



Septembre 2016

Mise en œuvre d'un crédit d'engagement destiné à l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs (TRV) pour les années 2018 à 2021

Rapport de consultation

Référence du dossier: OFT / BAV-313.00-00009/00003/00004/00004/00001





Référence du dossier: OFT / BAV-313.00-00009/00003/00004/00004/00001

1. Procédure de consultation

1.1. Objet de la consultation

Depuis le 1er juillet 2013, la loi sur le transport de voyageurs (LTV) prévoit que l'indemnisation des prestations de transport régional commandées soit établie dans le cadre d'un plafond de dépenses de quatre ans.

Afin de mettre en œuvre pour la première fois cette disposition, le DETEC a élaboré un projet de message à mettre en consultation. Dans les grandes lignes, le projet consiste à modifier l'art 30a, LTV, afin de remplacer l'instrument financier du plafond de dépenses par celui du crédit d'engagement. La Confédération apporterait ainsi une meilleure sécurité quant à l'évolution des indemnités fédérales à moyen terme, au bénéfice des différentes parties prenantes du TRV qui pourront mieux planifier leurs projets et leurs besoins de financement.

Par ailleurs, il est présenté un projet d'arrêté fédéral, portant allocation d'un crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations TRV pour les années 2018 à 2021 à hauteur de 3 970 millions de francs (MCHF). Pour la seconde période de commande (2020-2021), le Conseil fédéral pourra libérer les moyens dans un deuxième temps, ce qui lui laisserait la possibilité de réagir si les conditions cadres de la politique financière venaient à changer d'ici là.

Le 13 avril 2016, le Conseil fédéral a chargé le DETEC de consulter les cantons, les partis politiques, les associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national, les associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national et les autres milieux intéressés sur ce projet de crédit d'engagement.

1.2. Déroulement de la consultation

La procédure de consultation relative à l'objet susmentionné s'est déroulée du 13 avril au 14 juillet 2016. Les destinataires (listés au point 3 ci-après) ont été invités par courrier du DETEC à prendre position sur la base de documents téléchargeables sur le site internet de la Confédération.

230 instances appartenant aux groupes ci-après ont été invitées à participer à la consultation:

1. cantons (27 destinataires)
2. partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale (13 destinataires)
3. associations faîtières nationales des communes, des villes et des régions de montagne (3 destinataires)
4. associations faîtières nationales de l'économie (8 destinataires)
5. offices cantonaux des transports publics (26 destinataires)
6. entreprises de transports indemnisées en vertu de la LTV (117 destinataires)
7. organisations (36 destinataires)

La liste détaillée des destinataires par groupe figure au chapitre 3 ci-après.



Référence du dossier: OFT / BAV-313.00-00009/00003/00004/00004/00001

2. Résultat de la consultation

2.1. Réponses reçues

Au total, 77 prises de positions sont parvenues à l'OFT, dont 4 en provenance d'entités qui n'avaient pas été consultées.

Réponses à la consultation relative à la mise en œuvre d'un crédit d'engagement destiné à l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs (TRV) pour les années 2018 à 2021			
Groupes	Entités consultées	Réponses reçues	Taux de réponse
1 Cantons (inclus la CdC)	27	26	96%
2 Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	13	6	46%
3 Associations faïtières nationales des communes, des villes et des régions de montagne	3	3	100%
4 Associations faïtières nationales de l'économie	8	5	63%
5 Offices cantonaux des transports publics*	26	0	0%
6 Entreprises de transports indemnisées en vertu de la LTV**	117	16	14%
7 Organisations (inclus la CTP, ainsi que l'UTP)	36	17	47%
Résultat global	230	73	32%

* Réponse commune par l'intermédiaire de la CTP (Conférence des directeurs cantonaux des transports publics) qui représente les membres des gouvernements des cantons suisses responsables des transports publics.

** Réponse commune par l'intermédiaire de l'UTP (Union des transports Publics), organisation faïtière des entreprises de transport public.

S'agissant des entreprises de transport, au delà de la position de l'UTP, les CFF, CarPostal Suisse, FLP, SOB, Turbo, les tl ainsi que les membres de l'association Railplus (AB, asm, BDWM, BOB, MGB, MOB, RBS, RhB, WSB et zb) ont pris position.

En tenant compte des réponses de la CTP et de l'UTP, on peut considérer que les principales parties prenantes du trafic régional de voyageurs (ensemble des cantons et des entreprises de transport) se sont exprimées. Par ailleurs, les principaux partis politiques ont pris position (PBD, PDC, PLR, PES, UDC, PS), ainsi qu'un nombre significatif d'associations et d'organisation. Le taux de réponse est donc satisfaisant.

2.2. Principaux points des prises de positions

2.2.1. Principe du crédit d'engagement

Introduction du crédit d'engagement plébiscité

La modification de l'article 30a, LTV, visant à remplacer l'instrument financier du plafond de dépenses par celui du crédit d'engagement est acceptée par la quasi-totalité des instances ayant répondu, quel que soit le groupe (cantons, partis politiques, entreprises, associations, organisations). L'apport d'une visibilité et d'une meilleure sécurité des indemnités TRV pour 4 ans est très souvent salué.



Référence du dossier: OFT / BAV-313.00-00009/00003/00004/00004/00001

Oppositions et réserves

Seules l'UDC et l'USP (Union Suisse des Paysans) s'opposent au principe du crédit d'engagement.

L'UDC est contre la fixation des moyens financiers par des crédits d'engagements à long terme, pour lesquels l'examen serait réduit à des intervalles de 4 ans. Elle trouve au contraire essentiel de mener des discussions et des vérifications chaque année dans le cadre des futurs processus budgétaires. L'UDC considère qu'il est nécessaire de marquer un temps d'arrêt à la progression des coûts du TRV et de revoir les critères d'allocation des moyens fédéraux, notamment vis à vis des cantons. Elle refuse de cimenter la situation actuelle pour 4 ans.

L'USP refuse la modification d'outil financier en raison de la contrainte que cela exercerait sur le budget fédéral. Par ailleurs, l'USP estime que si un crédit d'engagement était accordé au TRV, alors cela devrait être aussi le cas pour l'agriculture.

A noter par ailleurs que les organisations WWF et ATE émettent une critique quant à la rigidité de l'outil, s'il devait être nécessaire d'augmenter davantage les moyens financiers pour le TRV.

Le canton d'Argovie trouve qu'il serait utile de pouvoir bénéficier d'une flexibilité des moyens alloués d'une année à l'autre, au sein de la période concernée, de sorte que les moyens non utilisés une année puissent être reportés l'année suivante.

2.2.2. Montant alloué pour la période 2018-2021

Le Conseil fédéral a proposé l'allocation d'un crédit d'engagement de **3'970 MCHF** pour les années 2018 à 2021.

Une augmentation des moyens financiers globalement saluée, à quelques exceptions près.

Une grande majorité des prises de position salue l'intention d'augmenter les moyens alloués au TRV pour la période 2018-2021, malgré le contexte difficile des finances fédérales.

Plusieurs instances comme les cantons de Glarus et de St-Gall, certains partis politiques (PDC, PLR), ainsi que l'USAM (Union suisse des arts et métiers), et les organisations de la fédération routière suisse (TCS, ACS, ASTAG...) sont d'accord avec le montant proposé par la Confédération.

Le PBD accepte lui aussi le montant proposé, mais avec réserve pour la seconde période de commande, de façon à ce que le Conseil fédéral puisse diminuer la hausse d'indemnités si nécessaire. Le PBD attend également de la part du Conseil fédéral et des entreprises de transport, pour cette seconde période, des mesures efficaces contre une trop forte hausse des coûts.

L'organisation ProBahn, qui représente les intérêts des voyageurs, est d'accord en principe avec le montant proposé, tout en indiquant qu'elle s'opposera aux hausses de tarifs.

L'UDC ainsi que l'USP refusent le principe de progression des moyens alloués au TRV.

Un montant jugé cependant insuffisant par la grande majorité des instances consultées

La position de la CTP, reprise par une large majorité des cantons et une partie des organisations, demande que le crédit d'engagement soit porté à **4'104 MCHF** pour la période 2018-2021. L'UTP fait la même évaluation.

Le montant proposé repose sur le principe que la prise en charge des surcoûts estimés relatifs aux prestations du TRV pour les années 2018 à 2021 (+ 882 MCHF pour les 4 années) devrait être assumée pour un tiers par la Confédération, un tiers par les cantons et un tiers par les entreprises de transport, soit 294 MCHF pour chaque partie. La Confédération ayant déjà proposé une hausse des moyens financiers à hauteur de 160 MCHF par rapport au budget 2017 (situation juillet 2015), il est donc demandé d'élever le crédit d'engagement de 134 MCHF supplémentaires pour quatre ans.



Référence du dossier: OFT / BAV-313.00-00009/00003/00004/00004/00001

Les CFF, rejoints par les entreprises SOB et Turbo, ainsi que le canton de Berne, l'union des villes suisses, l'organisation Litra, l'ATE et le WWF, vont au delà et demandent de porter le crédit d'engagement à **4'136 MCHF**, de façon à ne pas préteriter le financement des répéteurs 3G/4G.

Certaines instances (canton du Jura, PES, SEV) préconisent que la Confédération assume la moitié du besoin d'indemnités global estimé, soit **4'250 MCHF ou 4'282 MCHF** selon que l'on intègre ou non le financement des répéteurs 3G/4G.

Les principaux arguments avancés pour justifier une plus forte contribution de la Confédération sont les suivants:

- Les cantons attendent que la Confédération respecte la parité Confédération - Cantons s'agissant du financement des prestations TRV, et ce dès la première période de commande concernée 2018-2019. Les cantons refusent notamment le principe de devoir assumer la part fédérale des indemnités supplémentaires en 2018, par rapport à la situation 2017 (voir point 2.2.4 ci-après).
- Les entreprises de transport ont des approches nuancées concernant les gains d'efficacité, mais elles s'accordent pour conclure que ces effets sont limités. L'UTP estime que des potentiels d'économies peuvent encore être exploités, mais fait valoir que les exigences légales et de qualité peuvent d'un autre côté renchérir les coûts chez certaines entreprises. Railplus prévient qu'il ne faudrait pas surestimer les effets d'échelle. CarPostal Suisse et les tl rappellent que des gains d'efficacité sont déjà réalisés depuis plusieurs années, et que parallèlement, les taux de couverture se sont déjà améliorés. Par ailleurs du côté des partis et des organisations, le PS et les syndicats soulignent les effets qu'auraient des mesures d'économies sur les aspects sociaux et sécuritaires au sein des entreprises de transport.
- Pour une majorité des instances, les tarifs des transports publics atteignent aujourd'hui le seuil de tolérance de la clientèle. De nouvelles hausses marquantes de tarifs feraient craindre une stagnation voire un recul de la demande, ainsi qu'un report modal vers le transport motorisé individuel.
- Les cantons de Genève et de Vaud relèvent qu'ils ont démontré leur volonté forte de rattraper un relatif retard en termes de niveau d'offre ferroviaire régionale en libérant les ressources budgétaires nécessaires à cet effet. Il est important pour eux que la Confédération puisse s'engager à leurs côtés pour accompagner ce rattrapage, dans cette région de Suisse particulièrement dynamique.
- Plusieurs positions mentionnent que les investissements permettant d'améliorer l'attractivité des transports publics (équipements pour améliorer la connectivité par exemple) doivent également être financés.

2.2.3. Libération des moyens par tranche de deux ans

Si l'outil du crédit d'engagement est salué, l'article 2 du projet d'arrêté fédéral fait l'objet de fortes critiques, voire de demandes de retrait. Pour mémoire, cet article prévoit que seule une partie du crédit d'engagement soit libérée (montant correspondant à la période d'horaire 2018-2019), et que le Conseil fédéral ait jusqu'à fin février 2019 pour décider de la répartition du solde du crédit (période de commande 2020-2021).

Pour les cantons, certaines entreprises (CFF, CarPostal, Turbo, SOB), certains partis politiques (PLR, PES, PS) et les syndicats, cet article a pour effet de compromettre immédiatement l'optimisation de la planification visée par le crédit d'engagement. Il est demandé que la Confédération libère le crédit d'engagement globalement pour 4 ans et non par étapes.

Pour Travail.Suisse, ou la frc, la prudence budgétaire de la Confédération est excessive au regard des comptes annuels, et ne saurait justifier une diminution des fonds pour la seconde période de commande. Le PS, ainsi que le SAB estiment que les moyens alloués au TRV ne devraient pas être touchés par des mesures d'économie au niveau fédéral, voir cantonal, vu l'importance de leur rôle.



Référence du dossier: OFT / BAV-313.00-00009/00003/00004/00004/00001

L'UTP ne s'oppose pas au principe de libérer les fonds en deux temps, mais indique que cette décision interviendrait trop tard (prévue d'ici février 2019). La décision du Conseil Fédéral devrait être prise au plus tard en 2018.

Le PBD, de son côté, soutient le principe d'une libération des crédits en deux temps.

2.2.4. Autres points relevés lors de la consultation

Refus des cantons de prendre en charge les obligations de la Confédération en 2018 et 2019

La CTP, ainsi que l'ensemble des cantons, estiment qu'il est inacceptable de considérer que les cantons assumeront en 2018 et 2019, l'intégralité des coûts subséquents des investissements approuvés par les commanditaires: *"Cela est contraire au principe de base du financement commun et impliquerait l'impossibilité de créer des moyens d'exploitation supplémentaires en 2018 et 2019 ; les budgets serrés ne permettent pas aux cantons de prendre à leur compte la part de la Confédération. Il importe que les moyens d'exploitation indispensables à la garantie de la capacité de transport, à la sécurité dictée par la loi et à l'introduction d'offres pour de nouvelles infrastructures soit garantis également par la Confédération"*. Certains cantons font valoir en outre que tous les projets ne pourront pas être décalés à la période de commande suivante, compte tenu des investissements déjà réalisés, ou de reports déjà effectués lors de la commande 2016-2017.

Priorisation en cas de manque des moyens

La CTP part du principe que les demandes formulées dans le cadre de la consultation ont été exprimées dans la mesure où les cantons "ne veulent ou ne peuvent pas renoncer aux étapes d'aménagement". Cependant, les cantons de Zürich et de St-Gall ont fait part de leur position, dans le cas où les moyens viendraient à manquer :

- pour le canton de St-Gall, il conviendrait dans ce cas de "dissocier le souhaitable du nécessaire", et d'envisager d'échelonner certains projets d'aménagement de l'offre selon des critères objectifs, compréhensibles et économiques.
- pour le canton de Zürich, une priorisation des projets d'aménagements finançables devrait être établie. En premier lieu devrait figurer les aménagements d'offre pour lesquels des infrastructures ont été réalisées avec participation fédérale, ainsi que ceux pour lesquels une assurance de financement est disponible de la part de la Confédération et des cantons.

Mesures d'accompagnement souhaitées par les cantons.

Les cantons de Vaud et Genève demandent que les quotes-parts cantonales soient également fixées pour 4 ans, afin de garantir la sécurité de planification souhaitée, aussi du côté des cantons.

Ils proposent en outre que les clés de répartition entre Confédération et cantons soient fixées pour les 4 ans du crédit d'engagement, de sorte que ces clés soient stables pour toute la période. Le canton de Vaud propose ainsi concrètement de prolonger les clés actuelles jusqu'en 2021.

Le canton de Fribourg estime de son côté qu'il serait bon que la planification de l'offre TRV suive la même périodicité que la planification de l'infrastructure.

Mesures d'accompagnement souhaitées par les entreprises

L'UTP estime que les commanditaires devraient intégrer les acquisitions de moyens d'exploitation dans leur planification financière de manière plus contraignante. L'UTP part du principe que ce sera le cas avec le crédit d'engagement. Les CFF vont plus loin en proposant une modification de l'article 19, OITRV, de manière à rendre plus contraignant pour les commanditaires, le versement des indemnités liés à des projets d'aménagements d'offres (coûts subséquents des investissements et d'exploitation).



Référence du dossier: OFT / BAV-313.00-00009/00003/00004/00004/00001

Les CFF, ainsi que CarPostal, voient un intérêt à ce que les quotes-parts cantonales soient fixées pour 4 ans, et communiquées aux entreprises assez tôt (12 mois avant le début de la période du crédit d'engagement), de façon à pouvoir en tenir compte dans les offres TRV. Les CFF proposent dans ce sens une modification de l'art. 30, al. 2, LTV (proposition reprise par l'Union des villes suisses). Les CFF estiment en particulier qu'ils devraient connaître les quotes-parts cantonales 2018-2021 d'ici fin septembre 2016, comme condition préalable pour l'élaboration des offres 2018-2019.

L'UTP indique également qu'une démarche analogue au crédit d'engagement, mais du côté des cantons, serait souhaitable.

Mesures à plus long terme

Plusieurs instances voient d'un bon œil la suite des travaux de la réforme TRV, en particulier les entreprises de transport. Pour le canton du Valais il est important que l'OFT et les cantons élaborent une solution commune qui tienne compte des éléments qui font la réussite du système actuel de financement du TRV, tout en l'améliorant.

Certains partis politiques ont profité de cette consultation pour demander ou proposer un travail de fond sur certains fondamentaux des transports régionaux de voyageurs.

Pour l'UDC, une réorientation est nécessaire dans le domaine du trafic régional de voyageurs dans les prochaines années, afin de "refroidir la surchauffe d'activisme". Vu la grande qualité de desserte existante en Suisse, l'UDC estime qu'il convient de marquer un temps d'arrêt et de vérifier les coûts et la rentabilité des offres, plutôt que d'annoncer une croissance continue. L'UDC voit également l'intérêt de retravailler les critères selon lesquels les cantons perçoivent des indemnités fédérales.

Le PLR est également d'avis qu'il convient de lutter contre la hausse des coûts, en allant plus loin qu'une simple recommandation à la branche. Les cantons et la Confédération devraient s'efforcer de prévoir des aménagements moins intensifs en termes de coûts, et d'alléger la densité des réglementations. Par ailleurs, le PLR mentionne la Motion 16.3451 "Mettre fin à la compensation d'un renchérissement imaginaire" qui consiste à bloquer la part des crédits d'engagement et des plafonds de dépense correspondant aux estimations de renchérissement, le temps de confirmer les estimations de renchérissement.

Le PBD est d'avis que l'efficacité et les coûts de management dans le domaine des transports publics devraient être améliorés à moyen terme, avec un effet dès la seconde période de commande. A plus long terme, le PBD est d'avis qu'il faudrait plus de concurrence, et ne serait pas opposé à une discussion de fond sur les coûts et les bénéfices d'une croissance de la mobilité.

Le PS estime que, dans le cadre de la réforme TRV, des solutions durables et consolidées avec toutes les parties prenantes devront être recherchées. Il est également d'avis que les commanditaires devraient établir une planification financière à plus long terme, au delà de de l'horizon 2018-2021.



Référence du dossier: OFT / BAV-313.00-00009/00003/00004/00004/00001

3. Liste des instances consultées

3.1. Kantone / Cantons / Cantoni

- 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
- Konferenz der Kantonsregierungen (KdK) / Conférence des gouvernements cantonaux (CdC) / Conferenza dei Governi cantonali (CdC)

3.2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale / partiti rappresentati nell' Assemblea federale

- Bürgerlich-Demokratische Partei BDP / Parti bourgeois-démocratique PBD / Partito borghese democratico PBD
- Christlichdemokratische Volkspartei CVP / Parti démocrate-chrétien PDC / Partito popolare democratico PPD
- Christlich-soziale Partei Obwalden csp-ow
- Christlichsoziale Volkspartei Oberwallis
- Evangelische Volkspartei der Schweiz EVP / Parti évangélique suisse PEV / Partito evangelico svizzero PEV
- FDP. Die Liberalen / PLR. Les Libéraux-Radicaux / PLR.I Liberali Radicali
- Grüne Partei der Schweiz GPS / Parti écologiste suisse PES / Partito ecologista svizzero PES
- Grünliberale Partei glp / Parti vert'libéral pvl
- Lega dei Ticinesi (Lega)



Référence du dossier: OFT / BAV-313.00-00009/00003/00004/00004/00001

- Mouvement Citoyens Romand (MCR)
- Partei der Arbeit PDA / Parti suisse du travail PST
- Schweizerische Volkspartei SVP / Union Démocratique du Centre UDC / Unione Democratica di Centro UDC
- Sozialdemokratische Partei der Schweiz SPS / Parti socialiste suisse PSS / Partito socialista svizzero PSS

3.3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dei Comuni delle città e delle regioni di montagna

- Schweizerischer Gemeindeverband/ Association des communes suisses/ Associazione dei comuni svizzeri
- Schweizerischer Städteverband/ Union des villes suisses / Unione delle città svizzere
- Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB)

3.4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national/ associazioni mantello nazionali dell'economia

- economiesuisse / Verband der Schweizer Unternehmen / Fédération des entreprises suisses / Federazione delle imprese svizzere / Swiss business federation
- Schweizerischer Gewerbeverband (SGV/ USAM)
- Schweizerischer Arbeitgeberverband / Union patronale suisse / Unione svizzera degli imprenditori
- Schweiz. Bauernverband (SBV) / Union suisse des paysans (USP) / Unione svizzera dei contadini (USC)
- Schweizerische Bankiervereinigung (SBV) / Association suisse des banquiers (ASB) / Associazione svizzera dei banchieri (ASB) / Swiss Bankers Association
- Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB) / Union syndicale suisse (USS) / Unione sindacale svizzera (USS)
- Kaufmännischer Verband Schweiz / Société suisse des employés de commerce / Società svizzera degli impiegati di commercio
- Travail.Suisse

3.5. Kantonale Ämter des öffentlichen Verkehrs/ offices cantonaux des transports publics/ Uffici cantonali dei trasporti pubblici

- Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt
- Kanton Appenzell Innerroden, Volkswirtschaftsdepartement
- Kanton Appenzell Ausserroden, Departement Bau und Volkswirtschaft
- Kanton Bern, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination
- Kanton Basel-Land, Bau- und Umweltschutzdirektion
- Kanton Basel-Stadt, Bau- und Verkehrsdepartement
- Canton de Fribourg, Service de la mobilité SMO
- Canton de Genève, Direction générale des transports (DGT)
- Kanton Glarus, Bau und Umwelt
- Kanton Graubünden, Amt für Energie und Verkehr
- République et Canton du Jura, Service du développement territorial



Référence du dossier: OFT / BAV-313.00-00009/00003/00004/00004/00001

- Verkehrsverbund Luzern
- République et Canton de Neuchâtel
- Baudirektion des Kantons Nidwalden
- Volkswirtschaftsamt Obwalden
- Volkswirtschaftsdepartement des Kantons St. Gallen
- Kanton Schaffhausen, Baudepartement
- Kanton Solothurn, Bau- und Justizdepartement
- Baudepartement des Kantons Schwyz
- Kanton Thurgau, Departement für Inneres und Volkswirtschaft
- Cantone Ticino, Dipartimento del territorio
- Volkswirtschaftsdirektion Uri
- Etat de Vaud, Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR)
- Canton du Valais, Service des routes, transports et cours d'eau (SRTCE)
- Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zug
- Zürcher Verkehrsverbund (ZVV)

3.6. Nach PBG abgegoltenen Transportunternehmen / entreprises de transport indemnisées en vertu de la LTV / Imprese di trasporto beneficiarie di indennità secondo la LTV

- AB Appenzeller Bahnen AG
- ABI Autolinee Bleniesi SA
- AFA Automobilverkehr Frutigen-Adelboden AG
- AAGL Autobus AG Liestal Öffentlicher Verkehr
- AAGR Auto AG Rothenburg
- AAGS Auto AG Schwyz
- AAGU AUTO AG URI
- AMSA Autolinea Mendrisiense SA
- AOT Autokurse Oberthurgau AG
- ARAG Rottal Auto AG
- ARBAG Aletsch Riederalp Bahnen AG
- ARL Società Autolinee Regionali Luganesi
- AS Autobetrieb Sernftal AG
- ASGS Les cars Ballestraz fils SA, Autotransports Sion - Grône – Sierre
- asm Aare Seeland mobil AG
- AVG Autoverkehr Grindelwald AG
- AVJ Société anonyme des auto-transports de la Vallée de Joux
- AWA Ortsgemeinde Amden, Autobusbetrieb Weesen – Amden
- BAB Bettmeralp Bahnen AG
- BBA Busbetrieb Aarau AG (BBA)
- BDWM Transport AG
- BGU Busbetrieb Grenchen und Umgebung AG
- BLAG Busland AG
- BLS AG
- BLT Baselland Transport AG
- BLWE Genossenschaft Busbetrieb Lichtensteig Wattwil-Ebnat-Kappel
- BMH Bergbahnen Meiringen-Hasliberg AG
- BOB Berner Oberland-Bahnen AG
- BOGG Busbetrieb Olten Gösgen Gäu
- BOS BUS Ostschweiz AG
- BRER Busbetrieb Rapperswil-Eschenbach-Rüti ZH



Référence du dossier: OFT / BAV-313.00-00009/00003/00004/00004/00001

- BRSB Braunwald-Standseilbahn AG
- BSU Busbetrieb Solothurn und Umgebung AG
- BVB Basler Verkehrs-Betriebe
- BWS Bus Wollerau - Samstagern
- CBV Téléphérique Chalais-Vercorin SA
- CGN SA - Compagnie générale de navigation
- CJ Compagnie des Chemins de fer du Jura SA
- DB Deutsche Bahn AG
- FART Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi
- FB Forchbahn AG
- FLP Ferrovie Luganesi
- FW Frauenfeld-Wil-Bahn AG
- KWO Kraftwerke Oberhasli AG
- LDW Luftseilbahn Dallenwil-Wirzweli AG Dallenwil
- LFÜB Luftseilbahn Fürgangen - Bellwald
- LEB Compagnie du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher SA
- LKE Luftseilbahn Kalpetran - Embd
- LLB Verkehrsbetriebe Leuk-Leukerbad und Umgebung
- LRE Luftseilbahn Raron - Eischoll
- LRF Luftseilbahn Rhäzüns-Feldis AG
- LRU Luftseilbahn Raron-Unterbäch
- LSG Luftseilbahn Stalden - Staldenried - Gspon
- LSH Luftseilbahn-Genossenschaft Schattdorf-Haldi
- LSMS Schilthornbahn AG
- LTUO Luftseilbahn Turtmann – Unterems – Oberems
- LUFAG Luftseilbahn Unterterzen-Flumserberg AG
- MBC Transports de la région Morges-Bière-Cossonay SA
- MGB Matterhorn Gotthard Verkehrs AG
- MOB Compagnie du Chemin de fer Montreux Oberland bernois SA
- MVR Transports Montreux-Vevey-Riviera SA
- NHB Niederhornbahn AG
- NStCM Compagnie du chemin de fer Nyon-St-Cergue-Morez SA
- PostAuto Schweiz AG
- REGIONALPS SA
- RB RIGI BAHNEN AG
- RBL Regionalbus Lenzburg AG
- RBS Regionalverkehr Bern-Solothurn AG
- REGO Regiobus AG
- RhB Rhätische Bahn AG
- RVBW Regionale Verkehrsbetriebe Baden-Wettingen AG
- RVSH Regionale Verkehrsbetriebe Schaffhausen AG
- Schweizerische Bundesbahnen SBB AG, Kommunikation, Public Affairs und Regulation
- Schweizerische Bundesbahnen SBB, Division Personenverkehr
- SBB GmbH
- SBC Stadtbus Chur AG
- SBG SüdbadenBus GmbH
- SBS Schifffahrt AG
- SGV Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees AG
- SBW Stadtbus Winterthur
- SMC Compagnie de Chemin de Fer et d'Autobus Sierre-Montana-Crans SA



Référence du dossier: OFT / BAV-313.00-00009/00003/00004/00004/00001

- SMtS Funiculaire Saint-Imier - Mont-Soleil SA
- SNL Società di navigazione del Lago di Lugano
- SOB Schweizerische Südostbahn AG
- SRI Luftseilbahngesellschaft Illgau
- Verkehrsbetriebe STI AG
- StoB Stoosbahnen AG
- SVB Städtische Verkehrsbetriebe Bern (bernmobil)
- SZU Sihltal Zürich Uetliberg Bahn AG
- TDCA Téléphérique Dorénav - Champex d'Alesse - Commune de Dorénav
- Turbo AG
- TL Transports publics de la Région Lausannoise sa
- TMR Transports de Martigny et Régions SA
- TPC Transports Publics du Chablais SA
- TPF Transports publics fribourgeois Trafic (TPF TRAFIC) SA
- TPG Transports publics genevois (TPG)
- TPN Transports publics de la Région Nyonnaise SA
- TRAVYS Transports Vallée-de-Joux - Yverdon-les-Bains - Sainte-Croix S.A.
- TRI Téléphérique Riddes-Isérables - Commune Isérables
- TRN Transports Publics Neuchâtelois SA (transN)
- TSB Treib-Seelisberg-Bahn AG
- TSD Theytaz Excursions SA
- VB Verkehrsbetriebe Biel
- VBD Verkehrsbetrieb der Landschaft Davos
- VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG
- VBH Verkehrsbetriebe Herisau
- VBL Verkehrsbetriebe Luzern AG
- VBSG Verkehrsbetriebe St. Gallen
- VBZ Verkehrsbetriebe Zürich
- VMCV SA
- VZO Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO) AG
- WAB Wengernalpbahn AG
- WB Waldenburgerbahn AG
- WSB Wynental- und Suhrentalbahnhof AG
- zb Zentralbahn AG
- ZBB Zugerbergbahn AG
- ZSG Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft AG
- ZVB Zugerland Verkehrsbetriebe AG

3.7. Groupe : Organisations

- Associazione Consumatrici e Consumatori della Svizzera Italiana
- auto-schweiz Vereinigung Schweiz. Automobil-Importeure VSAI
- Autogewerbe-Verband der Schweiz AGVS
- Automobil Club der Schweiz ACS
- Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK
- Fédération romande des consommateurs FRC
- Fédération des Entreprises Romandes
- Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV
- Gewerkschaft Unia



Référence du dossier: OFT / BAV-313.00-00009/00003/00004/00004/00001

- "Inclusion Handicap : Dachverband der Behindertenorganisationen Schweiz / Association faitière des organisations Suisses de personnes handicapées / Mantello svizzero delle organizzazioni di persone con disabilità"
- Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Nordwestschweiz
- Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Ostschweiz
- Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr LITRA
- Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Schweiz IgöV
- Konferenz der kantonalen Finanzdirektoren FDK
- Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs KöV
- Konsumentenforum kf
- Les Routiers Suisses
- Nordwestschweizerische Konferenz der Kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs
- Pro Bahn Schweiz
- Pro Natura
- OUESTRAIL
- Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG
- Schweizerischer Tourismusverband STV
- Schweizerischer Verband des Personals öffentlicher Dienste vpod Zentralsekretariat
- Secrétariat SEV Romand
- Seilbahnen Schweiz
- Stiftung für Konsumentenschutz SKS
- Syna Zentralsekretariat
- Touring Club der Schweiz TCS
- transfair
- Verband öffentlicher Verkehr VöV/ Union des transports publics UTP / Unione dei trasporti pubblici UTP
- Verband Schweizerischer Schifffahrtsunternehmen
- Verkehrs-Club der Schweiz VCS / ATE Association Transport Environnement / ATA Associazione traffico e ambiente
- World Wildlife Fund Schweiz WWF
- Zentralschweizer Konferenz des öffentlichen Verkehrs