



# Loi sur le transport de voyageurs (LTV)

Modification du ...

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*  
vu le message du Conseil fédéral du ...<sup>1</sup>,  
*arrête:*

I

La loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs<sup>2</sup> est modifiée comme suit:

*Art. 9, al. 2, let. b*

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

- b. qu'elle ne crée pas, du point de vue de l'économie nationale, une concurrence préjudiciable aux prestations de transport d'autres entreprises, notamment:
  - 1. en trafic grandes lignes, qu'elle ne met pas en péril l'existence des prestations de transport qui font l'objet d'une concession fédérale,
  - 2. en trafic régional, qu'elle complète les prestations de transport cofinancées par des contributions d'exploitation d'investissement des pouvoirs publics;

*Titre précédant l'art. 11a*

## **Section 2a      Mobilité multimodale**

*Art. 11a*

<sup>1</sup> La Confédération soutient le développement de prestations incluant plusieurs moyens de transport (mobilité multimodale). Au moins une partie de ces prestations doit être fournie par une entreprise au bénéfice d'une concession visée à l'art. 6 ou d'une autorisation visée à l'art. 8.

<sup>1</sup> FF ...

<sup>2</sup> RS 745.1

<sup>2</sup> Elle œuvre à ce que les entreprises et d'autres fournisseurs de mobilité améliorent la mise à disposition et l'échange des données matérielles relatives à leurs offres de mobilité ainsi que l'accès à leurs infrastructures de distribution.

<sup>3</sup> Elle peut soutenir des infrastructures de données et de distribution.

<sup>4</sup> Les entreprises accordent l'accès à leurs données matérielles et à leurs infrastructures de distribution de manière transparente et non discriminatoire. Elles peuvent percevoir des redevances appropriées en contrepartie de l'accès accordé.

*Art. 17, al. 1, let. f, 1<sup>bis</sup>, 1<sup>ter</sup>, 3 et 4*

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

f. l'exploitation d'une infrastructure de distribution commune.

<sup>1bis</sup> Elles mettent à temps les données matérielles et personnelles nécessaires à disposition en vue de l'infrastructure de distribution commune.

<sup>1ter</sup> Elles accordent aux intermédiaires en mobilité visé à l'art. 23a l'accès à l'infrastructure de distribution commune.

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

<sup>4</sup> Si les entreprises ne garantissent pas à temps un service direct répondant aux besoins ou l'accès à l'infrastructure de distribution commune, l'OFT rend les décisions nécessaires.

*Art. 19, al. 1<sup>bis</sup>*

<sup>1bis</sup> Elle propose aussi, de manière non discriminatoire, des contrats aisément accessibles qui ne requièrent pas de traitement des données personnelles.

*Art. 19a*      Traitement des données personnelles

<sup>1</sup> Les entreprises sont soumises, pour ce qui est du traitement des données personnelles, aux art. 12 à 15 de la loi fédérale du 19 juin 1992 sur la protection des données (LPD)<sup>3</sup>. Si elles agissent à titre souverain et restreignent ainsi les droits ou la liberté de personnes, elles sont soumises aux art. 16 à 25<sup>bis</sup> LPD.

<sup>2</sup> Elles 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. L'entreprise répond du respect de la législation sur la protection des données.

<sup>3</sup> RS 235.1

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

*Titre précédant l'art. 23a*

## **Section 4a Intermédiaires en mobilité multimodale**

*Art. 23a*

<sup>1</sup> Quiconque veut être intermédiaire en prestations de transport multimodales (intermédiaire en mobilité) doit:

- a. avoir son siège ou un établissement en Suisse, et
- b. se faire inscrire par la RailCom au registre visé à l'art. 40a<sup>ter</sup>, al. 3<sup>bis</sup> de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer<sup>4</sup>.

<sup>2</sup> Par apport aux entreprises, les intermédiaires en mobilité sont autorisés à utiliser l'infrastructure de distribution commune visée à l'art. 17, al. 1, let. f.

<sup>3</sup> Par rapport aux entreprises, ils sont tenus de:

- a. fournir des garanties appropriées pour l'accès à l'infrastructure de distribution commune visée à l'art. 17, al. 1, let. f, si les entreprises l'exigent;
- b. décompter les titres de transport vendus;
- c. transmettre à temps les données matérielles et personnelles nécessaires au décompte et au contrôle;
- d. payer à temps les tarifs fixés par les entreprises;
- e. respecter les prescriptions des entreprises, notamment en ce qui concerne la composition des titres de transport;
- f. fournir aux clients des prestations de service aux mêmes conditions que celles convenues par les entreprises dans les accords visés à l'art. 17, al. 3.

<sup>4</sup> Ils sont libres dans la fixation des prix.

<sup>4</sup> Par rapport aux entreprises, ils ont le même droit aux commissions d'intermédiaire que les entreprises s'accordent entre elles.

*Art. 37, al. 4, 1<sup>re</sup> phrase*

<sup>4</sup> L'OFT peut effectuer auprès des entreprises des contrôles plus approfondis que celui des comptes sous l'angle du droit des subventions. ...

*Art. 54*

*Abrogé*

*Art. 56, al. 1*

<sup>4</sup> RS 742.101

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

## II

La loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer<sup>5</sup> est modifiée comme suit:

### *Remplacement d'expressions*

<sup>1</sup> Aux art. 8c, al. 4, 89, al. 3, et 91, al. 3, «de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs» est remplacé par «LTV».

<sup>2</sup> Aux art. 40b, al. 2, let. a, et 66, al. 1, «loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs» est remplacé par «LTV».

<sup>3</sup> À l'art. 40b, al. 3, «loi sur le transport de voyageurs» est remplacé par «LTV».

### *Art. 6, al. 2, let. b*

<sup>2</sup> De plus, l'octroi de la concession présuppose:

- b. que l'exploitation d'un chemin de fer sans fonction de desserte remplit les conditions requises par l'art. 11 de la loi du 20 mars 2009 sur le transport des voyageurs (LTV)<sup>6</sup>;

### *Art. 40a<sup>ter</sup>, al. 1, let. g, 2, let. f, et 3<sup>bis</sup>*

<sup>1</sup> La RailCom statue sur les litiges concernant:

- g. l'octroi non discriminatoire de l'accès à l'infrastructure de distribution commune visée à l'art. 17, al. 1, let. f, LTV<sup>7</sup>.

<sup>2</sup> Elle surveille:

- f. l'accès à l'infrastructure de distribution commune.

<sup>3bis</sup> Elle tient un registre public des intermédiaires en mobilité visés à l'art. 23a LTV.

## III

<sup>1</sup> La présente loi est sujette au référendum.

<sup>5</sup> RS 742.101

<sup>6</sup> RS 745.1

<sup>7</sup> RS 745.1

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur.