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
Division Financement

Janvier 2025

Crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations du transport régional de voyageurs (TRV) pour les années 2026 à 2028

Rapport sur les résultats de la consultation

Référence : BAV-313.00-19/2/5/1
Évènement administratif :

1. Procédure de consultation

1.1. Objet de la consultation

Le transport régional de voyageurs (TRV) est une tâche commune de la Confédération et des cantons. Dans le cadre de la procédure de commande, ils définissent ensemble l'offre TRV à commander pour deux ans et ses coûts. Les prestations sont indemnisées sur la base des coûts non couverts planifiés et financées pour moitié par la Confédération. Depuis 2018, la Confédération planifie les moyens nécessaires à l'indemnisation dans ce domaine par le biais d'un crédit d'engagement quadriennal. En vue d'une modification des périodes de commande du TRV afin de les harmoniser avec les périodes des conventions sur les prestations portant sur l'infrastructure, le présent projet vise à définir lesdits moyens pour une période de trois ans seulement, à savoir de 2026 à 2028.

Le 26 juin 2024, le Conseil fédéral a chargé le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) de mener une consultation sur un projet de message au Parlement et sur un projet d'arrêté fédéral fixant les moyens financiers pour la période 2026 à 2028. Ledit message proposait d'accorder un budget de 3496 millions de francs pour le financement des prestations du TRV sur une période de trois ans.

Le projet vise à apporter des éléments de réponse aux interventions parlementaires suivantes :

2022 P 20.3328 Stratégie nationale en faveur de l'amélioration de la desserte en transports publics vers les régions touristiques (CN 17.03.2022, Clivaz)

2022 M 22.3229 Le transport des touristes. Parent pauvre des transports publics ? (CE 06.12.2022, Maret CN 03.05.2023)

Le rapport explicatif montre que la Confédération fournit déjà une contribution importante en faveur d'un transport touristique durable. Même si la Confédération n'est pas directement compétente en matière de transport touristique, les besoins de ce dernier sont notamment pris en compte dans les projets d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire ou de l'offre de transport.

1.2. Déroulement de la consultation

La consultation sur le crédit d'engagement TRV pour les années 2026 à 2028 s'est déroulée du 26 juin au 18 octobre 2024. Elle était adressée à 198 destinataires, dont les cantons, les partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale, les associations faîtières nationales des communes, des villes et des régions de montagne, les milieux économiques nationaux, les entreprises de transport (ET) indemnisées au titre de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV ; RS *745.1*), les communautés tarifaires suisses et d'autres organisations.

2. Résultats de la consultation

2.1. Prises de position reçues

Au total, l'OFT a reçu 59 prises de position.

Groupes	Destinataires	Réponses reçues
1. Cantons, Conférence des gouvernements cantonaux (CdC),	27	26
2. Partis politiques (représentés à l'Assemblée fédérale)	12	6
3. Associations faîtières nationales des communes, des villes et des régions de montagne	3	3
4. Associations faîtières nationales de l'économie	8	6
5. Entreprises de transport (ET) indemnisées au titre de la LTV	117	5
6. Communautés tarifaires	17	0
7. Organisations	14	13
Total	198	59

L'annexe 1 contient la liste de tous les participants qui ont remis une prise de position avec leurs abréviations.

L'ensemble des cantons et la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP) se sont prononcés par rapport à la consultation.

Les exploitants du TRV suivants ont remis une prise de position : Chemins de fer fédéraux (CFF), CarPostal SA, Chemin de fer rhétique SA (RhB), transports publics genevois (TPG), Bus und Service AG (BuS). Par ailleurs, l'Union des transports publics (UTP) et la communauté d'intérêts RAILplus ont pris position. On peut donc partir du principe que les principaux acteurs du TRV (commanditaires cantonaux et exploitants) se sont exprimés.

En outre, six partis politiques ont remis une prise de position : Le Centre, le PLR, le PS, l'UDC, le PEV et les VERT-E-S suisses.

De plus, de nombreuses communautés et organisations ont exprimé leur opinion : le Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB), l'Association des Communes Suisses (ACS), Union des villes suisses (UVS), Economiesuisse, l'Union patronale suisse (UPS), l'Union suisse des paysans (USP), l'Union syndicale suisse (USS), l'Union suisse des arts et métiers (USAM) et Travail.Suisse, le service d'information pour les transports publics (LITRA), le syndicat du personnel des transports (SEV), le syndicat transfair, la Conférence des Transports de la Suisse occidentale (CTSO), la Fédération des Entreprises Romandes (FER SR), Fédération suisse du tourisme (FST), l'Association transports et environnement (ATE), la Commission fédérale de la consommation (CFC), *Pro Bahn Schweiz*, et la Communauté d'intérêts pour les transports publics (CITraP) se sont également prononcés. Par conséquent, le nombre de réponses est satisfaisant.

2.2. Résumé des prises de position

La consultation ne prévoyait pas de questionnaire spécifique, mais l'analyse montre que les prises de position portent principalement sur le montant proposé pour le crédit d'engagement du TRV.

Les autres thèmes fréquemment évoqués par les milieux consultés étaient notamment la décarbonisation des transports publics, l'examen de la demande (révision des critères de constatation des suroffres), les mesures tarifaires et les rôles entre la Confédération et les cantons dans le domaine du TRV. Le traitement des deux interventions parlementaires a également été commenté. Ces différents thèmes abordés sont résumés ci-après. Chaque prise de position peut toutefois être consultée dans son intégralité sur la plate-forme de publication du droit fédéral[1].

2.2.1 Montant du crédit

Dans le projet mis en consultation, il a été proposé de mettre à disposition un crédit d'engagement de 3496 millions de francs pour l'indemnisation des prestations du TRV commandées pour l'année d'horaire 2026 ainsi que pour la période de commande 2027–2028. Comme indiqué dans le rapport explicatif, ce montant permet de financer le développement de nouvelles prestations de transport et les coûts subséquents des investissements jugés nécessaires à cet égard (nouveau matériel roulant, assainissement des installations d'entretien ou amélioration des systèmes d'information des voyageurs ou de de contrôle-commande etc.). Il sert en outre à lancer et à soutenir la transition vers des véhicules électriques et à garantir durablement les moyens afin de financer des projets d'innovation dans les transports publics. Les conséquences de la pandémie de coronavirus pour le TRV, qui a très fortement impacté le dernier crédit d'engagement (2022 à 2025), sont considérées comme réglées. Les montants proposés dans le présent projet sont légèrement supérieurs au budget de la Confédération pour l'année 2025 ; ils devraient permettre de continuer à assurer des transports publics attrayants tout en tenant compte des prescriptions financières de la Confédération. Cela nécessitera toutefois des efforts de la part des entreprises, en ce sens qu'elles devront retrouver leur efficience de la période pré-COVID-19 et éventuellement définir des projets prioritaires.

Une minorité considère le montant du crédit comme suffisant

Seuls six participants ont explicitement donné leur accord de principe à la proposition de crédit : il s'agit des cantons OW et ZG, du parti politique Le Centre, de la FER SR, de la CFC et de l'USAM. Le canton de NW est satisfait d'apprendre que la Confédération accorde une grande importance aux TP et qu'elle est donc prête à mettre des moyens supplémentaires à leur disposition. Le Centre rappelle qu'il ne faut pas ignorer la situation financière tendue de la Confédération. Dans ce contexte, il faut s'attendre à des économies de plusieurs dizaines de millions de francs sur les montants mis à disposition pour indemniser les prestations du TRV dans les années à venir, afin de réduire les dépenses et d'assainir les finances fédérales. Le Centre est toutefois plus réticent à l'idée d'une potentielle réduction de l'offre de TRV et d'une éventuelle augmentation des tarifs, qui pourraient résulter indirectement des économies visées. Cela pourrait rendre moins attrayants les transports publics et limiter le pouvoir d'achat de la population suisse.

L'USAM soutient le projet, mais souligne que le taux de couverture des coûts du TRV est relativement faible (environ 50 %). Compte tenu de la situation financière actuelle de la Confédération, il est indiqué d'augmenter ce taux de couverture des coûts, dans un premier temps en améliorant l'efficience du TRV et en augmentant le financement par les usagers. À cet égard, l'USAM estime que la priorisation des projets d'investissement prévue dans le projet est particulièrement judicieuse.

[1] Fedlex Droit fédéral | Fedlex / https://fedlex.data.admin.ch/eli/dl/proj/2024/61/cons_1

En outre, les cantons de ZH et SG se fient à l'évaluation de la Confédération, mais les deux cantons attendent néanmoins que la Confédération cofinance intégralement toutes les offres du TRV commandées en commun ou qu'elle respecte son obligation légale de cofinancement à 50 %. S'il s'avère que le présent crédit d'engagement ne suffit pas à cet effet, les deux cantons attendent du Conseil fédéral qu'il demande un crédit supplémentaire correspondant en temps utile au Parlement fédéral. Dans le cas contraire, on assisterait à un transfert unilatéral de charges de la Confédération vers les cantons, ce qu'ils refusent expressément.

Une majorité demande une augmentation du montant du crédit

44 participants demandent une augmentation du crédit d'engagement. Les prises de position se concentrent principalement sur trois propositions : celle de la CTP (+ 190 millions), celle de l'UTP (+ 210 millions) ou la fixation du montant en fonction des besoins estimés en matière d'indemnisation (+ 353 millions). Certains participants proposent d'autres montants, tandis que d'autres soutiennent une augmentation sans proposer de montant précis (cantons AI, BL, LU, SZ).

Du point de vue de la CTP, des cantons AG, AR, BE, BL, FR, JU, NE, SH, SO, TG, TI, UR et VD, et de la CTSO, les ET peuvent compenser au maximum la moitié des besoins supplémentaires par une augmentation de l'efficience et des recettes plus élevées. Ils demandent une augmentation du crédit de 190 millions, ce qui correspond à un montant de 3686 millions.

Le canton de GL s'attend à ce que le crédit d'engagement soit augmenté de 150 millions de francs. L'UVS propose d'augmenter le crédit de 190 à 250 millions de francs. Le canton des GR et BuS souhaitent une augmentation de 200 millions de francs.

Le PEV les VERT-E-S suisses, le PS, les CFF, RhB, CarPostal, l'ATE, LITRA, Pro Bahn Suisse et la FST exige une augmentation du crédit de 210 millions pour le porter à 3706 millions.

La CITraP est d'avis qu'il conviendrait d'augmenter le crédit d'engagement d'au moins 250 millions en le faisant passer de 3496 à 3746 millions.

Les cantons GE et VS, le SAB, l'USS, Travail.Suisse, transfair, SEV, RAILplus, et l'ACS sont d'avis de porter le crédit d'engagement à hauteur de l'annonce des besoins faite par les entreprises, ce qui correspond à une augmentation d'environ 350 millions de francs (crédit d'engagement porté à 3850 millions de francs).

Comme les arguments en faveur d'une augmentation du crédit d'engagement se répètent dans plusieurs prises de position, il convient de les résumer ci-après.

Un premier argument porte sur une augmentation sensible et inévitable des coûts. Les raisons en sont les évolutions prévues de l'offre, l'augmentation des coûts dans les domaines du matériel roulant, de la cybersécurité, des coûts financiers et de l'énergie ainsi que du personnel (évolution des salaires et des charges salariales), la décarbonisation, les investissements visant à promouvoir la numérisation (par ex. l'information des voyageurs en temps réel). La prise de position de l'UTP « sur le financement à moyen terme du trafic régional voyageurs et du trafic local », publiée en juin 2024 montre qu'il faut s'attendre d'ici à 2035 à une augmentation nettement plus forte des coûts.

Un autre argument qui ressort de la consultation précise que le renchérissement n'est pas suffisamment pris en compte, car les prévisions adoptées semblent trop basses. En outre, certaines prises de position expriment le fait que la base de calcul se fonde sur les indemnités et non sur les coûts. Par conséquent, le renchérissement ne serait pas suffisamment pris en compte. Plusieurs participants sont d'avis que le besoin en crédit d'engagement est donc plus élevé.

Une autre raison invoquée en faveur de l'augmentation de crédit porte sur la nécessité d'adapter le plus rapidement possible la méthode de calcul des suroffres, lors de l'examen de la demande, afin d'éviter de reporter les coûts sur les cantons. Cela doit être pris en compte en dans le crédit et justifie son augmentation.

Les coûts découlant de la décarbonisation du transport par bus, au cours des prochaines années, ne sont pas suffisamment pris en compte dans le rapport explicatif d'après les différents participants.

Pour plusieurs cantons, la Confédération doit se donner les moyens de remplir ses obligations, notamment son obligation de cofinancement de 50 % des indemnités pour le TRV versées au niveau national, telle que définie par la loi (art. 30, al. 1, LTV). Les cantons refusent tout transfert unilatéral de charges de la Confédération vers les cantons.

Un argument supplémentaire stipule qu'en raison des fortes mesures d'austérité appliquées par la Confédération et les cantons, les prévisions de revenus des ET sont déjà poussés au maximum pour les années 2024 et 2025, de sorte que l'on ne peut plus s'attendre qu'à des augmentations marginales des revenus pour les années 2026 à 2028.

Une Suisse qui croît a besoin de transports publics qui se développent. Sans augmentation du crédit d'engagement, les extensions de l'offre en transports publics déjà prévues et les investissements nécessaires devraient être stoppés ou l'électrification des transports publics routiers reportée. Plusieurs participants s'y opposent.

La proposition du Conseil fédéral est inférieure de 345 millions de CHF au recensement des besoins que l'OFT a établi sur la base d'une enquête auprès des ET. Or, ces dernières ne peuvent compenser qu'une partie de la différence. La CTP est d'avis que les ET peuvent combler 50 % de l'écart tandis que l'UTP part du principe qu'il est possible qu'elles comblent 40 % de l'écart par leurs propres mesures : augmentation de l'efficience et des recettes.

L'augmentation du crédit est remise en question par une minorité

Quatre participants (UDC, PLR, USP, Economiesuisse) ont rejeté la proposition et/ou demandé une réduction.

Economiesuisse est en principe favorable au crédit d'engagement proposé. Un financement constant du TRV est un investissement rentable pour la Suisse. Néanmoins, l'augmentation structurelle des dépenses dans ce domaine est problématique. En complément, le TRV devrait contribuer à l'assainissement budgétaire, comme l'a proposé le Conseil fédéral sur la base du rapport d'experts Gaillard.

En raison du renchérissement constant du TRV et dans le contexte des finances fédérales tendues, le PLR remet en question l'augmentation de crédit. Il se réfère au rapport Gaillard 2024, p. 41-42 et, au sens d'une symétrie des sacrifices, il convient également de discuter de l'augmentation du taux de couverture des coûts dans le TRV et de l'adaptation de l'offre de prestations.

L'UDC rejette le crédit d'engagement proposé, car il va au-delà des frais d'entretien nécessaires et des prestations actuelles. Bien que l'importance du TRV ne fasse aucun doute pour l'UDC, son développement doit toutefois rester proportionnel et ne pas grever les finances fédérales à n'importe quel prix (en termes de politique environnementale et de concurrence avec le transport individuel). Aujourd'hui déjà, le système de subventions est un puits sans fond et l'évolution (des coûts) effrénée qui l'accompagne n'est ni appropriée, ni proportionnée avec la situation tendue des finances fédérales. Du point de vue de l'UDC, l'ensemble des convoitises en matière d'aménagement ferroviaire équivalent actuellement à un développement irréfléchi de l'infrastructure, qui menace justement l'avenir d'un transport de voyageurs fonctionnel. L'utilité des aménagements doit reposer sur un projet d'offre clair et offrir des avan-

tages considérables et évidents. C'est pourquoi l'UDC exige qu'on refroidisse immédiatement cet activisme en surchauffe et, que l'on se concentre plus généralement sur le maintien de la qualité des infrastructures. L'UDC estime qu'il s'agit d'abord d'augmenter massivement le taux de couverture des coûts par les recettes des transports avant d'envisager un aménagement significatif.

L'USP refuse l'augmentation du crédit d'engagement pour des raisons de politique financière.

2.2.2. Autres sujets abordés en lien avec le crédit d'engagement

L'examen de la demande (« suroffres »)

La CTP et presque tous les cantons sont d'avis que la méthode de calcul doit être adaptée en cas de suroffre. Il s'agit de l'examen de la demande et du cofinancement par la Confédération de lignes trop faiblement fréquentées selon les méthodes de calcul et les définitions de l'OFT. Les principes de calcul des suroffres datent encore de 2008 et ne correspondent plus aux exigences actuelles en matière de transports et aux besoins des clients. La méthode de calcul actuelle entraîne un transfert sensible des coûts de la Confédération vers les cantons, ce que ces derniers rejettent résolument. C'est pourquoi presque tous les cantons et la CTP demandent que la méthode de calcul soit rapidement adaptéeavec le concours des cantons.

Afin d'éviter un report des coûts et de tenir compte d'une adaptation de la méthode de calcul, il est demandé de prendre ce point en compte dans le crédit et que le crédit d'engagement 2026–2028 soit donc augmenté.

Le Conseil d'État du canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures est d'avis que les fonds fédéraux doivent être gérés uniquement par le biais des quotes-parts cantonales.

Décarbonisation

Tous ceux qui ont envoyé un retour sur la décarbonisation, que ce soit du côté des cantons (AG, AI, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, SH, UR, ZH, CTP), des entreprises (CarPostal, BuS, UTP) ou d'autres participants (PS, UVS, ATE, LITRA, ...), ont estimé que les coûts subséquents des investissements nécessaires à l'électrification des bus n'avaient pas été suffisamment pris en compte, ou ont souligné l'importance des projets de décarbonisation. En outre, la récente proposition de supprimer l'encouragement de la loi sur le CO_2 a été critiquée à plusieurs reprises.

D'après les prises de position, il est inévitable que la décarbonisation entraîne une augmentation des coûts, car elle génère des besoins supplémentaires en moyens financiers et un crédit d'engagement trop faible met en danger les projets dans ce domaine. Cela s'explique notamment par le fait que le passage à des véhicules dotés de moteurs respectueux de l'environnement entraîne des coûts supplémentaires considérables. Il s'agit notamment d'investissements uniques importants au niveau de l'infrastructure de recharge des bus électriques, etc. La décarbonisation des transports publics routiers ne devrait pas être reportée ou retardée en raison d'un manque de moyens financiers. Un retard dans la décarbonisation est en contradiction avec les objectifs climatiques et énergétiques de la Confédération et des cantons.

L'UDC est plus critique sur cette question. C'est bien beau de vouloir subventionner le remplacement des bus diesel par des bus électriques, à savoir de nouveaux bus pour des fournisseurs locaux défaillants du point de vue de la politique environnementale, mais le rapport ne justifie pas cette nécessité, la décarbonisation n'étant pas en soi un maintien nécessaire de la qualité des infrastructures. En outre, les projets qui correspondent à la « Stratégie énergétique 2050 de la Confédération » n'augmentent pas automatiquement « l'attrait des transports publics ».

Mesures tarifaires

Plusieurs participants se sont exprimés contre les nouvelles augmentations de tarifs. Le PS, ProBahn et l'ATE se montrent très critiques à l'égard d'éventuelles augmentations de tarifs. En principe, ils sont certes d'avis que les transports en général, et donc aussi les transports publics, peuvent coûter quelque chose aux usagers. Au cours des dernières décennies, le rapport entre les tarifs des transports publics d'une part et les prix du transport individuel motorisé (TIM) d'autre part a toutefois tellement évolué au détriment des premiers qu'il ne peut actuellement pas supporter de nouvelles augmentations de tarifs au détriment des usagers des TP. Dans le cas contraire, on risque d'encourager un transfert vers le TIM. À l'heure actuelle, une augmentation des tarifs représente un ultime recours qui ne peut certainement pas être exigé de la part des entreprises de transport pour compenser la réduction des fonds fédéraux.

Du point de vue des VERT-E-S suisses, il est contreproductif d'augmenter les tarifs pour compenser les réductions de contributions. Au cours des dernières décennies, les tarifs des transports publics ont augmenté plus fortement que le renchérissement, alors que les prix du transport individuel motorisé sont restés stables et ont même baissé par moments.

Le canton de BE estime lui aussi que les possibilités d'action sont limitées du point de vue des recettes. Dans le cadre de la compétition avec le transport individuel motorisé et compte tenu de la thématique climatique, il n'est pas approprié d'augmenter régulièrement les tarifs des TP. Les augmentations de coûts ne peuvent être absorbées que dans une mesure limitée par une hausse de la demande et donc une augmentation des recettes, ce qui a été pris en compte dans les réflexions du Conseil exécutif du canton de Berne.

Le canton de BL est sceptique quant aux augmentations de tarifs : dans le contexte des discussions selon lesquelles les tarifs des transports publics ont augmenté plus fortement que ceux du transport individuel motorisé et après que le Surveillant des prix a annoncé qu'il pourrait faire usage de son droit de fixer un prix en cas de nouvelles augmentations, les chances réussite de telles augmentations supplémentaires sont réduites. Plusieurs participants ont également évoqué la position du Surveillant des prix.

Le Centre et l'USS attirent l'attention sur les conséquences de cette mesure sur le pouvoir d'achat de la population active qui représente la majorité des usagers des TP. Par ailleurs, l'USS rejette en bloc la proposition du groupe d'experts en « mesures d'économies », déjà validée par le Conseil fédéral, de réduire globalement et de manière forfaitaire les contributions fédérales pour le TRV et de les compenser par une hausse des tarifs des transports publics.

En revanche, certains participants exigent des mesures tarifaires ou du moins estiment qu'elles devraient être discutées compte tenu de la situation budgétaire et de l'augmentation des coûts. Il s'agit de l'UDC, du PLR, d'Economiesuisse et de l'USAM. Les raisons invoquées sont la nécessité d'augmenter le taux de couverture des coûts et d'un financement plus important de la part des usagers.

Rôle de la Confédération / des cantons

Dans leurs prises de position, les cantons du TI et de BE font référence à la répartition des rôles entre la Confédération et les cantons. Le canton du TI s'exprime sur le sujet de la manière suivante : les expériences de ces dernières années ont montré que la marge de manœuvre de la Confédération en matière de cofinancement du TRV s'est rétrécie. Le canton de Berne a deux remarques à formuler à ce sujet. Premièrement, il fait remarquer qu'il s'agit de revoir fondamentalement le pilotage financier du TRV dans le cadre du projet « Programme d'allègement budgétaire 27 - répartition des tâches entre la Confédération et les cantons ». Deuxièmement, il aborde la répartition des rôles entre la Confédération et les cantons : le présent crédit d'engagement 2026–2028 ne permet pas d'assurer intégralement le

cofinancement de la Confédération dans le TRV, ce qui entraînera un transfert des coûts vers les cantons (voir aussi le ch. 2.2.1 « Montant du crédit accordé pour la période 2026–2028 »). Economiesuisse salue le projet « Programme d'allègement budgétaire 27 - répartition des tâches entre la Confédération et les cantons ».

2.2.3. *Traitement des interventions parlementaires*

Le rapport explicatif relatif à l'ouverture de la procédure de consultation répond à deux interventions parlementaires concernant le transport touristique. Il s'agit des interventions 20.3328 et 22.3229.

Plusieurs participants (SAB, UTP, canton du VS, PS, FST, ATE, ProBahn) ont critiqué la manière dont les deux interventions parlementaires ont été traitées dans le rapport explicatif. Ils estiment que des mesures importantes doivent être prises en matière de transport touristique, aussi bien au niveau de la politique des transports que de la politique du tourisme. Ces deux domaines politiques doivent collaborer plus étroitement. Ils trouvent que les quelques explications fournies dans le rapport sur le crédit d'engagement ne suffisent pas à cet égard. C'est pourquoi ils considèrent que le projet ne répond pas suffisamment aux deux interventions parlementaires.

Annexe 1 : Liste des prises de position reçues dans le cadre de la procédure de consultation

Abréviation	Nom
1.	**Kantone / Cantons / Cantoni**
AG	Staatskanzlei des Kantons Aargau
AI	Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden
AR	Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden
BE	Staatskanzlei des Kantons Bern
BL	Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft
BS	Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt
FR	Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg
GE	Chancellerie d'Etat du Canton de Genève
GL	Staatskanzlei des Kantons Glarus
GR	Standeskanzlei des Kantons Graubünden
JU	Chancellerie d'Etat du Canton du Jura
LU	Staatskanzlei des Kantons Luzern
NE	Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel
NW	Staatskanzlei des Kantons Nidwalden
OW	Staatskanzlei des Kantons Obwalden
SG	Staatskanzlei des Kantons St. Gallen
SH	Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen
SO	Staatskanzlei des Kantons Solothurn
SZ	Staatskanzlei des Kantons Schwyz
TG	Staatskanzlei des Kantons Thurgau
TI	Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino
UR	Standeskanzlei des Kantons Uri
VD	Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud
VS	Chancellerie d'Etat du Canton du Valais
ZG	Staatskanzlei des Kantons Zug
ZH	Staatskanzlei des Kantons Zürich

2.	**In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale / Partiti rappresentati nell'Assemblea federale**
-	Die Mitte, Le Centre, Alleanza del Centro
FDP PLR PLR	Die Liberalen FDP Les Libéraux-Radicaux PLR I Liberali Radicali PLR
SP PS PS	Sozialdemokratische Partei der Schweiz SP Parti socialiste suisse PS Partito socialista svizzero PS
SVP UDC UDC	Schweizerische Volkspartei SVP Union Démocratique du Centre UDC Unione Democratica di Centro UDC
-	GRÜNE Schweiz Les VERT-E-S suisses VERDI svizzeri
EVP PEV	Evangelische Volkspartei der Schweiz EVP Parti évangélique suisse PEV

PEV	Partito evangelico svizzero PEV

3.	**Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / Associations faîtières nationales des communes, des villes et des régions de montagne / Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna**
SAB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete Groupement suisse pour les régions de montagne Gruppo svizzero per le regioni di montagna
SGV ACS ACS	Schweizerischer Gemeindeverband Association des Communes Suisses Associazione dei Comuni Svizzeri
SSV UVS UCS	Schweizerischer Städteverband Union des villes suisses Unione delle città svizzere

4.	**Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / Associations faîtières nationales de l'économie / Associazioni mantello nazionali dell'economia**
SAV UPS USI	Schweizerischer Arbeitgeberverband Union patronale suisse Unione svizzera degli imprenditori
Economiesuisse	economiesuisse Verband der Schweizer Unternehmen Fédération des entreprises suisses Federazione delle imprese svizzere
SBV USP USC	Schweizer Bauernverband Union suisse des paysans (USP) Unione svizzera dei contadini (USC)
SGB USS USS	Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB) Union syndicale suisse (USS) Unione sindacale svizzera (USS)
sgv USAM USAM	Schweizerischer Gewerbeverband (sgv) Union suisse des arts et métiers (USAM) Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)
Travail.Suisse	Travail.Suisse

5.	**Transportunternehmen / Entreprises de transport / Imprese di trasporto**
BuS	Bus und Service AG
CarPostal	CarPostal SA
RhB	Chemin de fer rhétique AG
CFF	Chemins de fer fédéraux
TPG	Transports publics genevois

6.	**Organisationen / Organisations / Organizzazioni**

KöV CTP CTP	Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP) Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici (CTP)
CTSO	Conférence des Transports de la Suisse occidentale
CFC	Commission fédérale de la consommation
FER SR	Fédérations des Entreprises Romandes
CITraP	Communauté d'intérêts pour les transports publics Suisse
LITRA	Service d'information pour les transports publics
Pro Bahn	Pro Bahn Schweiz
RAILplus	RAILplus
SEV	Gewerkschaft des Verkehrspersonals Syndicat du personnel des transports Sindacato del personale del trasporti
STV FST	Schweizer Tourismus-Verband (STV) Fédération suisse du tourisme (FST) Federazione svizzera del turismo (FST)
Transfair	Transfair
VCS ATE ATA	Verkehrs-Club der Suisse (VCS) Association transports et environnement (ATE) Associazione traffico e ambiente (ATA)
VöV UTP UTP	Verband öffentlicher Verkehr (VöV) Union des transports publics (UTP) Unione dei trasporti pubblici (UTP)