'une région est bien utilisée et la nouvelle offre ne réduit pas considérablement cette utilisation;
- f. le financement et la rentabilité prévus permettent un entretien conforme aux exigences en matière de sécurité de l'exploitation et un amortissement suffisant des constructions, installations et véhicules nécessaires.

### **Section 3** Obligations fondamentales des entreprises

**Art. 12** Obligation de transporter

<sup>1</sup> Les entreprises doivent effectuer le transport si les conditions suivantes sont remplies:

- a. le voyageur ou l'expéditeur se conforme aux dispositions légales et tarifaires;
- b. le transport est possible avec le personnel et les moyens qui permettent d'assurer le trafic normal;
- c. aucune circonstance que l'entreprise ne peut prévenir et dont elle ne peut éviter les conséquences n'empêche le transport.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral détermine les personnes et les objets qui, pour des motifs d'hygiène et de sécurité, peuvent être exclus du transport ou n'y être admis qu'à certaines conditions.

<sup>3</sup> Lorsqu'une entreprise ne s'acquitte pas de son obligation de transporter, l'ayant droit peut demander des dommages-intérêts.

#### **Art. 13** Obligation d'établir des horaires

<sup>1</sup> Les entreprises qui disposent d'une concession selon l'art. 6 ou d'une autorisation selon l'art. 8 sont tenues d'établir des horaires.

<sup>2</sup> Les horaires des entreprises qui disposent d'une concession selon l'art. 6 doivent être réunis dans un recueil commun et public. Leur diffusion hors du recueil public n'est soumise à aucune restriction et ne peut être soumise à aucun émolument.

<sup>3</sup> Le Conseil fédéral règle la procédure d'établissement et de publication des horaires. Il consulte les cantons.

#### **Art. 14** Obligation d'exploiter

<sup>1</sup> 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.

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

#### **Art. 15** Obligation d'établir les tarifs

<sup>1</sup> Les entreprises établissent les tarifs de leurs prestations. Le tarif énumère les conditions auxquelles s'appliquent le prix défini pour le transport et les autres prestations y afférentes.

<sup>2</sup> Les tarifs doivent être appliqués à tous de manière identique. Ils doivent être publiés.

<sup>3</sup> Les entreprises peuvent conclure des accords particuliers prévoyant des réductions de prix ou d'autres avantages. Des conditions comparables sont consenties aux usagers qui se trouvent dans des situations comparables.

#### **Art. 16** Service direct

<sup>1</sup> Pour le trafic longues distances, le trafic régional ainsi que le trafic local, les entreprises offrent en règle générale un seul contrat de transport au voyageur qui doit emprunter le réseau de différentes entreprises. Si le besoin en est avéré, elles sont tenues de proposer un service direct pour le trafic longues distances et le trafic régional.

<sup>2</sup> A cet effet, les entreprises établissent en commun des tarifs et des titres de transport.

**Art. 17** Organisation

<sup>1</sup> Afin de garantir le service direct, les entreprises règlent leurs relations réciproques. Elles fixent notamment:

- a. les domaines de collaboration;
- b. les conditions de participation au service direct;
- c. la répartition des coûts administratifs communs;
- d. la répartition des recettes provenant du transport de voyageurs;
- e. la responsabilité collective et l'action récursoire.

<sup>2</sup> Lorsqu'un service direct est particulièrement important, l'OFT peut imposer d'autres exigences à l'organisation.

<sup>3</sup> Les accords sur le service direct et la responsabilité ne doivent tenir compte des intérêts particuliers des entreprises que dans la mesure où les intérêts globaux des transports publics ne sont pas lésés. Ces accords doivent être soumis à l'approbation de l'OFT.

<sup>4</sup> Si les entreprises n'assurent pas dans un délai raisonnable un service direct répondant aux besoins, l'OFT prend les décisions nécessaires.

**Art. 18** Autres obligations

<sup>1</sup> Les entreprises sont tenues:

- a. de coordonner leurs prestations, si nécessaire, avec celles des autres entreprises de transports publics;
- b. de respecter les normes minimales en matière de qualité, de sécurité et de statut des employés.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral fixe les normes minimales.

**Section 4** Contrat de transport de voyageurs**Art. 19** Contrat

<sup>1</sup> Par le contrat de transport de voyageurs, l'entreprise s'engage, moyennant un prix, à transporter une personne d'une station à une autre.

<sup>2</sup> Le contrat confère au voyageur le droit d'utiliser les prestations annoncées dans l'horaire ainsi que les prestations supplémentaires accessibles au public.

<sup>3</sup> Lorsqu'elle effectue un trafic international de voyageurs selon l'art. 8, l'entreprise délivre à tous les voyageurs un titre de transport individuel ou collectif. L'OFT fixe les normes minimales.

**Art. 20** Voyageurs sans titre de transport

<sup>1</sup> Le voyageur qui ne peut présenter un titre de transport valable doit attester de son identité et payer le prix de sa course ainsi qu'un supplément.<sup>5</sup> S'il ne paie pas immédiatement, il est appelé à fournir des sûretés. A défaut, il peut être exclu du transport.

<sup>2</sup> Les tarifs fixent le montant du supplément. Ils règlent les cas de dispense ou de restitution.

<sup>3</sup> Le montant du supplément est fixé en fonction des facteurs suivants:

- a. le manque à gagner qu'occasionnent les voyageurs sans titre de transport valable;
- b. les frais que le voyageur occasionne.

<sup>4</sup> Le supplément peut être réduit ou annulé si le voyageur:

- a. a annoncé spontanément qu'il n'avait pas de titre de transport valable;
- b. présente un titre de transport qu'il aurait dû oblitérer lui-même.

<sup>5</sup> Le supplément peut être augmenté en cas de récidive.

<sup>6</sup> Tout titre de transport utilisé abusivement peut être retiré.

<sup>7</sup> Les poursuites pénales sont réservées.

**Art. 21** Responsabilité de l'entreprise en raison du contrat de transport de voyageurs

<sup>1</sup> L'entreprise concessionnaire selon l'art. 6 répond du dommage résultant de l'inobservation de l'horaire lorsqu'elle entraîne pour le voyageur la rupture de la dernière correspondance prévue à l'horaire.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral peut prescrire à l'entreprise d'offrir au voyageur qui manque une correspondance autre que la dernière prévue à l'horaire la possibilité de retourner gratuitement à la station de départ ou de continuer son voyage par un autre itinéraire sans frais supplémentaires.

<sup>3</sup> L'entreprise est déchargée de cette responsabilité si elle prouve que le dommage est dû à une faute du voyageur ou à des circonstances que l'entreprise ne pouvait prévenir et dont elle ne pouvait éviter les conséquences.

**Art. 22** Prescriptions d'utilisation

<sup>1</sup> Les tarifs peuvent contenir des prescriptions sur l'utilisation des installations et des véhicules ainsi que sur le comportement des voyageurs durant le transport. Ils peuvent prévoir des suppléments en cas d'infraction.

<sup>2</sup> Le voyageur répond du dommage qu'il cause par sa faute aux installations et aux véhicules de l'entreprise.

<sup>5</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 7 de la LF du 16 mars 2012 sur la deuxième partie de la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> déc. 2012 (RO 2012 5619; FF 2011 857).

**Art. 23** Bagages à main

<sup>1</sup> Pour autant que les conditions le permettent, le voyageur peut prendre gratuitement avec lui dans le véhicule des objets faciles à porter (bagages à main).

<sup>2</sup> L'entreprise répond de la perte ou de l'avarie des bagages à main:

- a. lorsque cette perte ou cette avarie résulte d'un accident au cours duquel le voyageur qui transportait les bagages a été blessé ou tué et que l'entreprise répond des lésions corporelles subies;
- b. lorsqu'elle a causé cette perte ou cette avarie d'une autre manière, sauf si elle prouve qu'aucune faute ne lui est imputable.

<sup>3</sup> Le voyageur répond de tout dommage causé par ses bagages à main, sauf s'il prouve qu'aucune faute ne lui est imputable.

**Section 5** Transport de bagages**Art. 24** Contrat

<sup>1</sup> Par le contrat de transport de bagages, l'entreprise s'engage envers l'expéditeur, moyennant un prix, à déplacer un bagage d'une station à une autre et à le délivrer contre une pièce justificative.

<sup>2</sup> Le contrat est conclu dès que l'entreprise a accepté le bagage en vue de son transport.

<sup>3</sup> En règle générale, l'expédition du bagage ne s'effectue que sur présentation d'un titre de transport valable. Toutefois, les tarifs peuvent prévoir la possibilité d'expédier un bagage sans présentation d'un titre de transport valable, moyennant un prix de transport majoré.

**Art. 25** Obligations accessoires de l'expéditeur

<sup>1</sup> Il incombe à l'expéditeur:

- a. de remettre à l'entreprise les pièces qu'exigent les douanes, la police ou d'autres autorités;
- b. d'emballer le bagage de telle sorte qu'il ne risque pas de causer un dommage corporel ou matériel et qu'il soit préservé de la perte ou de l'avarie.

<sup>2</sup> Les tarifs peuvent prévoir que l'expéditeur procède lui-même au chargement, au transbordement et au déchargement du bagage ou y prête son concours.

<sup>3</sup> L'expéditeur qui enfreint une obligation accessoire en supporte les conséquences. Il doit réparer le dommage subi par l'entreprise s'il ne prouve pas qu'il n'a commis aucune faute.



**Art. 26** Modalités du transport

<sup>1</sup> Si un obstacle empêche le transport du bagage, l'entreprise prend les mesures nécessaires pour préserver les intérêts de l'expéditeur. Dans le doute, elle lui demande des instructions.

<sup>2</sup> Si l'expéditeur ne retire pas le bagage dans les délais, l'entreprise lui demande des instructions. Dans les cas urgents, elle peut prendre de son propre chef les mesures appropriées.

<sup>3</sup> Le Conseil fédéral règle les modalités et les conditions applicables à l'exécution du contrat, notamment les délais de livraison.

**Art. 27** Responsabilité de l'entreprise résultant du contrat de transport

<sup>1</sup> L'entreprise est responsable du dommage résultant de la perte ou de l'avarie du bagage ainsi que de l'inobservation du délai de livraison.

<sup>2</sup> L'entreprise est déchargée de cette responsabilité si elle prouve que le dommage est dû à une faute de la personne lésée ou à des circonstances qu'elle ne pouvait prévenir et dont elle ne pouvait éviter les conséquences.

<sup>3</sup> Le dommage constaté est présumé résulter du transport. Toutefois, lorsque l'entreprise établit l'existence de circonstances particulières, définies par le Conseil fédéral, qui font supposer que le dommage a d'autres causes, l'entreprise n'est responsable que dans la mesure où la personne lésée prouve que le dommage n'est pas dû à ces circonstances.

**Section 6** Prestation de transport commandée**Art. 28** Indemnisation des coûts non couverts de la prestation de transport commandée

<sup>1</sup> Pour la prestation du transport régional de voyageurs qu'ils commandent conjointement, la Confédération et les cantons indemnisent les entreprises pour les coûts non couverts selon les comptes planifiés.

<sup>2</sup> Le trafic local et les lignes sans fonction de desserte sont exclus des prestations fédérales.

<sup>3</sup> La Confédération prend intégralement en charge les coûts non couverts planifiés des prestations d'importance nationale qu'elle commande. Elle peut indemniser les coûts planifiés non couverts de publications d'intérêt général relatives à l'offre en matière de transport lorsque celles-ci servent à toutes les entreprises ou sont à leur disposition.

<sup>4</sup> La Confédération, les cantons et les communes peuvent commander d'autres offres, des améliorations de l'offre ou des réductions de tarif. Ils supportent les coûts non couverts de ces offres, tels qu'ils résultent du compte planifié.

<sup>5</sup> La Confédération et les cantons peuvent conclure avec les entreprises des conventions d'objectifs pluriannuelles prévoyant un système de bonus-malus fondé sur la qualité des prestations et sur des indices financiers.

#### **Art. 29** Conditions

<sup>1</sup> La Confédération indemnise les entreprises répondant aux conditions suivantes:

- a. leurs comptes sont présentés conformément aux dispositions de la section 7;
- b. les comptes, subdivisés en secteurs, attestent les coûts non couverts de chaque secteur;
- c. le transport régional de voyageurs et, le cas échéant, l'infrastructure ferroviaire sont gérés comme des secteurs distincts;
- d. la personnalité juridique est indépendante des commanditaires;
- e. le conseil d'administration ou l'organe comparable ne comprend aucune personne qui participe directement au processus de commande ou est employée dans une unité administrative participant à ce processus.

<sup>2</sup> La Confédération peut accorder des allègements aux entreprises à faible trafic et aux entreprises étrangères qui exploitent peu de lignes en Suisse.

#### **Art. 30** Offre et procédure de la commande

<sup>1</sup> L'offre de prestations et l'indemnisation des divers secteurs sont fixées au préalable de manière contraignante par la Confédération, les cantons participants et les entreprises concernées dans une convention, sur la base des comptes prévisionnels des entreprises. Le Conseil fédéral établit la procédure de commande ainsi que les principes de l'offre de transport et de l'indemnisation, d'entente avec les cantons. Cette disposition n'affecte pas l'autonomie des entreprises dans le processus d'exécution.

<sup>2</sup> L'offre de prestations et l'indemnité sont d'abord déterminées par la demande. En outre, les éléments suivants sont notamment pris en considération:

- a. une desserte de base appropriée;
- b. les objectifs de la politique régionale, notamment le développement économique des régions défavorisées du pays;
- c. les objectifs relevant de l'aménagement du territoire;
- d. les objectifs relevant de la protection de l'environnement;
- e. les intérêts des personnes handicapées.

<sup>3</sup> La convention contient en particulier les éléments suivants:

- a. le plan directeur de l'offre et l'horaire;
- b. les points et les modalités de vente;
- c. l'offre concernant le transport de bagages;
- d. les tarifs.

<sup>4</sup> Dès que la convention sur l'offre a pris effet, les entreprises bénéficient d'un droit subjectif à l'indemnisation envers chaque commanditaire (Confédération, cantons, tiers).

<sup>5</sup> En cas de divergences entre les autorités fédérales, les cantons et les entreprises lors de la négociation ou de l'exécution d'une convention selon l'al. 1, l'OFT définit l'offre et l'indemnité, compte tenu des principes figurant à l'al. 2.

#### **Art. 31** Périodicité de la procédure de commande

La procédure de commande a lieu tous les deux ans. L'OFT synchronise l'établissement des horaires avec la procédure de commande.

#### **Art. 32** Fixation de l'indemnité

Si la gestion de l'entreprise n'est pas économique, la Confédération peut réduire l'indemnité demandée par l'entreprise lors de la procédure de commande après avoir consulté les cantons intéressés.

#### **Art. 33** Répartition financière

<sup>1</sup> La part de l'indemnité prise en charge par la Confédération pour les offres commandées par la Confédération et les cantons pour le trafic régional est de 50 %.

<sup>1bis</sup> Dans le cadre de programmes de soutien à l'économie, la Confédération peut verser une indemnité supplémentaire. Les conventions d'offre déjà conclues peuvent être adaptées en conséquence. <sup>6</sup>

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral fixe au moins tous les quatre ans les parts respectives de la Confédération et de chacun des cantons dans l'indemnisation. Il consulte les cantons au préalable et tient compte de leurs conditions structurelles.

<sup>3</sup> Il définit l'écart maximal autorisé d'une période à l'autre pour la part fédérale selon l'al. 1.

<sup>4</sup> Si plusieurs cantons participent au financement d'une ligne, leurs parts se calculent, sauf accord contraire, en fonction de la desserte des stations et de la longueur de la ligne exploitée sur leur territoire.

<sup>5</sup> Les cantons déterminent si les communes ou d'autres collectivités participent à l'indemnité.

#### **Art. 34** Aides financières

<sup>1</sup> Lorsqu'une entreprise procède à des investissements dans le secteur des transports, la Confédération peut accorder un cautionnement pour autant que cette opération serve les intérêts des commanditaires. L'OFT règle la forme et les conditions du cautionnement.

<sup>6</sup> Introduit par le ch. I 2 de la LF du 30 sept. 2011 sur les mesures visant à atténuer les effets du franc fort et à améliorer la compétitivité, en vigueur du 1<sup>er</sup> oct. 2011 au 30 sept. 2012 (RO 2011 4497; FF 2011 6217).

<sup>2</sup> La Confédération peut, dans des cas particuliers, notamment pour promouvoir des solutions innovantes, accorder des contributions pour l'acquisition de véhicules et l'aménagement d'installations et d'équipements et octroyer des prêts sans intérêt.

<sup>3</sup> Pour financer les investissements permettant de renouveler et de moderniser le matériel dans le domaine des transports, la Confédération peut transformer les prêts remboursables en prêt conditionnellement remboursables, et même suspendre leur remboursement.

## Section 7 Comptabilité

### Art. 35 Principes

<sup>1</sup> Après consultation du Département fédéral des finances et des cantons, le DETEC règle, par voie d'ordonnance, la présentation des comptes des entreprises concessionnaires au sens de l'art. 6 de la présente loi ou de l'art. 5 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer<sup>7</sup>.

<sup>2</sup> Le DETEC 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 la Confédération et les cantons.

<sup>3</sup> Les dispositions du code des obligations<sup>8</sup> sur la comptabilité commerciale sont en outre applicables.

### Art. 36 Présentation du résultat par secteurs

<sup>1</sup> L'entreprise répond elle-même du déficit si le produit obtenu ainsi que les prestations financières fournies par la Confédération et par les cantons ne lui permettent pas de couvrir les dépenses globales d'un secteur de transport. Elle porte ce déficit au compte du nouvel exercice.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Si l'entreprise cesse son activité dans les secteurs de transport bénéficiant d'indemnités, elle doit dissoudre la réserve spéciale.

<sup>4</sup> 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

<sup>7</sup> RS 742.101

<sup>8</sup> RS 220

futurs déficits du même secteur. Si elle cesse son activité dans le secteur relevant de la concession, elle doit libérer la provision.

**Art. 37** Vérification par l'autorité de surveillance

<sup>1</sup> Les comptes et bilans doivent être bouclés à la fin de l'exercice. Les entreprises qui sont au bénéfice d'aides ou de prêts des pouvoirs publics soumettent leurs comptes annuels à l'examen et à l'approbation de l'OFT avec les justificatifs correspondants. L'OFT peut exiger des documents supplémentaires.

<sup>2</sup> L'OFT vérifie si les comptes sont conformes aux dispositions de la législation et aux conventions sur les contributions et les prêts des pouvoirs publics. Il précise l'étendue de ce contrôle. L'examen des comptes par l'autorité de surveillance sous l'angle du droit des subventions complète le contrôle du service de révision de l'entreprise.

<sup>3</sup> L'entreprise publie dans son rapport de gestion le résultat de l'examen des comptes sous l'angle du droit des subventions.

<sup>4</sup> L'OFT peut effectuer auprès de l'entreprise des contrôles plus approfondis que celui des comptes sous l'angle du droit des subventions. Si nécessaire, l'OFT est autorisé à examiner toute la gestion de l'entreprise.

**Art. 38** Litiges

<sup>1</sup> Si les comptes et les attestations présentés ne sont pas conformes aux art. 35 à 37, l'OFT ordonne les mesures appropriées, après avoir entendu l'entreprise.

<sup>2</sup> Si l'approbation est refusée en raison de contestations portant sur l'affectation du bénéfice net, le montant litigieux n'est disponible qu'une fois la décision exécutoire.

**Art. 39** Organe de révision

Quelle que soit sa forme juridique, l'entreprise désigne un organe de révision conformément aux dispositions du code des obligations<sup>9</sup> sur la révision dans les sociétés anonymes.

## **Section 8**

### **Prestations particulières en faveur des administrations publiques**

**Art. 40** Principe

Sauf dispositions contraires de la présente loi et sauf conventions contraires entre les intéressés, les prestations particulières des entreprises en faveur de la Confédération, des cantons, des communes et des autres collectivités de droit public, ainsi que de leurs établissements et services doivent être indemnisées selon les principes généralement admis dans le commerce.

<sup>9</sup> RS 220

**Art. 41** Transports effectués dans le cadre de la coopération nationale en matière de sécurité

Les entreprises sont tenues, dans des situations particulières ou extraordinaires, d'effectuer les transports pour la Confédération et les cantons en priorité. A cet effet, le Conseil fédéral peut lever l'obligation d'exploiter, de transporter et d'établir des tarifs et des horaires.

**Section 9 Responsabilité contractuelle**

**Art. 42** Responsabilité de l'entreprise pour les opérations en cours de service  
L'entreprise est responsable du dommage que causent, dans l'accomplissement de leur service, les personnes qu'elle emploie pour l'exécution du transport. Les sous-traitants et leurs employés sont assimilés auxdites personnes.

**Art. 43** Dommages-intérêts

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral fixe les montants maximaux des dommages-intérêts.

<sup>2</sup> Si le dommage résulte d'un dol ou d'une faute grave, l'entreprise doit indemniser intégralement l'ayant droit.

**Art. 44** Limites conventionnelles de la responsabilité

Toute disposition tarifaire et convention passée entre l'entreprise et le client qui exclut d'avance, totalement ou partiellement, la responsabilité de l'entreprise ou qui met le fardeau de la preuve à la charge du client est nulle. Au demeurant, le contrat de transport reste valable.

**Art. 45** Qualité pour agir

Les personnes suivantes peuvent exercer à l'égard de l'entreprise les droits découlant du contrat de transport:

- a. le voyageur;
- b. le porteur de la pièce justificative visée à l'art. 24, lors du transport de bagages.

**Art. 46** Exercice des droits

<sup>1</sup> Les droits découlant du contrat de transport peuvent être exercés, au choix, contre:

- a. l'entreprise expéditrice;
- b. l'entreprise destinataire;
- c. l'entreprise qui exploite la ligne sur laquelle s'est produit le fait déterminant.

<sup>2</sup> Dès que l'action a été intentée contre l'une de ces entreprises, elle ne peut plus l'être contre les autres.

<sup>3</sup> Si une autre entreprise agit contre l'ayant droit, celui-ci peut, par voie de demande reconventionnelle ou d'exception, exercer également ses droits à l'égard de cette entreprise.

**Art. 47** Extinction des actions

<sup>1</sup> L'action contre l'entreprise s'éteint 30 jours après le fait dommageable.

<sup>2</sup> Le voyageur qui manque une correspondance prévue à l'horaire doit le déclarer immédiatement à la station s'il entend exercer ses droits à des dommages-intérêts.

<sup>3</sup> L'action n'est pas éteinte:

- a. si l'ayant droit prouve que le dommage est dû à un dol ou à une faute grave;
- b. si, en cas d'inobservation du délai de livraison, la réclamation est faite dans les 30 jours;
- c. si, en cas de perte partielle ou d'avarie, celles-ci ont été constatées avant que l'ayant droit n'ait pris livraison du bagage ou si, par la faute de l'entreprise, le dommage n'a pas été constaté;
- d. si, en cas de dommage non apparent subi par le bagage et constaté dans les délais fixés par le Conseil fédéral, l'ayant droit prouve que le dommage s'est produit entre la remise en vue du transport et la livraison;
- e. si la réclamation immédiate selon l'al. 2 n'est pas possible parce que la station n'est pas pourvue de personnel et qu'elle ne dispose pas d'installations permettant de communiquer avec une station pourvue de personnel.

**Art. 48** Prescription de l'action

<sup>1</sup> L'action fondée sur le contrat de transport se prescrit par un an.

<sup>2</sup> La prescription est suspendue lorsqu'une réclamation est adressée à l'entreprise. Elle reprend son cours à compter du jour où l'entreprise rejette la réclamation. Les réclamations ultérieures portant sur le même objet ne suspendent pas la prescription.

**Art. 49** Responsabilité collective des entreprises

<sup>1</sup> L'entreprise qui a conclu le contrat de transport répond de son exécution sur tout le parcours.

<sup>2</sup> L'entreprise subséquente qui assume le transport adhère au contrat de transport avec les droits et obligations qui en découlent.

**Art. 50** Droit de gage

L'entreprise a sur le bagage les droits d'un créancier gagiste pour la totalité des créances résultant du contrat de transport. Ces droits subsistent aussi longtemps que le bagage se trouve en la possession de l'entreprise ou d'un tiers auquel elle peut le réclamer.

## Section 10 Responsabilité extracontractuelle

### Art. 51

<sup>1</sup> Les art. 40*b* à 40*f* de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer<sup>10</sup> s'appliquent à la responsabilité extracontractuelle des entreprises concessionnaires.

<sup>2</sup> Les dispositions de la loi du 19 décembre 1958 sur la circulation routière<sup>11</sup> relatives à la responsabilité civile s'appliquent aux véhicules à moteur.

## Section 11 Surveillance

### Art. 52 Autorité de surveillance

Les transports publics sont soumis à la surveillance de l'OFT. Si les décisions et les instructions des organes ou des services des entreprises lèsent des intérêts fondamentaux du pays ou violent la présente loi, la concession, l'autorisation ou des conventions internationales, l'OFT peut les abroger ou en empêcher l'application.

### Art. 53 Traitement des données par l'OFT

<sup>1</sup> Dans le cadre de ses activités de surveillance, l'OFT est habilité à collecter les données nécessaires auprès des entreprises et à les traiter.

<sup>2</sup> Il peut collecter auprès des personnes concernées les données servant à l'établissement d'un permis et les traiter.

<sup>3</sup> A des fins de planification des transports, l'OFT peut aussi exiger des entreprises qu'elles collectent et présentent des données relatives aux tronçons. Il peut publier ces données, dans la mesure où cette publication est nécessaire pour atteindre les objectifs fixés et répond à un intérêt public majeur.

<sup>4</sup> Après avoir procédé à un examen fondé sur le principe de la proportionnalité, l'OFT peut publier des données sensibles lorsque celles-ci permettent de tirer des conclusions sur le respect par l'entreprise des dispositions relatives à la sécurité. Il peut notamment publier des informations concernant:

- a. le retrait ou la révocation de concessions et d'autorisations;
- b. des infractions aux dispositions concernant la protection des employés ou les conditions de travail.

<sup>5</sup> Le Conseil fédéral règle les modalités, notamment la forme de la publication.

<sup>10</sup> RS 742.101

<sup>11</sup> RS 741.01



**Art. 54**            Traitement des données par les concessionnaires

<sup>1</sup> Pour leurs activités relevant de la concession et de l'autorisation, les entreprises sont soumises aux art. 16 à 25<sup>bis</sup> de la loi fédérale du 19 juin 1992 sur la protection des données (LPD)<sup>12</sup>. Si elles agissent selon le droit privé, elles sont assujetties aux art. 12 à 15 LPD.

<sup>2</sup> Les entreprises peuvent traiter des données sensibles et des profils de la personnalité si cela est nécessaire au transport des voyageurs ou à l'exploitation ou encore à la sécurité des voyageurs, de l'exploitation ou de l'infrastructure. Il en va de même des tiers qui assurent des tâches incombant à l'entreprise titulaire d'une concession ou d'une autorisation au sens des art. 6 à 8. L'entreprise répond du respect de la législation sur la protection des données.

<sup>3</sup> La surveillance est régie par l'art. 27 LPD.

**Art. 55**            Vidéosurveillance

<sup>1</sup> Pour protéger les voyageurs, l'exploitation et l'infrastructure, les entreprises peuvent installer une vidéosurveillance.

<sup>2</sup> Elles peuvent déléguer la vidéosurveillance aux tiers auxquels elles ont confié le service de sécurité. Les entreprises répondent du respect de la législation sur la protection des données.

<sup>3</sup> Les signaux vidéo peuvent être enregistrés. En règle générale, ils doivent être analysés le jour ouvrable qui suit l'enregistrement.

<sup>4</sup> Après analyse, les signaux vidéo doivent être conservés dans un lieu protégé contre le vol. Ils doivent être protégés des abus et détruits au plus tard après 100 jours.

<sup>5</sup> Les enregistrements ne peuvent être communiqués qu'aux autorités de poursuite pénale ou aux autorités devant lesquelles les entreprises portent plainte ou font valoir des droits.

<sup>6</sup> Le Conseil fédéral règle les modalités, notamment la manière dont les signaux vidéo doivent être conservés et protégés des abus.

**Section 12****Administration de la justice, dispositions pénales et mesures administratives****Art. 56**            Voies de droit

<sup>1</sup> Les litiges d'ordre pécuniaire qui opposent le client et l'entreprise relèvent de la juridiction civile.

<sup>2</sup> Les autres litiges sont soumis aux dispositions générales sur la procédure administrative fédérale.<sup>13</sup>

<sup>12</sup> RS 235.1

<sup>13</sup> RO 2010 3621

**Art. 57<sup>14</sup>** Contraventions

<sup>1</sup> Est puni de l'amende quiconque, intentionnellement ou par négligence:

- a. contrevient à une décision fondée sur la présente loi ou sur une disposition d'exécution qui lui a été adressée et qui porte la mention de la sanction visée au présent article;
- b. contrevient à une concession ou à une autorisation octroyée sur la base de la présente loi;
- c. transporte des personnes sans concession ou sans autorisation.

<sup>2</sup> Est puni sur plainte d'une amende quiconque, intentionnellement ou par négligence:

- a. contrevient à une disposition d'exécution dont la violation est déclarée punissable par le Conseil fédéral;
- b. fait usage d'un moyen de transport sans détenir de titre de transport valable ou sans y être autrement autorisé;
- c. alors que le véhicule est en marche, y pénètre ou en descend, ouvre une porte ou jette un objet au dehors;
- d. fait un usage non autorisé d'une salle d'attente;
- e. abuse d'une installation de sécurité, notamment du signal d'arrêt d'urgence;
- f. souille les installations ou les véhicules.

**Art. 58<sup>15</sup>** Délits

<sup>1</sup> Quiconque enregistre, conserve, utilise ou fait connaître intentionnellement des signaux vidéo en contrevenant à l'art. 55 est puni d'une peine privative de liberté de trois ans au plus ou d'une peine pécuniaire.

<sup>2</sup> Si l'auteur agit par négligence, il est puni d'une peine pécuniaire de 180 jours-amende au plus.

**Art. 59** Poursuite d'office

Les infractions prévues par le code pénal<sup>16</sup> sont poursuivies d'office lorsqu'elles sont commises contre les personnes suivantes dans l'exercice de leurs fonctions:

- a. les employés des entreprises qui disposent d'une concession ou d'une autorisation selon les art. 6 à 8;
- b. les personnes qui exécutent une tâche à la place d'un employé visé à la let. a.

<sup>14</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 7 de la LF du 16 mars 2012 sur la deuxième partie de la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> déc. 2012 (RO **2012** 5619; FF **2011** 857).

<sup>15</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 7 de la LF du 16 mars 2012 sur la deuxième partie de la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> déc. 2012 (RO **2012** 5619; FF **2011** 857).

<sup>16</sup> RS **311.0**

**Art. 60**<sup>17</sup> Compétence

<sup>1</sup> La poursuite et le jugement des infractions visées à l'art. 57, al. 1, relèvent de la compétence de l'OFT.

<sup>2</sup> La poursuite et le jugement des infractions visées aux art. 57, al. 2, et 58 relèvent de la compétence des cantons.

<sup>3</sup> La procédure devant l'OFT est régie par la loi fédérale du 22 mars 1974 sur le droit pénal administratif<sup>18</sup>.

**Art. 61** Mesures administratives

<sup>1</sup> L'OFT et l'autorité concédante peuvent retirer temporairement ou définitivement les autorisations, les permis et les certificats ou limiter l'étendue de leur validité lorsque:

- a. la présente loi ou ses dispositions d'exécution sont enfreintes;
- b. les restrictions ou charges liées à la concession ne sont pas respectées.

<sup>2</sup> Ils retirent les autorisations, les permis et les certificats lorsque les conditions légales de leur octroi ne sont plus remplies.

<sup>3</sup> Les employés, les sous-traitants ou les membres des organes d'une entreprise au bénéfice d'une concession ou d'une autorisation selon les art. 6 à 8 qui, dans l'exercice de leurs fonctions, ont donné lieu à plusieurs reprises à des plaintes fondées doivent être relevés de ces fonctions lorsque l'OFT le requiert.

<sup>4</sup> Les mesures prévues aux al. 1 à 3 peuvent être prononcées indépendamment de l'ouverture et de l'issue d'une procédure pénale.

**Art. 62** Obligation de signaler

Les autorités pénales et policières ainsi que les bureaux de douane signalent aux autorités compétentes toutes les infractions qui pourraient entraîner une mesure mentionnée à l'art. 61.

**Section 13 Dispositions finales****Art. 63** Exécution

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral édicte les dispositions d'exécution. Il règle notamment les modalités des contrats de transport.

<sup>2</sup> Il fixe les émoluments et les taxes à percevoir en application de la présente loi.

<sup>17</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 7 de la LF du 16 mars 2012 sur la deuxième partie de la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> déc. 2012 (RO 2012 5619; FF 2011 857).

<sup>18</sup> RS 313.0

<sup>3</sup> Il peut édicter des dispositions concernant le délai de garde et la mise aux enchères des objets trouvés dans le périmètre de l'entreprise.

<sup>4</sup> Le DETEC peut, en cas de difficultés particulières d'exploitation, autoriser les entreprises à déroger temporairement aux dispositions relatives à l'exécution des transports.

**Art. 64** Abrogation du droit en vigueur

La loi du 18 juin 1993 sur le transport de voyageurs<sup>19</sup> est abrogée.

**Art. 65** Disposition transitoire

Les membres de conseils d'administration ou d'organes comparables qui ne remplissent pas les conditions prévues à l'art. 29, al. 1, let. e, peuvent rester en fonction jusqu'à trois ans après l'entrée en vigueur de la présente loi, sans que l'entreprise perde son droit à l'indemnisation.

Date de l'entrée en vigueur: 1<sup>er</sup> janvier 2010

Art. 29, al. 1, let. d: 1<sup>er</sup> janvier 2012<sup>20</sup>

<sup>19</sup> [RO 1993 3128, 1997 2452 appendice ch. 6, 1998 2859, 2000 2877 ch. I 2, 2006 5753 annexe ch. 2]

<sup>20</sup> ACF du 4 nov. 2009 (RO 2009 5628)