



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

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

**Office fédéral des transports OFT**

Décembre 2023

---

## **Révision totale de la loi fédérale sur le transport de marchandises**

**Rapport sur les résultats de la consultation sur le «Perfectionnement des conditions-cadres pour le transport de marchandises en Suisse».**

---

## Table des matières

<b>1</b>	<b>Contexte .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Déroulement de la consultation .....</b>	<b>3</b>
2.1	Renonciation explicite à prendre position .....	3
<b>3</b>	<b>Évaluation à l'aide du questionnaire.....</b>	<b>4</b>
3.1	Évaluation des mesures à prendre en termes de perfectionnement des conditions-cadres pour le transport de marchandises en Suisse.....	4
3.2	Parmi les variantes proposées, laquelle est considérée comme la plus appropriée pour atteindre les objectifs formulés ? .....	4
3.3	Modernisation et automatisation de la production dans le secteur du fret ferroviaire grâce à la migration vers le DAC .....	5
3.4	Renforcement de la navigation sur le Rhin dans le cadre de chaînes de transport multimodales .....	6
3.5	Incidations financières pour des propulsions écocompatibles ou des navires adaptés aux basses eaux .....	6
3.6	Encourager les chaînes de transport multimodales afin d'accroître l'utilisation des offres de fret ferroviaire .....	6
3.7	Financement simple et cohérent des investissements dans les installations de transbordement et de chargement .....	6
3.8	Incidations financières à maximiser les volumes de transport par rail ou par des offres multimodales .....	7
3.9	Contribution de transbordement et de chargement .....	7
3.10	Poursuite du remboursement de la RPLP en transport combiné ou intégration à la contribution de transbordement et de chargement .....	7
3.11	Incidations financières à l'utilisation de moteurs écocompatibles dans le fret ferroviaire ...	8
3.12	Perfectionnement et soutien financier du TWCI en tant qu'offre réseau du fret ferroviaire .....	8
3.13	Adéquation de l'instrument Convention sur les prestations aux prestataires du TWCI .....	8
3.14	Adéquation de l'indemnité d'exploitation et des contributions d'investissement pour les modernisations importantes comme moyen de perfectionner le TWCI .....	8
3.15	Nécessité d'une plus grande prise en compte du transport de marchandises dans l'aménagement du territoire des cantons et de la Confédération .....	8
3.16	Autres remarques sur le projet mis en consultation .....	8
<b>4</b>	<b>Anhang / Annexe / Allegato.....</b>	<b>10</b>
4.1	Liste des participants à la consultation .....	10
4.1.1	Kantone / Cantons / Cantoni .....	10
4.1.2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale .....	10
4.1.3	Associations faïtières nationales des communes, des villes et des régions de montagne .....	10
4.1.4	Associations faïtières de l'économie au niveau national.....	11
4.1.5	Organisationen / organisations/ organizzazioni .....	11

## 1 Contexte

Le 2 novembre 2022, le Conseil fédéral a chargé le DETEC de mener une procédure de consultation auprès des cantons, des partis politiques, des associations faîtières nationales des communes, des villes, des régions de montagne et de l'économie ainsi que des milieux intéressés sur le «perfectionnement des conditions-cadres pour le transport de marchandises en Suisse».

## 2 Déroulement de la consultation

La consultation s'est déroulée du 2 novembre 2022 au 24 mars 2023.

Au total, 161 destinataires ont été invités à se prononcer.

L'Office fédéral des transports (OFT) a reçu 103 commentaires:

	Destinataires	Répondants	Dont renoncia- tion explicite à une prise de po- sition sur le fond
Cantons et CdC	27	26	1
Partis politiques	11	6	
Associations faîtières natio- nales des communes, des villes et des régions de montagne	3	2	
Associations faîtières natio- nales de l'économie	8	6	1
Organisations	112	67 (dont 29 non contactés)	2
Total	161	107	4

Toutes les prises de position seront publiées dans un document séparé sur le site Web de la Chancellerie fédérale (CF).

### 2.1 Renonciation explicite à prendre position

Canton d'Obwald
Union patronale suisse
Société suisse des ingénieurs et des architectes
Association des établissements cantonaux d'assurance (AECA)

## Sélection de déclarations générales et évaluation des mesures à prendre

- La nécessité d'agir sur les conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse est approuvée.
- Certains répondants rejettent complètement le projet ou demandent un remaniement.
- Certains répondants ne soutiennent pas entièrement le projet; ils déplorent notamment l'absence d'objectif de transfert en trafic national, demandent des mesures d'encouragement pour le trafic intérieur, d'importation et d'exportation ou proposent la création d'offres ferroviaires attrayantes également pour les trajets plus courts. Certains suggèrent d'étendre l'éventail des mesures à la route. D'autres soulignent expressément que, contrairement au trafic de transit, le transport intérieur de marchandises n'est pas soumis à un mandat légal de transfert.

### 3 Évaluation à l'aide du questionnaire

#### 3.1 Évaluation des mesures à prendre en termes de perfectionnement des conditions-cadres pour le transport de marchandises en Suisse

La nécessité d'agir sur les conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse est approuvée. Quelques rares répondants demandent un remaniement complet du projet, sans toutefois remettre en question la nécessité d'agir en soi.

#### 3.2 Parmi les variantes proposées, laquelle est considérée comme la plus appropriée pour atteindre les objectifs formulés ?

Le tableau 2 présente le positionnement catégorisé des répondants. Au total, trois catégories ont été définies par l'OFT. Il s'agit de:

- Variante 1: approbation sans réserve, large ou tendancielle de la variante 1
- Variante 2: approbation sans réserve, large ou tendancielle de la variante 2
- Rejet: rejet du projet et des deux variantes

	Variante 1	Variante 2	Refus
Cantons	AG, AR, AI, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, VD, ZG, ZH	SG	
Partis politiques	Le Centre, Les Verts, Vert'libéraux, PLR, PSS	UDC	
Associations faïtières des communes, des villes et des régions de montagne à l'échelle nationale	SAB, Union des villes		
Associations faïtières de l'économie au niveau national	economiesuisse, USS, Travailsuisse		
Organisations	Initiative des Alpes, Auto-Suisse, Avenergy, Union suisse des paysans, Bpa, BLS, DTAP, CCIG, CFS, CIPRA, CJ, Coop, CTSO, DB, Fenaco, FRS, FSU,	CP, CST, AIHK	USAM, ST, Wika BL

	Mobilité piétonne, CGCA, GF, Greenpeace, HKBB, Hupac, CI CDS, CTP, LITRA (avec ASTAG, IG KV, VAP, UTP), MBC, FCM, OeBB, OUES- TRAIL, La Poste, Pro Velo, PUSCH, railCare, RailCom, RhB, RWU, CFF, SES, SEV, USS, SL-FP, SRH, SRV, Ville de Lucerne, SVI, SVS, swisscleantech, SZU, transfair, Travailsuisse, VAP, VBL, ASED, ATE, UTP, VSLF, VSMR, WWF		
--	--	--	--

Tableau 1, variantes

La grande majorité des répondants demande la mise en œuvre de la variante 1 ou d'une variante 1 adaptée avec une promotion temporaire du transport par wagons complets isolés (TWCI).

- Parmi les partis représentés à l'Assemblée fédérale, le Centre, les Verts, les Verts libéraux et le PSS se prononcent clairement en faveur de la mise en œuvre de la variante 1 ou d'une variante 1 élargie. Cette position est principalement motivée par des considérations liées au climat, à l'énergie et à la politique de l'approvisionnement. Le PLR se prononce en faveur de subventions temporaires pour le TWCI jusqu'à ce que l'attelage automatique numérique (DAC) soit opérationnel, et ce également pour des raisons financières et de concurrence. L'UDC demande la mise en œuvre de la variante 2, également pour des raisons financières et de concurrence, et attire l'attention sur le rôle de l'immigration.
- Certains cantons font état d'un besoin massif d'aménagement des routes cantonales et nationales en cas de suppression du TWCI (AG, BL, BS).
- De même, certains cantons voient une chance dans le fait que la modernisation du TWCI libère des capacités pour le transport de voyageurs ou soulignent que le transport de marchandises ne doit pas entraver le transport de voyageurs (AG, BL, BS, FR, LU, NE, SO, VD, VS, ZG).

### 3.3 Modernisation et automatisation de la production dans le secteur du fret ferroviaire grâce à la migration vers le DAC

- Sur 103 avis, six s'opposent au financement du DAC (UDC, USAM, CP, CST, ST, WIKAL BL). Tous les avis non mentionnés sont d'accord avec le projet d'encouragement du DAC. La coordination avec l'Europe est systématiquement soulignée.
- 30 avis souhaitent augmenter l'aide:
  - o à 60 %: doublement des 30 %, similaire à la règle d'encouragement des innovations techniques (PSS, CFS, DB, fenaco, Hupac, LITRA, railCare, CFF, SZU, UTP, VAP, ASTAG, IG KV)
  - o à 75%: par analogie aux taux pour l'encouragement des innovations techniques dans le trafic routier et aux propositions législatives sur le climat, par exemple contre-projet indirect à l'initiative sur les glaciers (Initiative des Alpes, PUSCH, ATE, WWF, Mobilité piétonne, Greenpeace, Pro Velo, SES)
  - o en sus, prêts sans intérêt pour faire face à la transition (CFF)
  - o sans chiffre concret (CFF, Poste, SEV, transfair, Sucre Suisse)

- 19 auteurs de prises de position souhaitent une définition différente des critères relatifs aux wagons:  
plutôt en fonction des possibilités techniques et économiques, mais aussi des wagons plus anciens (FR, JU, NE, VD, VS, OUESTRAIL, LITRA, UTP, ASTAG, IKGV et VAP, CFS, CTSO, railCare).  
plutôt en fonction de la durée future (USS, Initiative des Alpes, PUSCH, ATE, WWF, Mobilité piétonne, Greenpeace, Pro Velo, SES)  
également échelonnement dans le temps: montants de l'aide dégressifs (CFS, LITRA, UTP, ASTAG, IKGV et VAP, CFF)  
sans autres propositions (USP, fenaco, Sucre Suisse, swisscleantech)
- Quatre souhaitent intégrer la voie étroite (VD, MBC, SAB, CJ)

### **3.4 Renforcement de la navigation sur le Rhin dans le cadre de chaînes de transport multimodales**

Aucune prise de position ne s'oppose au renforcement de la navigation sur le Rhin dans le cadre de chaînes de transport multimodales.

### **3.5 Incitations financières pour des propulsions écopropulsions ou des navires adaptés aux basses eaux**

La création des bases juridiques pour les incitations financières en faveur de propulsions écopropulsions ou de bateaux adaptés aux basses eaux est en principe bien accueillie.

Economiesuisse demande que la mesure soit reportée jusqu'à ce que le développement du marché dans ce domaine soit plus avancé, afin de pouvoir justifier un schéma d'encouragement. De plus, le financement de moteurs écopropulsions pour les camions, les chariots élévateurs, etc. devrait également être inclus dans ce schéma global.

GF s'oppose aux incitations financières en faveur de la propulsion écopropulsions ou des navires adaptés aux basses eaux, car elles faussent la concurrence avec les modes de transport ferroviaire et routier. ST et la COMCO soulignent également l'importance d'une conception neutre en termes de concurrence.

Enfin, la HKBB demande que les mesures et les aides soient harmonisées ou regroupées avec les projets prévus dans le cadre de la révision de la loi sur le CO<sub>2</sub>, lorsque cela s'avère utile.

### **3.6 Encourager les chaînes de transport multimodales afin d'accroître l'utilisation des offres de fret ferroviaire**

L'encouragement des chaînes de transport multimodales est plébiscitée. En raison de l'évolution du volume de marchandises, le fret ferroviaire ne peut se développer et avoir un effet de transfert qu'en étant un maillon de chaînes logistiques multimodales. Peu importe si les conteneurs ou les marchandises sont transférés d'un mode de transport à l'autre. C'est le marché seul qui doit influencer ce choix et non pas les incitations étatiques.

### **3.7 Financement simple et cohérent des investissements dans les installations de transbordement et de chargement**

Le financement simple et cohérent des investissements dans les installations de transbordement et de chargement est largement approuvé.

CFS, LITRA (ASTAG, IKGV, VAP, UTP), CFF, railCare et DB sont favorables à une simplification de l'encouragement financier par le biais de taux forfaitaires. Les participants s'attendent à une réduction de la charge administrative et à une accélération des procédures d'encouragement. En revanche, ils estiment qu'il doit rester possible de tenir compte de situations particulières et de s'écarter des taux

d'encouragement standardisés dans des cas exceptionnels et justifiés. Ils rejettent l'idée d'abandonner les quantités minimales pour encourager les installations du réseau à voie normale dont le volume d'investissement est inférieur à cinq millions de francs et souhaitent que le taux d'encouragement de 80 % soit possible pour les projets d'un volume d'investissement de plus de cinq millions de francs qui sont d'importance nationale ou suprarégionale et qui remplissent les critères du plan sectoriel. La modification de l'art. 8, al. 7, de la loi fédérale du 19 décembre 2008 sur le transport de marchandises (LTM), selon laquelle seules les installations de transport combiné doivent garantir un accès non discriminatoire, est également bien accueillie.

Tous les types d'installations de transbordement et de chargement doivent être traités de la même manière (Coop, CI CDS, FCM).

Certains souhaitent également que la possibilité d'accorder des prêts aux des stations de transbordement à l'étranger soit maintenue. (GR, USS, Initiative des Alpes, PUSCH, ATE, WWF, SES, Pro Velo, Greenpeace, Mobilité piétonne)

### **3.8 Incitations financières à maximiser les volumes de transport par rail ou par des offres multimodales**

La majorité des répondants approuve également cette mesure, qui n'est rejetée que par deux répondants (RhB, ST). En outre, la proposition suivante a été formulée: «Si cette mesure devait être poursuivie, il conviendrait d'ancrer une solution qui exclue les distorsions de concurrence ou les désavantages pour les petites entreprises de transport ferroviaire et les entreprises, par exemple en mettant en rapport le critère «quantité de transport la plus élevée possible» avec la capacité de transport disponible de l'entreprise concernée». (CGCA)

### **3.9 Contribution de transbordement et de chargement**

La contribution au transbordement et au chargement est en principe bien accueillie. GR, PVL, Union des villes suisses, SGB, initiative des Alpes, RhB, PUSCH, ATE, WWF, SES, Pro Velo, Greenpeace, Ville de Lucerne, CGCA et Mobilité piétonne plaident pour une augmentation de la contribution, qui est rejetée par fenaco, GF et ST.

### **3.10 Poursuite du remboursement de la RPLP en transport combiné ou intégration à la contribution de transbordement et de chargement**

Quinze réponses sont favorables soit à l'intégration du remboursement de la RPLP pour les parcours initiaux et terminaux du transport combiné à la contribution au transbordement et au chargement, soit à une solution uniforme, ou souhaitent mettre en œuvre l'intégration ultérieurement (AG, Union suisse des paysans, BL, BS, CJ, GL, CFF, SG, SH, SRH, Union des villes suisses, TG, ASSED, VSLF, ZH).

Neuf réponses sont favorables à l'intégration inverse, à savoir de la contribution au transbordement et au chargement dans le remboursement de la RPLP (CFS, Coop, DB, Hupac, CI DHS, LITRA, FCM, railCare, UTP).

Quinze réponses sont favorables à la poursuite du remboursement de la RPLP (Initiative des Alpes, CST, economiesuisse, fenaco, CGCA, GF, PVL, GR, RhB, USS, SRV, SZ, Travailsuisse, UR, VD).

Quinze répondants souhaitent poursuivre les deux instruments (CTSO, PVL, FR, Mobilité piétonne, Greenpeace, JU, NE, OUESTRAIL, Pro Velo, PUSCH, SES, transfair, ATE, VS, WWF).

## **Transparence et flexibilité dans le traitement des dispositions du droit ferroviaire pour les installations de fret privées**

Ladite amélioration est généralement bien accueillie. Seule economiesuisse qualifie cette mesure d'inutile et renvoie aux instances existantes qui pourraient prendre de telles préoccupations en compte.

### **3.11 Incitations financières à l'utilisation de moteurs écocompatibles dans le fret ferroviaire**

Cette mesure est rejetée par economiesuisse et GF, les autres répondants l'approuvent.

### **3.12 Perfectionnement et soutien financier du TWCI en tant qu'offre réseau du fret ferroviaire**

Le soutien temporaire et le perfectionnement du TWCI sont approuvés par une large majorité. Economiesuisse soutient l'idée qui sous-tend la variante 1, mais rejette les deux variantes proposées et préconise une voie alternative basée avant tout sur une réorganisation du TWCI. CST et ST s'opposent à tout soutien.

### **3.13 Adéquation de l'instrument Convention sur les prestations aux prestataires du TWCI**

L'instrument de la convention sur les prestations est jugé approprié dans de nombreuses réponses (AG, Initiative des Alpes, DTAP, CFS, CJ, Coop, DB, Fenaco, FSU, Fussverkehr, GE, CGCA, GF, GL, PVL, GR, Greenpeace, HKBB, Hupac, CTP, LITRA, FCM, Pro Velo, PUSCH, RailCare, RhB, SAB, CFF, SES, SEV, USS, SH, SL-FP, SO, Union des villes suisses, SZ, TG, TI, transfair, Travailsuisse, UR, ASED, ATE, VD, UTP, VSLF, WWF, ZG, ZH).

Il est rejeté en particulier dans les réponses qui souhaitent renoncer par principe à tout encouragement.

### **3.14 Adéquation de l'indemnité d'exploitation et des contributions d'investissement pour les modernisations importantes comme moyen de perfectionner le TWCI**

Cette mesure est également jugée appropriée par une majorité (AG, Initiative des Alpes, BE, DTAP, CFS, CJ, Coop, CTSO, DB, Fenaco, FR, FSU, Fussverkehr, GE, CGCA, GF, GL, PVL, GR, Greenpeace, HKBB, Hupac, CI CDS, JU, CTP, LITRA, LU, NE, OUESTRAIL, Pro Velo, PUSCH, railCare, RhB, SAB, CFF, SES, SEV, USS, SH, SL-FP, SO, SRV, Union des villes suisses, SZ, TG, TI, transfair, Travailsuisse, UR, ASED, ATE, VD, UTP, VS, VSLF, WWF, ZG, ZH).

### **3.15 Nécessité d'une plus grande prise en compte du transport de marchandises dans l'aménagement du territoire des cantons et de la Confédération**

Aucune réponse ne nie cette nécessité. SAB suggère que les installations à câbles soient également intégrées dans la conception du transport de marchandises.

Il est également demandé de définir un délai de mise en œuvre pour les mesures au niveau cantonal et communal. L'obligation légale d'inscrire les indications dans les plans d'affectation des communes de manière à ce qu'elles soient contraignantes pour les propriétaires fonciers est décisive. Par ailleurs, la Confédération doit fixer aux cantons des délais pour l'intégration des installations de transport ferroviaire de marchandises dans les plans directeurs cantonaux. (entre autres CFS, DB, Hupac, LITRA, railCare, CFF, VAP, UTP)

### **3.16 Autres remarques sur le projet mis en consultation**

Pour l'encouragement sur la voie étroite, un crédit d'engagement ainsi qu'un encouragement non limité dans le temps sont également demandés (CFS, CTSO, DB, CGCA, Hupac, JU, LITRA, OUESTRAIL, railCare, RhB, UTP, VS).

Un objectif de transfert du trafic intérieur, d'importation et d'exportation, analogue à celui du trafic transalpin, est demandé par l'Initiative des Alpes, Mobilité piétonne, PVL, GR, les Verts, Greenpeace, Pro Velo, PUSCH, SES, SEV, USS, PSS, Union des villes suisses, ATE, WWF et ZH.

Un *reporting* ou un *monitoring* de la Confédération pour l'encouragement du fret ferroviaire sur l'ensemble du territoire (analogue à la politique de transfert) est demandé entre autres par Les Verts, Auto-Suisse, CFS, Hupac, LITRA, CFF, VAP, UTP, railCare, Avenergy et DB.

Les voies de raccordement des chemins de fer du musée doivent être traitées aux mêmes conditions que les voies de raccordement servant à la desserte des zones industrielles et commerciales (DSF, OeBB).

Quelques-uns demandent également l'extension de la RPLP aux véhicules de livraison (par ex. par les cantons de BE, SG, TG et TI).

## **4 Anhang / Annexe / Allegato**

### **4.1 Liste des participants à la consultation**

#### **4.1.1 Kantone / Cantons / Cantoni**

Chancellerie d'État du canton d'Argovie	AG
Chancellerie du canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures	AR
Chancellerie du canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures	AI
Chancellerie d'État du canton de Berne	BE
Chancellerie du canton de Bâle-Campagne	BL
Chancellerie d'État du canton de Bâle-Ville	BS
Chancellerie d'État du canton de Fribourg	FR
Chancellerie d'État du canton de Genève	GE
Chancellerie d'État du canton de Glaris	GL
Chancellerie d'État du canton des Grisons	GR
Chancellerie d'État du canton du Jura	JU
Chancellerie d'État du canton de Lucerne	LU
Chancellerie d'État du canton de Neuchâtel	NE
Chancellerie d'État du canton de Nidwald	NW
Chancellerie d'État du canton d'Obwald	OW
Chancellerie d'État du canton de Schaffhouse	SH
Chancellerie d'État du canton de Soleure	SO
Chancellerie d'État du canton de Schwyz	SZ
Chancellerie d'État du canton de Saint-Gall	SG
Chancellerie d'État du canton de Thurgovie	TG
Chancellerie d'État du canton du Tessin	TI
Chancellerie d'État du canton d'Uri	UR
Chancellerie d'État du canton du Valais	VS
Chancellerie d'État du canton de Vaud	VD
Chancellerie d'État du canton de Zoug	ZG
Chancellerie d'État du canton de Zurich	ZH

Conférence des gouvernements cantonaux CdC

#### **4.1.2 Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale**

Le Centre

Les Libéraux-Radicaux PLR

VERTS Suisse

Parti vert libéral suisse PVL

Union démocratique du centre UDC

Parti socialiste suisse PSS

#### **4.1.3 Associations faitières nationales des communes, des villes et des régions de montagne**

Association des communes suisses

Groupement suisse pour les régions de montagne SAB

#### 4.1.4 Associations faitières de l'économie au niveau national

economiesuisse

Fédération des entreprises suisses

Union suisse des arts et métiers (USAM)

Union patronale suisse

Suisse. Union syndicale suisse (USS)

Travail.Suisse

#### 4.1.5 Organisationen / organisations/ organizzazioni

##### Nom

Chambre de commerce et d'industrie d'Argovie

Initiative des Alpes

Avenergy Suisse

Bureau suisse de prévention des accidents

Union suisse des paysans

BLS SA

Conférence des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement

Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève

Forum Cargo Suisse

Commission internationale pour la protection des Alpes Suisse

Chemins de fer du Jura

Coop Suisse (Bâle)

Centre Patronal Paudex

Cargo sous terrain AG

Conférence des Transports de la Suisse occidentale

DB Cargo Suisse

Verein Depot und Schienenfahrzeuge Koblenz

ECO SWISS

Fenaco Coopérative

routesuisse Fédération routière suisse

Fédération suisse des urbanistes

Mobilité piétonne

Conférence gouvernementale des cantons alpins

Groupement Fer

Greenpeace

Chambre de commerce des deux Bâle

Hupac Intermodal AG

Communauté d'intérêt du commerce de détail suisse

Conférence des directeurs cantonaux des transports publics

IG Kombiniertes Verkehr

Service d'information pour les transports publics (en collaboration avec AS-TAG, IG KV, VAP, UTP)

Transports de la région Morges Bière Cossonay SA

Fédération des coopératives Migros

##### Abréviation.

AIHK

Initiative des Alpes

Avenergy

Bpa

USP

BLS

DTAP

CCIG

CFS

CIPRA

CJ

Coop

CP

CST

CTSO

DB

DSF

ECO SWISS

Fenaco

FRS

FSU

Mobilité piétonne

CGCA

GF

Greenpeace

HKBB

Hupac

CI CDS

CTP

IG KV

LITRA

MBC

FCM

Oensingen-Balsthal-Bahn AG	OeBB
OUESTRAIL	OUESTRAIL
Poste CH SA	La Poste
Pro Velo Suisse	Pro Velo
Surveillance des prix	SPR
Fondation pour la pratique environnementale en Suisse	PUSCH
railCare AG	railCare
RailCom	RailCom
Chemin de fer rhétique	RhB
Planification régionale Winterthur et environs	RWU
Chemins de fer fédéraux suisses SA	CFF
Fondation suisse de l'énergie	SES
Syndicat du personnel des transports	SEV
Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage	SL-FP
PORTOF Ports rhénans suisses	SRH
SwissRailvolution	SRV
Ville de Lucerne	Ville de Lucerne
Association suisse des ingénieurs et experts en transport	SVI
Association suisse de navigation et d'économie portuaire	SVS
swisscleantech	swisscleantech
Swissterminal AG	ST
Sucre Suisse SA	SZU
transfair	transfair
Association des chargeurs	VAP
Association suisse des propriétaires de dragues et de péniches	VBL
Association suisse des exploitants d'installations de traitement des déchets	ASED
Association transports et environnement	ATE
Union des transports publics	UTP
auto-suisse Association Suisse. Importateurs d'automobiles	VSAI
Syndicat suisse des mécaniciens de locomotive et aspirants	VSLF
Association suisse de recyclage du fer, du métal et du papier	VSMR
Commission de la concurrence	COMCO
Chambre économique de Bâle-Campagne	Wika BL
Fonds mondial pour la nature Suisse	WWF