



Février 2016

Rapport d'audition

Message sur le financement de l'exploitation et du maintien de la qualité de l'infrastructure ferro- viaire pour les années 2017 à 2020

Référence du dossier : BAV-223-00005/00028/00004/00004/00001



Référence du dossier : BAV-223-00005/00028/00004/00004/00001

1.	Vue d'ensemble	3
1.1	Contexte	3
1.2	Contenu du projet	3
1.3	Exécution de la consultation	4
2.	Points principaux des prises de position	4
3.	Liste des milieux consultés	4

1. Vue d'ensemble

1.1. Contexte



Référence du dossier : BAV-223-00005/00028/00004/00004/00001

Le 9 février 2014, les citoyens suisses ont adopté le projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), qui a inscrit dans la Constitution le nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), de durée indéterminée. La loi sur le fonds d'infrastructure ferroviaire (LFIF) est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2016.

Parallèlement à l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, le FIF financera prioritairement l'exploitation et le maintien de la qualité des infrastructures (entretien et renouvellement) de toute l'infrastructure ferroviaire en Suisse. Pour ce faire, le fonds sera alimenté par six sources : des ressources générales de la Confédération, un pour mille de la TVA, les recettes de l'impôt sur les huiles minérales, la RPLP, 2 % de l'impôt fédéral direct et une contribution annuelle globale des cantons d'environ 500 millions de francs. De plus, les utilisateurs de l'infrastructure ferroviaire versent une contribution de 300 millions de francs ; les prix du sillon ont été augmentés de ce montant.

Le financement de l'exploitation et du maintien de la qualité des infrastructures conserve son organisation actuelle, à savoir des plafonds de dépenses quadriennaux et des conventions de prestations avec les gestionnaires d'infrastructure (GI). Les conventions de prestations pour les années 2017 à 2020 (CP 17–20) seront conclues entre la Confédération et les GI concernés. La CP 17–20 est la sixième convention sur les prestations pour les CFF et la troisième de ce type pour les chemins de fer privés.

La CP 17–20 est un accord entre la Confédération et les GI sur les objectifs à atteindre et sur les moyens financiers mis à disposition pour l'exploitation et le maintien de la qualité des infrastructures. Les objectifs d'ordre supérieur assignés aux GI n'évolueront que très peu par rapport à la période 2013–2016.

Le message informe l'Assemblée fédérale pour la première fois et d'une manière approfondie de l'état des installations, de la sollicitation de l'infrastructure ferroviaire et de son taux d'utilisation. Dans l'ensemble, l'état de l'infrastructure ferroviaire suisse est bon ou suffisamment bon.

1.2. Contenu du projet

Pour équilibrer les coûts non couverts planifiés de l'exploitation et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire (indemnités d'exploitation) et pour financer les renouvellements (contributions d'investissement), la Confédération met une somme totale de 13 232 millions de francs à disposition des GI pour les années 2017 à 2020. Par rapport à la période de CP 2013–2016 en cours, il s'agit donc d'environ 2378 millions de francs de plus. Ces ressources additionnelles servent principalement à couvrir le besoin supplémentaire de la voie, de l'accès au chemin de fer et des ouvrages d'art. Ce besoin supplémentaire est financé par le FIF, ce qui permet d'éviter les conséquences négatives sur les finances fédérales.

L'essentiel du montant du plafond des dépenses, environ 9720 millions (soit 73 %), est consacré aux contributions d'investissement. 200 millions de francs sont prévus pour les options CP afin de verser aux GI au besoin, suivant l'avancement des travaux et l'état des installations, des ressources supplémentaires. 500 millions de francs sont prévus comme réserve CP pour les dépenses imprévisibles, notamment les réparations de grands dégâts des forces naturelles aux installations ferroviaires ou les éventuelles dépenses supplémentaires pour la voie, l'accès au chemin de fer ou la construction de nouvelles aiguilles de raccordement. Ces ressources supplémentaires seront allouées au moyen d'avenants aux CP 17–20 conclues avec les GI. 2812 millions de francs ont été prévus pour les indemnités d'exploitation.

Les GI disposeront de beaucoup plus de ressources à partir de 2017 que pendant la période 2013–2016 grâce au plafond de dépenses 2017 à 2020 et à l'adaptation du système du prix du sillon annoncée dans le cadre de FAIF. Cela permettra de financer les besoins accrus en termes de maintien de la



Référence du dossier : BAV-223-00005/00028/00004/00004/00001

qualité de l'infrastructure ferroviaire. L'instrument des options CP est introduit pour les petits et moyens GI : il s'agit de projets dont la mise en œuvre n'est pas assurée. Dès qu'un projet d'option sera prêt à mettre en œuvre, l'Office fédéral des transports (OFT) en examinera la priorité et la possibilité de financement.

Grâce au nouveau fonds et d'après la planification actuelle du FIF, la hausse prévisible du besoin de fonds pour l'exploitation et le maintien de la qualité des infrastructures est finançable sans que la mise en œuvre des projets d'aménagement en cours et planifiés soit compromise.

1.3. Exécution de la consultation

La procédure de consultation relative à l'arrêté fédéral portant allocation d'un plafond de dépenses destiné au financement de l'exploitation et du maintien de la qualité de l'infrastructure ferroviaire pour les années 2017 à 2020 a été lancée le 26 octobre 2015. 114 destinataires (dont les gouvernements cantonaux et leurs services compétents pour les transports publics) ont été invités à se prononcer sur ce projet avant le 15 janvier 2016. A cela s'est ajoutée une audition conférentielle des GI le 22 octobre 2015.

Au total, 52 prises de position ont été remises à l'OFT.

Destinataires	Invités	Réponses
Cantons + KdK, CDCTP, UTP	26 + 3	27
Partis	12	4
Associations	11	11
Gestionnaires d'infrastructure	40	10
Entreprises de transport à câbles	22	--

2. Points principaux des prises de position

Cantons

De manière générale, les **cantons** expriment des avis positifs. Cependant, l'indication concernant la contribution cantonale à l'infrastructure a suscité des remarques. Les modalités de l'indexation de la contribution de 500 millions de francs que les cantons doivent verser au titre de l'infrastructure ferroviaire conformément à FAIF ne sont pas encore fixées. Si les cantons ont approuvé une indexation, ils sont partis du principe que celle-ci s'appuierait sur l'indice suisse des prix à la consommation. De ce point de vue, la contribution de 565 millions de francs prévue en 2020 dans le projet mis en consultation est démesurée et les cantons ne pourront pas l'assumer. Ils demandent par conséquent de maintenir la somme fixée à 500 millions de francs, ou alors d'indiquer que l'indexation n'est pas encore réglée sur le plan législatif. Les cantons soulignent donc dans ce contexte que la remarque formulée dans le texte mis en consultation – selon laquelle le message n'aura pas d'effets financiers sur les cantons – n'est pas défendable. Certains d'entre eux formulent aussi des demandes concernant des tronçons ferroviaires précis, comme par exemple le canton du **Jura**, qui souhaite l'automatisation du tronçon Glovelier – Boncourt au cours de la période 2017-2020, ou le canton de **Soleure**, qui demande l'assainissement du tronçon Biberist – Gerlafingen durant la même période ainsi que l'inscription à titre optionnel de l'assainissement du tunnel de Weissenstein. Autres demandes des cantons :



Référence du dossier : BAV-223-00005/00028/00004/00004/00001

- En tant que co-commanditaires du transport régional, les cantons doivent être impliqués dans la planification des fermetures de tronçons (canton de **Soleure**) ;
- Il faut intégrer les aspects de la sécurité et de la stabilité de l'exploitation dans les conventions de prestations, et ce, pour tous les tronçons sur lesquels s'effectuent des transports régionaux (canton de **Soleure**) ;
- Lors de la fixation des frais d'exploitation des mesures supplémentaires, à prendre en charge par des tiers, il faut tenir compte des effets d'économie (canton de **Soleure**) ;
- Les coûts subséquents des investissements et les coûts de renouvellement des installations ferroviaires financées par le canton de Zoug et ses communes doivent être pris en charge par le FIF dès 2016. Il faut rembourser les coûts subséquents des investissements dans l'infrastructure ferroviaire payés et portés au capital à l'avance et prévoir les moyens financiers nécessaires dans la CP 2017-2020 (canton de **Zoug**) ;
- Le cas échéant, la diminution des versements au FIF (en échange d'une participation cantonale accrue au TRV) ne doit pas entraîner de nouvelle hausse des coûts si les coûts de l'offre en transport régional de voyageurs sont supérieurs à la contribution cantonale au FIF (canton d'**Appenzell-Rhodes intérieures**) ;
- La question du financement des adaptations dues à la LHand doit être réexaminée (canton de **Fribourg**) ;
- Les cantons doivent être mieux impliqués dans la planification des investissements (cantons du **Jura, Neuchâtel, Soleure**).

D'autres demandes concernent la CP-type : le canton de **Soleure**, par exemple, souhaite que celle-ci soit formulée de sorte que certains réseaux ferroviaires ou à voie étroite ne doivent pas obligatoirement satisfaire au standard CFF. Les prises de position des cantons soulignent aussi des incertitudes potentielles, par ex. en ce qui concerne la présentation du taux d'utilisation des tronçons.

Le canton de **Berne** demande d'être informé à l'avenir des projets financés sur son territoire dans le cadre de la convention de prestations avec les CFF. Il estime particulièrement important que la longueur des quais des arrêts de l'infrastructure CFF soit compatible avec le matériel roulant du BLS, notamment dans la perspective de l'acquisition de nouveau matériel roulant prévue par le BLS. De plus, en tant que co-commanditaires du transport régional, les cantons doivent être impliqués de manière appropriée dans la planification des fermetures de tronçons. Cet avis est partagé par les cantons du **Jura** et de **Soleure**.

Certains cantons souhaitent que des projets concrets soient inscrits dans les conventions de prestations.

Partis

Le **PDC** approuve l'augmentation des moyens financiers affectés à l'infrastructure ferroviaire et, partant, la possibilité de maintenir celle-ci en bon état. Il rappelle toutefois qu'il incombe aux entreprises elles-mêmes de gérer leurs finances de manière appropriée.

Le **PS** souhaite qu'un objectif supplémentaire soit inscrit dans la convention sur les prestations : les entreprises devraient être tenues de fournir de bonnes conditions de travail. Selon le PS, une exploitation ferroviaire fiable et sûre n'est pas possible sans personnel motivé, rémunéré équitablement et bien



Référence du dossier : BAV-223-00005/00028/00004/00004/00001

formé. La pression économique ne doit ni entraîner des restrictions de la sécurité ni péjorer la situation du personnel.

Le **PLR** suggère de se concentrer davantage sur l'accroissement de la concurrence dans le transport de voyageurs et de marchandises. Il exprime aussi des réserves quant aux principes de financement de l'infrastructure ferroviaire : l'aménagement ne devrait pas être compromis par le maintien de la qualité des infrastructures. C'est pourquoi il faut investir, en sus, dans des mesures d'efficacité afin d'optimiser les coûts de l'ensemble du système ferroviaire. Le PLR estime aussi que la nouvelle réglementation du financement des installations à usage mixte n'est pas convaincante et qu'elle requiert encore des éclaircissements.

L'**UDC** ne peut pas accepter le projet dans sa forme actuelle. L'emploi des fonds proposés, notamment les fonds supplémentaires prévus pour des mesures dans les domaines de l'exploitation et de l'entretien, est sans doute justifié : il faut assurer le maintien de la qualité des infrastructures avant d'investir dans de nouveaux aménagements. Toutefois, le peuple a principalement accepté le projet FAIF parce que la campagne précédant les votations a fait une publicité offensive pour les aménagements prévus. Or pour tenir les promesses et répondre aux attentes de la population, des mesures supplémentaires s'imposent.

Associations

Economiesuisse demande que les coûts de l'ensemble du système ferroviaire soient réduits afin de mettre à disposition à l'avenir également des offres compétitives. A cet effet, il faut notamment augmenter l'efficacité de l'entretien, réduire les frais d'exploitation, réaliser de façon ciblée les extensions d'offre et d'infrastructure, lisser les pointes de trafic et renforcer l'application du principe de causalité.

A l'instar des cantons, l'**Union des villes suisses** critique l'indexation de la contribution cantonale, à laquelle le message fait allusion. Elle estime que le report temporel indiqué n'est pas réaliste et que les indications afférentes doivent être corrigées. Elle souligne que, pour les villes et les agglomérations, la garantie de la capacité du réseau et l'adaptation de l'infrastructure ferroviaire aux exigences du trafic RER revêt une importance particulière (par ex. adaptation de la longueur des quais). Il faut veiller à ce que les projets concernés aillent de l'avant et soient réalisés rapidement. Il faut envisager l'inscription des projets très avancés dans la convention sur les prestations 2017-2020.

L'**Union des transports publics** (UTP) demande que le principe selon lequel « le maintien de la qualité des infrastructures et l'exploitation passent avant l'extension de l'offre » soit ancré dans le message. Elle constate aussi que les coûts subséquents en cas d'extension de l'infrastructure ferroviaire ne sont pas suffisamment pris en compte. Les investissements engendrent inévitablement des besoins de fonds supplémentaires au niveau de l'entretien et en vue du maintien de la qualité des infrastructures, d'où une diminution des fonds disponibles pour l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. Il est de l'intérêt de la branche et du propriétaire du réseau de contrer cette évolution. Ainsi, l'UTP apprécierait des informations sur la situation initiale actuelle sous forme de simulation du FIF. Outre l'attribution des moyens financiers aux catégories « entretien », « maintien de la qualité des infrastructures » et « extensions », cela permettrait aussi de déterminer dans quelle mesure les options demandées dans la CP sont réalisables pour les petits et moyens GI. En ce qui concerne le financement externe d'installations à usage mixte, l'UTP est d'avis que la modification proposée dans le message n'est pas judicieuse et qu'elle induirait des incitations erronées : la location de locaux dans les ouvrages d'infrastructure ainsi que de véhicules serait entravée, car l'utilisation par des tiers pourrait modifier l'affectation première, d'où une renonciation à la location. Il en résulterait une perte de loyers, recettes qui vont à l'infrastructure, ou alors l'infrastructure devrait payer un loyer basé sur les coûts (en cas de financement externe).



Référence du dossier : BAV-223-00005/00028/00004/00004/00001

Dans l'optique du système global, l'UTP rejette la modification en question. S'agissant de la CP-type (amélioration de l'interopérabilité), l'UTP remarque que les exigences imposées aux entreprises sont très floues. L'introduction d'exigences techniques plus poussées doit être coordonnée avec soin et alignée sur les réglementations actuelles, vu que les frais et dépens sont très élevés. L'UTP demande que la CP soit axée sur les dispositions techniques en vigueur (notamment les DE-OCF) et, le cas échéant, qu'elle induise une révision de ces dispositions. Les chemins de fer à voie étroite doivent être expressément exclus puisque l'interopérabilité est moins importante pour ceux-ci.

RailPlus présente plusieurs propositions qui concernent notamment la CP-type et renvoie aussi aux conditions spéciales régissant les chemins de fer à voie étroite.

L'**Union syndicale suisse** (USS) demande que l'objectif « Politique de personnel durable en vue de la garantie de la qualité » soit intégré à la CP. Elle estime que les GI doivent attester qu'ils occupent suffisamment de personnel fixe bien formé. De plus, les conditions de travail devraient être négociées chez tous les GI sous l'aspect du partenariat social et il faudrait garantir aux associations de personnel un droit de regard sur toutes les questions concernant la politique de personnel. Les entreprises doivent s'engager à développer systématiquement leur personnel, ce qui inclut la formation et, au besoin, la réorientation des spécialistes afin de conserver le savoir au sein de l'entreprise. Elles doivent exploiter le potentiel des employés plus âgés et investir dans la sécurité au travail et dans la protection de la santé.

Le **Syndicat du personnel des transports** (SEV) demande que l'objectif « Politique durable en matière de personnel » soit inscrit dans les conventions de prestations.

L'**Union suisse des arts et métiers** fait remarquer que l'objectif stratégique à long terme doit être de renforcer la compétitivité des chemins de fer et de réduire les subventions croisées entre la route et le rail.

La **Communauté d'intérêts pour les transports publics** (CITRAP) considère qu'il est indispensable d'entretenir et, si possible, d'aménager l'infrastructure ferroviaire – qui fait état d'un taux d'utilisation de plus de 85 % dans la plupart des grandes agglomérations – de sorte que l'efficacité actuelle soit garantie sans interruption, même si le trafic augmente. Elle approuve l'égalité de traitement de tous les exploitants ferroviaires.

L'**Union Patronale Suisse** a renoncé à prendre position.

Travail.Suisse soutient expressément le projet parce qu'une mobilité durable implique une infrastructure ferroviaire bien entretenue et, dans la perspective du développement territorial, qu'un réseau ferroviaire performant permet une répartition homogène de la population sur toutes les régions.

Entreprises ferroviaires

AB propose de donner aux chemins de fer la possibilité de préfinancer des options si le plafond de dépenses est entièrement utilisé. **HBS** estime que le nouvel instrument des options est très utile pour les petits et moyens GI. Plusieurs entreprises (**SZU**, **THURBO**, **zb**) proposent d'autres formulations dans la CP-type. Parmi ses remarques, la **SOB** fait part de ses inquiétudes quant aux frais liés à l'établissement de rapports à l'intention de l'OFT : la nouvelle CP pourrait induire des frais encore plus importants qu'à l'heure actuelle. Les **CFF** ont proposé de nombreuses adaptations de la CP-type en fonction de leurs besoins. Ils ont aussi suggéré – au nom de l'efficacité – que les rapports continuent de porter sur les moyens financiers investis au titre du maintien de la qualité des infrastructures en fonction



Référence du dossier : BAV-223-00005/00028/00004/00004/00001

des genres d'installations et non qu'ils soient établis dans l'optique des projets. Ils demandent de proposer l'instrument « options » à tous les GI. Les CFF recommandent également d'inclure dans le message des comparaisons entre eux et les chemins de fer privés et d'indiquer de manière transparente selon quels critères les fonds fédéraux sont attribués aux différentes entreprises. A l'instar des CFF, **BLS Réseau** propose de nombreuses modifications de la CP-type.

Entreprises de transport à câbles

Aucune réponse

3. Liste des milieux consultés

3.1. Cantons

- Staatskanzlei des Kantons Zürich
- Staatskanzlei des Kantons Bern
- Staatskanzlei des Kantons Luzern
- Standeskanzlei des Kantons Uri
- Staatskanzlei des Kantons Schwyz
- Staatskanzlei des Kantons Obwalden
- Staatskanzlei des Kantons Nidwalden
- Regierungskanzlei des Kantons Glarus
- Staatskanzlei des Kantons Zug
- Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg
- Staatskanzlei des Kantons Solothurn
- Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt
- Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft
- Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen
- Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden
- Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden
- Staatskanzlei des Kantons St. Gallen
- Standeskanzlei des Kantons Graubünden
- Staatskanzlei des Kantons Aargau
- Staatskanzlei des Kantons Thurgau
- Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino
- Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud
- Chancellerie d'Etat du Canton du Valais
- Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel
- Chancellerie d'Etat du Canton de Genève
- Chancellerie d'Etat du Canton du Jura

- Conférence des gouvernements cantonaux (CdC)



Référence du dossier : BAV-223-00005/00028/00004/00004/00001

3.2. Services cantonaux des transports publics

- Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Verkehr
- Kanton Appenzell Innerrhoden, Volkswirtschaftsdepartement, Departementssekretariat
- Kanton Appenzell Ausserrhoden, Departement Volks- und Landwirtschaft, Departementssekretariat
- Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern
- Tiefbauamt Basel-Landschaft, GB-M: Öffentlicher Verkehr
- Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
- Amt für Mobilität MobA des Kantons Freiburg
- Direction générale des transports du canton de Genève
- Kanton Glarus, Bau und Umwelt, Fachstelle öffentlicher Verkehr
- Amt für Energie und Verkehr Graubünden
- République et Canton du Jura, Service du développement territorial, Section de la mobilité et des transports
- Verkehrsverbund Luzern
- République et Canton de Neuchâtel, Service des transports
- Baudirektion des Kantons Nidwalden, Fachstelle öffentlicher Verkehr und Projektentwicklung
- Volkswirtschaftsamt Obwalden, öffentlicher Verkehr
- Volkswirtschaftsdepartement des Kantons St. Gallen, Amt für öffentlichen Verkehr
- Kanton Schaffhausen, Baudepartement, Koordinationsstelle öffentlicher Verkehr
- Bau- und Justizdepartement des Kantons Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau
- Baudepartement des Kantons Schwyz, Amt für öffentlichen Verkehr
- Departement für Inneres und Volkswirtschaft des Kantons Thurgau, Öffentlicher Verkehr/Tourismus
- Dipartimento del territorio del cantone Ticino, Sezione della mobilità
- Volkswirtschaftsdirektion Uri, Direktionssekretariat
- Etat de Vaud, Direction générale de la mobilité et des routes, Management des transports
- Canton du Valais, Service des routes, transports et cours d'eau, Section transports
- Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zug, Amt für öffentlichen Verkehr

- Zürcher Verkehrsverbund (ZVV)

- Union des transports publics (UTP)

- Conférence des directeurs cantons des transports publics CTP / CDCTP

3.3. Partis politiques représentés à l'assemblée fédérale

- Parti bourgeois-démocratique Suisse PBD
- Parti démocrate-chrétien suisse PDC
- Christlich-soziale Partei Obwalden csp-ow
- Christlichsoziale Volkspartei Oberwallis
- Parti évangélique suisse PEV
- PLR. Les Libéraux-Radicaux
- Parti écologiste suisse Les Verts
- Vert'libéraux
- Lega dei Ticinesi (Lega)



Référence du dossier : BAV-223-00005/00028/00004/00004/00001

- Mouvement Citoyens Romand (MCR)
- Union démocratique du centre UDC
- Parti socialiste suisse PS

3.4. Associations faitières suisses des communes, des villes et des régions de montagne

- Association des communes suisses
- Union des villes suisses
- Groupement suisse pour les régions de montagne

3.5. Associations faitières suisses économiques

- economiesuisse
- Verband der Schweizer Unternehmen
- Union suisse des arts et métiers (USAM)
- Union Patronale Suisse
- Union suisse des paysans (USP)
- Association suisse des banquiers (USB)
- Union syndicale suisse (USS)
- Société suisse des employés de commerce
- Travail.Suisse

3.6. Entreprises ferroviaires

- AB Appenzeller Bahnen AG
- asm Aare Seeland mobil AG
- BDWM Transport AG
- BLSN BLS Netz AG
- BLT Baselland Transport AG
- BOB Berner Oberland-Bahnen AG
- CJ Compagnie des Chemins de fer du Jura (C.J.) SA
- DICH Deutsche Eisenbahninfrastruktur in der Schweiz
- ETB Emmentalbahn GmbH
- FART Società per le Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART) Società Anonima
- FB Forchbahn AG
- FLP Ferrovie Luganesi SA
- FW Frauenfeld-Wil-Bahn AG
- HBS Hafenbahn Schweiz AG
- KWO Kraftwerke Oberhasli AG
- LEB Compagnie du Chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher SA
- MBC Transports de la région Morges-Bière-Cossonay SA
- MGI Matterhorn Gotthard Infrastruktur AG
- MOB Compagnie du Chemin de fer Montreux Oberland bernois SA
- MVR Transports Montreux-Vevey-Riviera SA
- NStCM Compagnie du chemin de fer Nyon - St-Cergue - Morez SA
- OeBB Oensingen-Balsthal-Bahn AG
- RBS Regionalverkehr Bern-Solothurn AG
- RhB Rhätische Bahn AG



Référence du dossier : BAV-223-00005/00028/00004/00004/00001

- SBB Schweizerische Bundesbahnen
- SMC Compagnie de Chemin de Fer et d'Autobus Sierre-Montana-Crans, (SMC) SA
- SOB Schweizerische Südostbahn AG
- ST Sursee-Triengen-Bahn AG
- STB Sensetalbahn AG
- SZU Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG
- Turbo AG
- TMR Transports de Martigny et Régions SA
- TPC Transports Publics du Chablais SA
- TPFi Transports publics fribourgeois Infrastructure SA
- TRAVYS Transports Vallée-de-Joux - Yverdon-les-Bains - Sainte-Croix S.A.
- TRN Transports Publics Neuchâtelois SA (transN)
- WAB Wengernalpbahn AG
- WB Waldenburgerbahn AG
- WSB Wynental- und Suhrentalbahnhof AG
- zb Zentralbahn AG

3.7. Entreprises de transport à câbles

- ARBAG Aletsch Riederalp Bahnen AG
- BAB Bettmeralp Bahnen AG
- CBV Téléphérique Chalais-Vercorin SA
- LKE Luftseilbahn Kalpetran - Embd
- LSH Luftseilbahn-Genossenschaft Schattdorf-Haldi
- LRU Luftseilbahn Raron-Unterbäch
- LSMS Schilthornbahn AG
- LUFAG Luftseilbahn Unterterzen-Flumserberg AG
- LDW Luftseilbahn Dallenwil-Wirzweli AG Dallenwil (LDW)
- LRF Luftseilbahn Rhäzüns-Feldis AG
- LSG, LTUO, TDCA, TRI, LRE, LFüB Staat Wallis - DVBU
- LFüB Luftseilbahn Fürgangen -Bellwald
- LRE Luftseilbahn Raron - Eischoll
- LSG Luftseilbahn Stalden - Staldenried - Gspon
- LTUO Luftseilbahn Turtmann - Unterems - Oberems
- NHB Niederhornbahn AG
- Standseilbahn Schwyz - Stoos AG
- SRI Luftseilbahngenossenschaft Illgau
- SMtS Funiculaire Saint-Imier - Mont-Soleil SA
- TRI Téléphérique Riddes-Isérables
- TDCA Téléphérique Dorénaz - Champex d'Alesse
- VB Verkehrsbetriebe Biel (Funic)