



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

Été 2015

Rapport de consultation

Adaptation d'ordonnances dans le cadre de FAIF

Référence du dossier : BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001





Référence du dossier : BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Table des matières

1.	Vue d'ensemble	3
1.1	Contexte	3
1.2	Procédure d'audition	3
2.	Dominantes des prises de position sur les différents thèmes	4
2.1	Modification de l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional des voyageurs (OITRV ; RS 745.16)	4
2.2	Refonte de l'ordonnance sur les concessions et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCFIF ; RS 742.120) – nouvelle ordonnance sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCPF);	6
3.	Liste des destinataires	22



Référence du dossier : BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

1. Vue d'ensemble

1.1 Contexte

Le 9 février 2014, le peuple suisse a accepté à une nette majorité le projet « Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire » (FAIF), posant ainsi les jalons d'un financement durable de l'infrastructure ferroviaire.

Le 21 juin 2013, sur la base du message du Conseil fédéral du 18 janvier 2012 – initiative populaire « pour les transports publics » et contre-projet direct – l'Assemblée fédérale a adopté les lois fédérales sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure et sur le fonds d'infrastructure ferroviaire. Dès lors, les nouvelles dispositions doivent obligatoirement entrer en vigueur à tous les niveaux (Constitution, lois et ordonnances) le 1^{er} janvier 2016.

Au début de 2015, la procédure d'audition a eu lieu concernant les modifications des ordonnances suivantes :

- Refonte de l'ordonnance sur les concessions et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCFIF ; RS 742.120) – rebaptisée « ordonnance sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCPF) »,
- Modification de l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional des voyageurs (OITRV ; RS 745.16) et
- Abrogation de l'ordonnance sur les parts cantonales dans les indemnités et les aides financières pour le trafic régional (OPCTR ; RS 742.101.2).

1.2 Procédure d'audition

La procédure d'audition sur les adaptations d'ordonnances dans le cadre du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire a été lancée le 2 février 2015. Au total, 200 destinataires ont été invités à déposer leur prise de position jusqu'au 3 avril 2015 (y c. prolongation de délai).



Référence du dossier : BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

56 prises de position ont été remises, dont 51 des destinataires invités à prendre position et 5 de tiers.

Destinataires	Invités à prendre position	Réponses
. Cantons + CTP, CDCTP, UTP	26 + 3	26 + 2
. Organisations	9	6
. Entreprises de transport / concessionnaires	162	17
. Autres / prises de position spontanées	0	5
Total	200	56

Dans l'ensemble, les prises de position étaient favorables au projet.

2. Dominantes des prises de position sur les différents thèmes

2.1 Modification de l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional des voyageurs (OITRV ; RS 745.16)

Cette ordonnance fait notamment l'objet d'adaptations liées à la contribution annuelle des cantons de 500 millions de francs au fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Cette nouvelle réglementation rend caduque la participation des cantons au financement du transport régional de voyageurs, fixée dans l'ordonnance sur les parts cantonales dans les indemnités et les aides financières pour le trafic régional (OPCTR ; RS 742.101.2). Dans le cadre de l'audit, l'OFT a proposé d'abroger l'OPCTR et de transférer dans l'OITRV les dispositions qui restent en vigueur. De plus, l'art. 14 OITRV est modifié, ce qui permet de fixer au niveau de l'ordonnance le plafond des dépenses quadriennal destiné à indemniser les coûts non couverts des offres de transport commandées en trafic régional de voyageurs ; ce plafond de dépenses a été introduit lors de la deuxième étape de la réforme des chemins de fer 2 (art. 30a LTV). A cela s'ajoutent des précisions et des harmonisations avec l'ordonnance sur les concessions et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCFIF) qui fait l'objet d'une refonte.

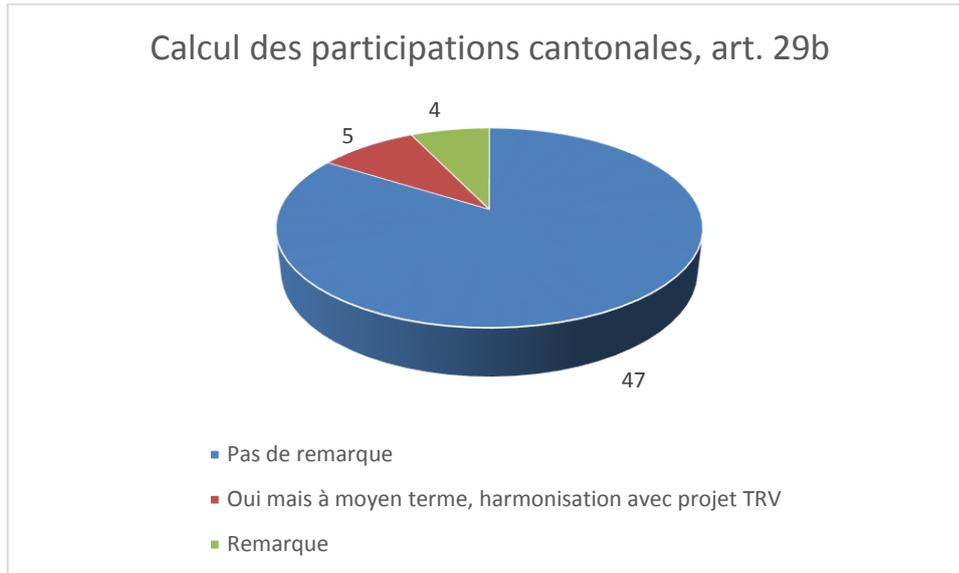
En résumé

Les milieux intéressés ont approuvé les modifications de l'OITRV et l'abrogation de l'OPCTR. Ils ont également approuvé le fait que, dans le cadre de la réforme de la procédure de commande en trafic régional de voyageurs (TRV), de nouveaux indicateurs soient envisagés pour calculer la participation cantonale au TRV.



Référence du dossier : BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Calcul des participations cantonales, art. 29b



Les cantons ZH et VS, ainsi que l'Union des villes suisses et les entreprises de transport VBG et SZU relèvent qu'il faudrait vérifier à moyen terme la possibilité de tenir compte d'éléments supplémentaires pour calculer la participation cantonale. Ils approuvent la révision des clés de répartition dans le cadre de la réforme de la procédure de commande en TRV.

Le canton AR demande en revanche que la méthode de calcul des parts cantonales en TRV soit révisée dès maintenant. L'entreprise de transport AB recommande à cet effet de tenir compte des conditions structurelles conformément à l'art. 30, al. 2, LTV. RAILplus et l'entreprise de transport RhB sont d'avis que les parts cantonales doivent être recalculées au moins tous les quatre ans et que les quotes-parts cantonales ne doivent pas être modifiées pendant la durée de validité d'une convention d'offre biennale.



Référence du dossier : BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

2.2 Refonte de l'ordonnance sur les concessions et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCFIF ; RS 742.120) – nouvelle ordonnance sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCPF);

Le FIF permet une planification à long terme des ressources disponibles aussi bien pour l'exploitation que pour le maintien de la qualité et l'aménagement des infrastructures ferroviaires. Vu la nouvelle planification permanente et à long terme de l'infrastructure, le processus entier a été précisé au niveau de l'ordonnance à partir de la structure d'un processus de controlling. L'actuelle OCFIF a servi de base à la nouvelle OCPF.

En résumé

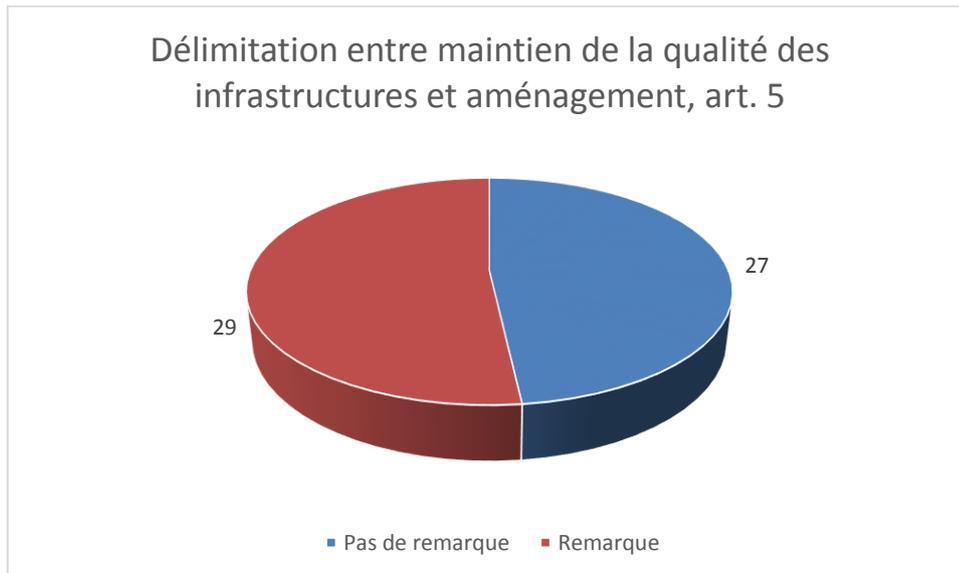
De manière générale, il ressort de toutes les prises de position que les milieux intéressés souhaitent une plus forte implication des acteurs concernés dans les nouveaux processus ; cette implication souhaitée va d'une information active jusqu'à l'élaboration commune. A souligner que l'ordonnance exploite toutes les possibilités juridiques qui permettent d'impliquer les acteurs.

Afin que cela soit plus manifeste, des précisions ont été apportées à l'ordonnance ainsi qu'un nouvel article (art. 7 Documents publics) qui définit les documents accessibles.



Référence du dossier : BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Délimitation entre maintien de la qualité des infrastructures et aménagement, art. 5



Environ la moitié des cantons, la CTP et l'UTP souhaitent qu'il soit possible d'anticiper la réalisation d'un aménagement de gare, arguant de la mise en œuvre des mesures infrastructurelles requises par la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand ; RS 151.3) avec délai au 31.12.2023.

Les cantons ZG et JU et le Groupement suisse pour les régions de montagne demandent que le nombre de voyageurs permettant de délimiter les grandes gares soit fixé à 10 000 par jour au lieu de 20 000. Les cantons BE et SZ, l'UTP et l'Union des villes suisses demandent des explications sur les modalités (« quand » et « comment ») du recensement du nombre déterminant de voyageurs.

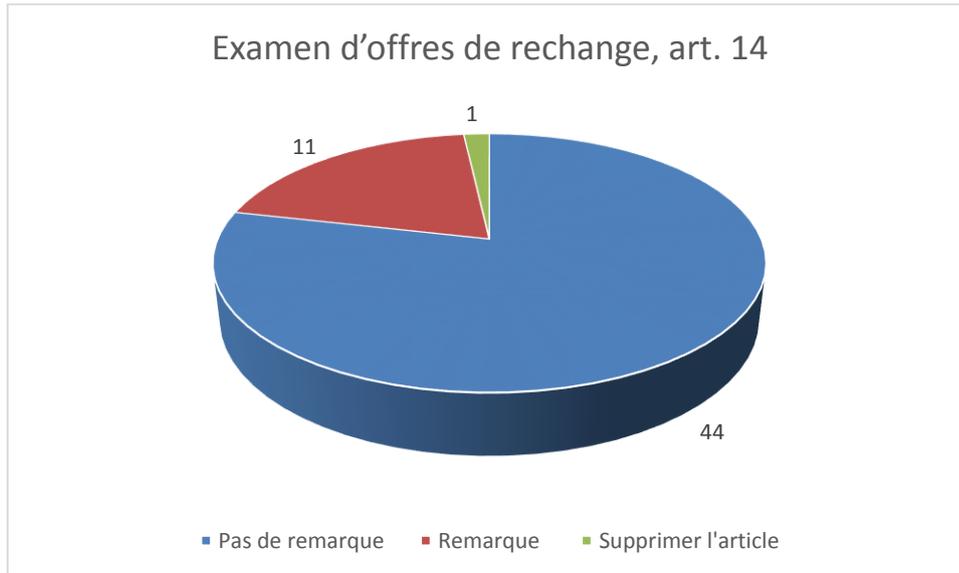
Les entreprises de transport BLS, SOB, AB, tpf, RhB et SZU, ainsi que RAILplus souhaitent que les investissements dans la garantie de la stabilité de l'horaire fassent également partie du maintien de la qualité des infrastructures.

Les cantons ZH, SO, BL, SH, SG et TG, la CTP et l'entreprise de transport VBG soulignent qu'il faut fixer une valeur-seuil pour les grandes gares définies en vue d'un aménagement. Ainsi, il ne serait pas nécessaire de mettre en œuvre chaque investissement mineur (par ex. système d'information etc.) dans une grande gare dans le cadre d'une étape d'aménagement.



Référence du dossier : BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Examen d'offres de rechange, art. 14



Le principe de cet article correspond à celui de l'art. 19a OCFIF. Lorsque le rapport coût-utilité d'investissements dans le maintien de la qualité des infrastructures est particulièrement désavantageux, il faut examiner des solutions de rechange.

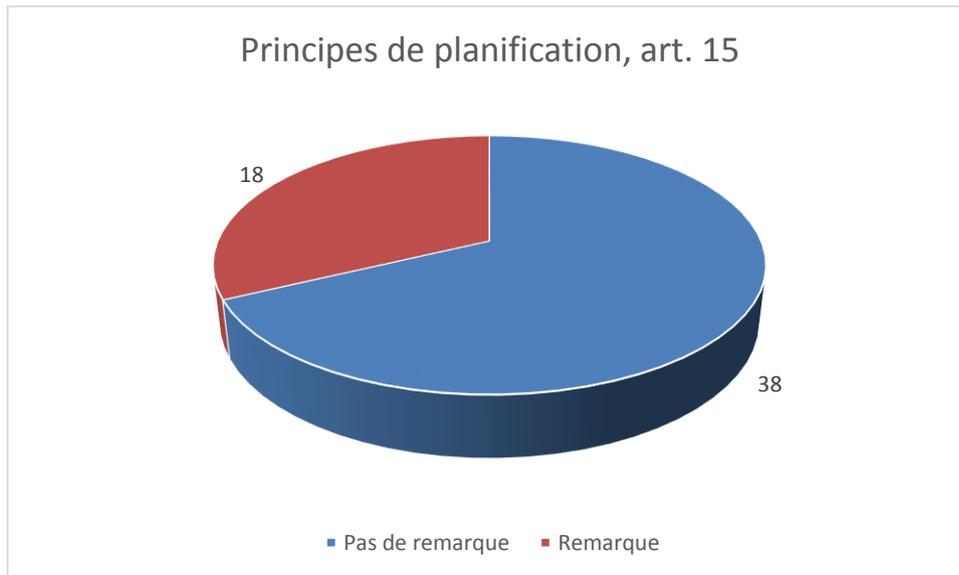
Divers cantons souhaitent voir certaines notions définies avec plus de précision. En sus de cela, le canton NE souhaite que les effets sur les flux de circulation etc. soient pris en considération, tandis que RAILplus demande la prise en compte des centres touristiques. VAP, Cargo Forum Suisse, IG Detailhandel Schweiz, la Chambre de commerce et d'industrie des deux Bâle ainsi qu'Economiesuisse relèvent qu'il faut aussi tenir compte des effets sur les sillons marchandises. De plus, RAILplus et l'entreprise de transport SZU demandent qu'un examen des solutions de rechange n'ait lieu lors d'investissements majeurs que si un degré insuffisant de couverture des frais en TRV est attesté.

L'ATE exige que l'article soit complètement supprimé et les CFF proposent que l'OFT fixe un montant-limite en accord avec les entreprises concernées. L'entreprise de transport SOB suggère qu'une formulation potestative ne contraigne pas automatiquement l'OFT à exiger dans tous les cas que les entreprises de transport examinent des solutions de rechange.



Référence du dossier : BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Principes de planification, art. 15



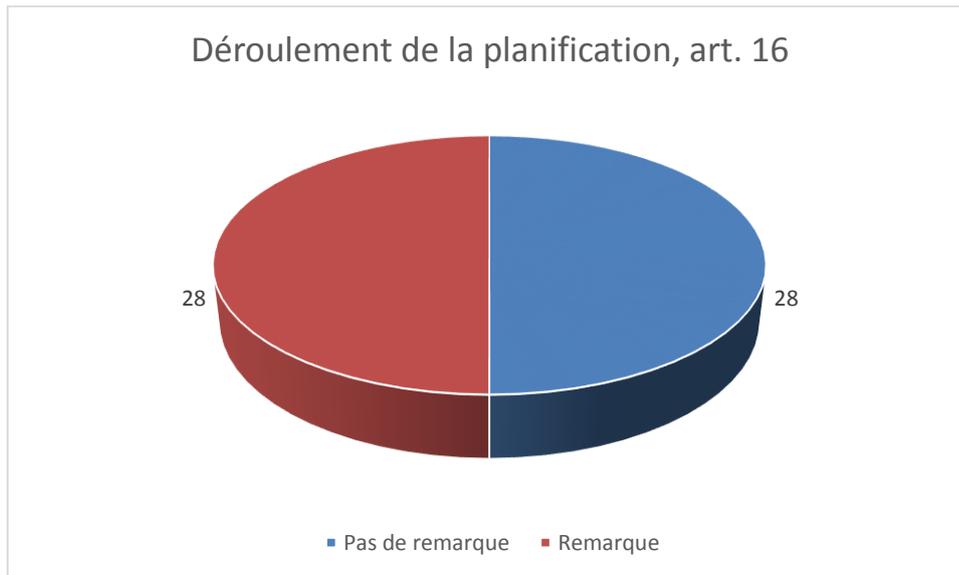
Les cantons UR, AR, GL, SH, AI, SG, TG, TI et l'Union des villes suisses demandent notamment que les besoins du développement économique des régions périphériques et de montagne soient pris en compte en sus des objectifs de la politique d'aménagement du territoire, environnementale, des transports et financière, des affaires concernant le matériel et des intérêts de la politique régionale.

Selon la prise de position du canton ZG, des CFF, de VAP, de Cargo Forum Suisse, d'IG Detailhandel Schweiz, de la Chambre de commerce et d'industrie des deux Bâle et d'Economiesuisse, les parties prenantes à la planification doivent être autorisées à donner leur avis et donc être consultées. Les entreprises de transport BLS et SOB exigent que les entreprises de transport ferroviaire régionales soient impliquées dans la définition des principes de planification. Le canton SH demande en outre que les mesures définies dans le cadre des projets d'agglomération concernant l'infrastructure ferroviaire soient prises en compte lors de la planification des étapes d'aménagement.



Référence du dossier : BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Déroulement de la planification, art. 16



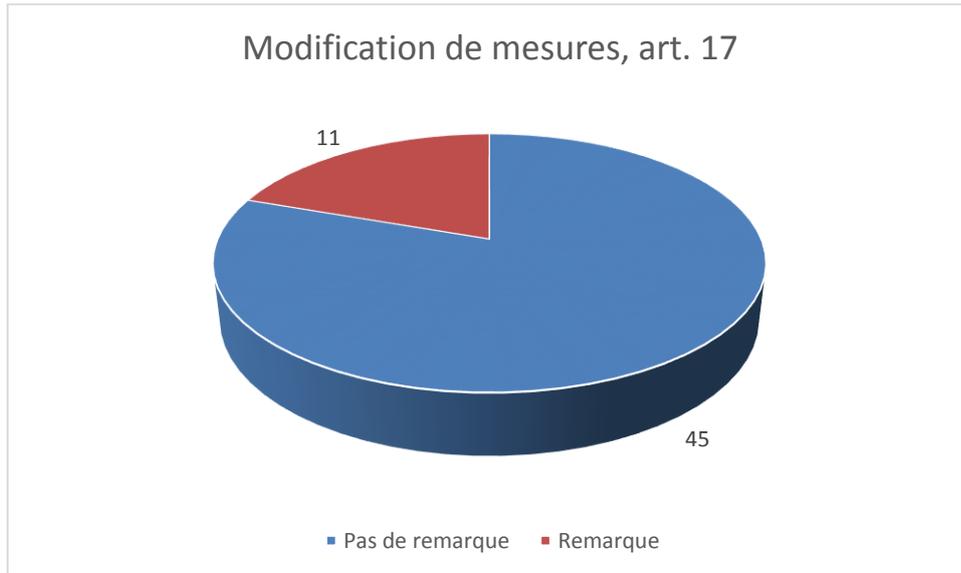
Presque tous les cantons, la CTP, l'Union des villes suisses, VAP, IG Detailhandel Suisse, la Chambre de commerce et d'industrie des deux Bâle, Economiesuisse et Centre Patronal souhaitent être impliqués davantage dans la planification relative à l'aménagement de l'infrastructure. De plus, le canton ZG demande de revoir le nombre et la délimitation des régions de planification, de même que le déroulement déjà fixé au niveau de la loi (art. 48d LFAIF : « *En sa qualité de responsable du processus, l'OFT coordonne et dirige la planification des étapes d'aménagement. Il prend en compte les planifications régionales des cantons et associe les entreprises ferroviaires concernées. Les cantons sont responsables de la planification de l'offre régionale. Ils définissent des régions de planification adéquates. Les entreprises ferroviaires concernées sont associées de manière appropriée.* »). Au lieu de travailler par régions, les cantons devraient traiter des corridors des trafics régional et grandes lignes.

L'entreprise de transport BLS demande que l'OFT soit tenu d'informer les ETF concernées des projets d'offre coordonnés. Les CFF renchérissent et exigent que les entreprises ferroviaires soient toujours impliquées et leurs intérêts pris en compte. L'ATE souligne de plus le classement par ordre de priorité des sillons entre trafic voyageurs et marchandises. Ce point sera pris en compte ultérieurement au niveau de l'ordonnance lors de la mise en œuvre de la stratégie d'utilisation du réseau et des plans d'utilisation du réseau.



Référence du dossier : BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Modification de mesures, art. 17



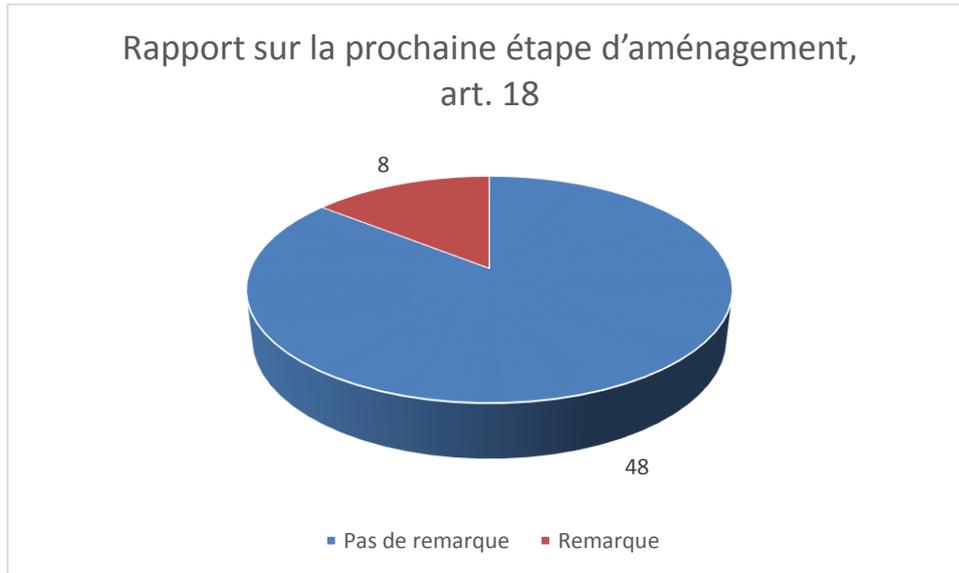
Cet article prévoit la possibilité de modifier, lors d'une étape d'aménagement ultérieure, des mesures décidées mais non encore réalisées, à condition que les conditions-cadre n'aient pas changé ou qu'un nouveau projet d'offre permette un écoulement du trafic plus avantageux du point de vue macroéconomique.

Les cantons BE, GL, SO, BL, SH et SG, ainsi que l'Union des villes suisses, la Chambre de commerce et d'industrie des deux Bâle et l'ATE demandent une formulation plus restrictive. Les CFF proposent que les conditions-cadre soient définies par l'OFT avec le concours des entreprises ferroviaires.



Référence du dossier : BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Rapport sur la prochaine étape d'aménagement, art. 18



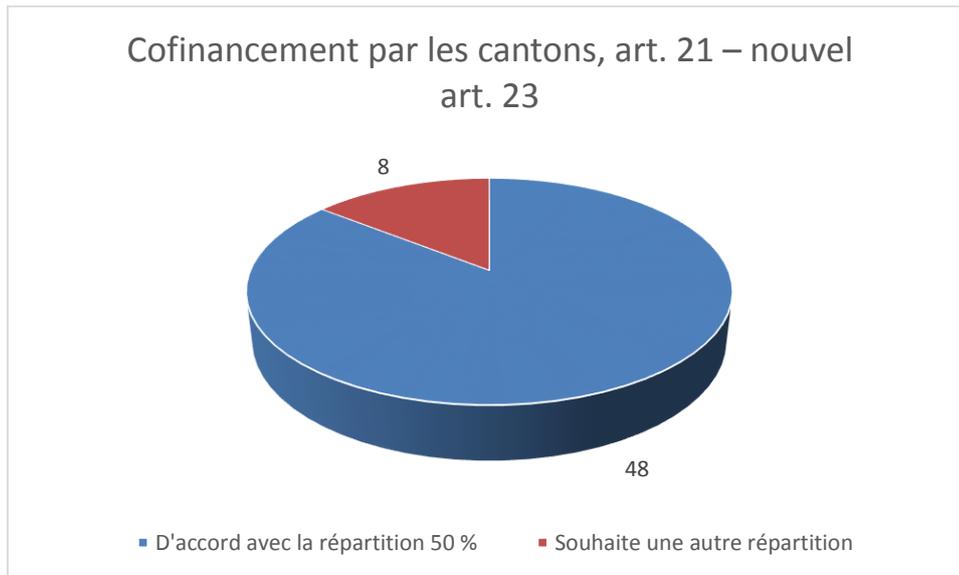
Cet article énumère ce que doit contenir le rapport sur la prochaine étape d'aménagement. Le canton BS et l'Union des villes suisses souhaitent que les effets augmentant la capacité y figurent également. VAP, Cargo Forum Suisse, IG Detailhandel Schweiz, la Chambre de commerce et d'industrie des deux Bâle et Economiesuisse exigent que les sillons des trafics grandes lignes, régional et marchandises soient attestés séparément dans les indications sur l'utilisation prévue.

IG Detailhandel Schweiz demande de plus que l'article mentionne les indications sur le développement des trafics de transit, d'import-export et ferroviaire de marchandises intérieur. La liste des mesures d'aménagement de l'infrastructure avec indication des coûts et de l'utilité, déjà mentionnée dans le rapport, doit être attestée séparément pour le trafic voyageurs et le trafic marchandises. Les CFF souhaitent ajouter aux coûts et à l'utilité les coûts d'investissement, les coûts subséquents et les coûts d'exploitation pour les pouvoirs publics et pour le système global. Ils demandent aussi d'ajouter un point supplémentaire qui contienne les effets de l'aménagement prévu sur la rentabilité des entreprises ferroviaires et de la charge pour la clientèle.



Référence du dossier : BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Cofinancement par les cantons, art. 21 – nouvel art. 23



Les cantons BE, UR, AR et VS, ainsi que la CTP, entre autres, approuvent de manière générale la mise en œuvre proposée, à savoir la pondération des voyageurs-km et des trains-km à raison de 50 % chacun. Ils soulignent cependant que les indicateurs traités dans le cadre de la réforme de la procédure de commande en TRV devront éventuellement être adaptés.

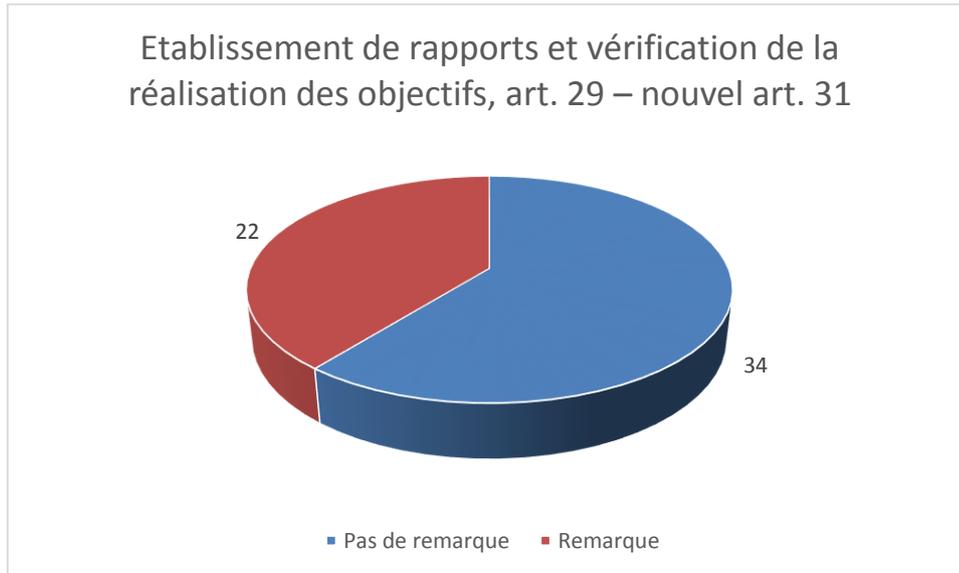
Les cantons OW, NW, ZG, JU, le Groupement suisse pour les régions de montagne, les CFF, l'ATE et le Centre Patronal demandent une autre méthode de calcul de la clé de répartition cantonale, par exemple en la complétant par des indicateurs tels que la densité de population ou les prestations de trains-km ou de voyageurs-km non prises en compte et financées directement par des contributions cantonales d'investissement. Les CFF proposent une toute autre pondération : 25 % pour les voyageurs-km commandés, 25 % pour les trains-km commandés et 50 % pour les trains-km fournis en trafic grandes lignes.

La loi ne prévoit pas le versement de prestations fédérales au titre de la desserte capillaire. Les cantons BS, BL, SG et GE, y compris l'entreprise de transport tpg, suggèrent de régler au niveau de l'ordonnance la thématique de la délimitation de la desserte capillaire.



Référence du dossier : BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Etablissement de rapports et vérification de la réalisation des objectifs, art. 29 – nouvel art. 31



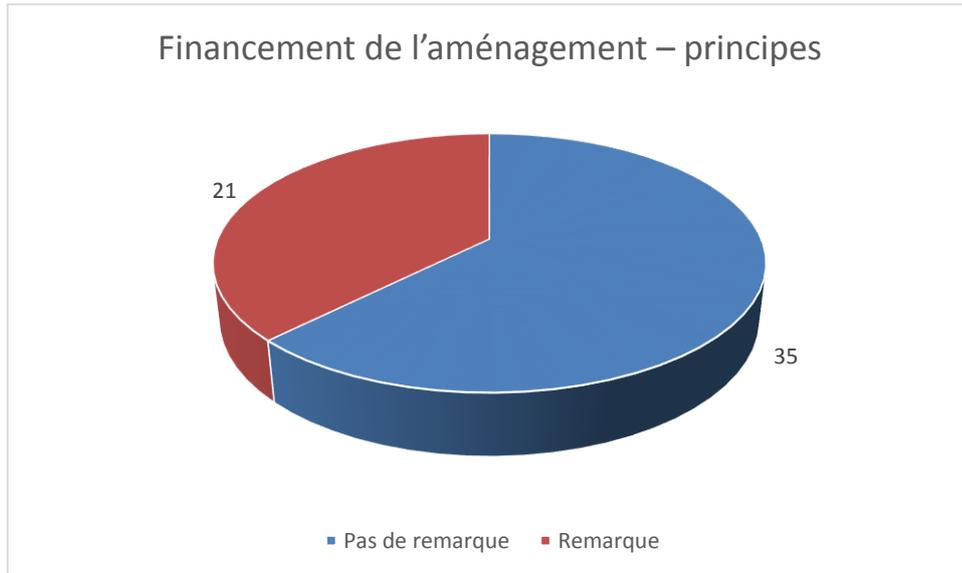
Presque tous les cantons ainsi que ZVV, VBK et Centre Patronal souhaitent non seulement que l'OFT publie les rapports, mais aussi qu'il les envoie aux cantons. L'Union des villes suisses désire que l'OFT remette les rapports également aux communes.

Les entreprises de transport tpf et SZU veulent s'assurer que les dispositions légales n'entraînent pas de frais supplémentaires pour les petites entreprises de transport. Elles souhaitent dès lors que les rapports à l'attention de l'OFT soient annuels et non périodiques. Les CFF approuvent le principe des rapports annuels. L'entreprise de transport SOB ajoute que les rapports ne doivent être publiés qu'avec l'accord des entreprises.



Référence du dossier : BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Financement de l'aménagement – principes

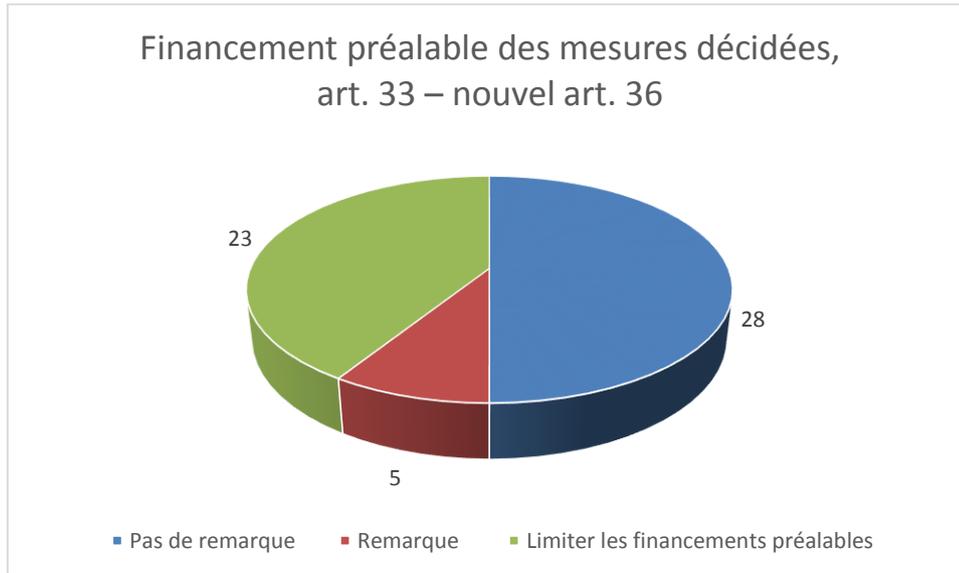


Presque tous les cantons, ZVV, la CTP et l'Union des villes suisses demandent que les cantons soient informés du financement de l'aménagement. Ils souhaitent également que les cantons soient consultés lors du classement par ordre de priorité des mesures dans les étapes d'aménagement.



Référence du dossier : BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Financement préalable des mesures décidées, art. 33 – nouvel art. 36



Le nouvel art. 58c de la loi sur les chemins de fer, relatif au financement préalable de mesures décidées, peut être interprété comme suit : la décision concernant les « études de projet » conformément à l'art. 1, al. 2, let. q, de l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2025 inclut déjà la réalisation de ces mesures. Cette interprétation a été soumise aux milieux consultés.

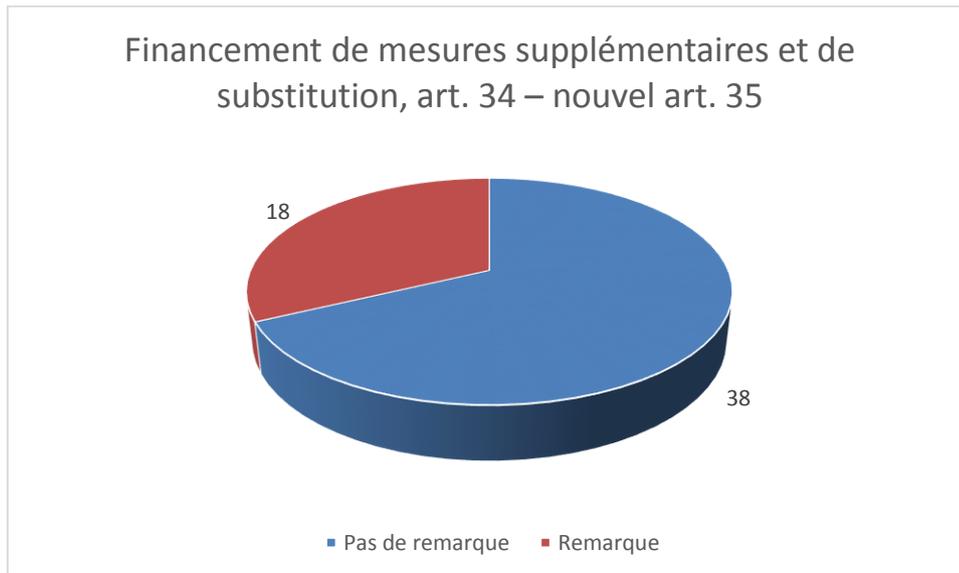
Les réactions (presque tous les cantons, la CTP, l'Union des villes suisses, la Chambre de commerce et d'industrie des deux Bâle et Centre Patronal) indiquent clairement que l'article en question doit être clairement limité au financement préalable des études de projet.

VAP, Cargo Forum Suisse et Economiesuisse relèvent que les éventuels financements préalables ne doivent pas avoir d'effets sur les futures étapes d'aménagement.



Référence du dossier : BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Financement de mesures supplémentaires et de substitution, art. 34 – nouvel art. 35



Les cantons BE, GL, ZG, BL, SH, AR, AI, SG, TG, TI et l'Union des villes suisses demandent que la période de 40 ans soit réduite à 25 ans et que les renouvellements soient supprimés. Les cantons BL, SH, AR, AI, SG et TG ainsi que l'Union des villes suisses souhaitent de plus que la possibilité d'effectuer des paiements annuels en ce qui concerne les coûts subséquents soit mieux mise en évidence.

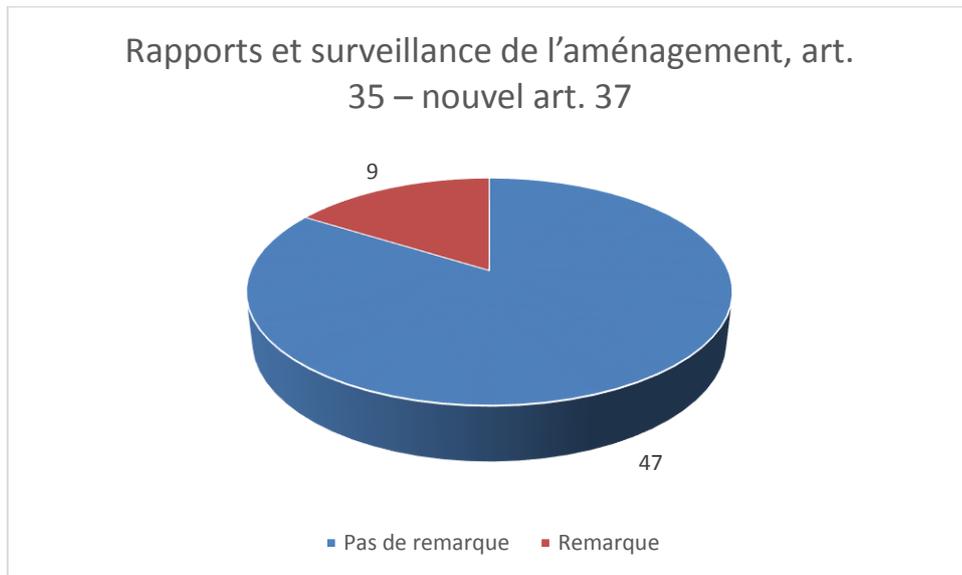
VAP, Cargo Forum Suisse, la Chambre de commerce et d'industrie des deux Bâle et Economiesuisse ajoutent que ce type de financement ne doit pas avoir d'effets sur les futures étapes d'aménagement.

Le canton ZG demande que les conditions relatives aux mesures financées par le fonds d'infrastructure soient également réglées dans l'OCPF. Il demande aussi que non seulement les coûts des mesures supplémentaires, mais aussi leur utilité du point de vue des transports soient pris en compte de manière adéquate. Pour les mesures supplémentaires, il doit être possible de verser des contributions d'intérêt au titre de FAIF. Par ailleurs, les mesures doivent pouvoir être financées non seulement par des contributions à fonds perdu, mais aussi par des prêts sans intérêt conditionnellement remboursables.



Référence du dossier : BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Rapports et surveillance de l'aménagement, art. 35 – nouvel art. 37



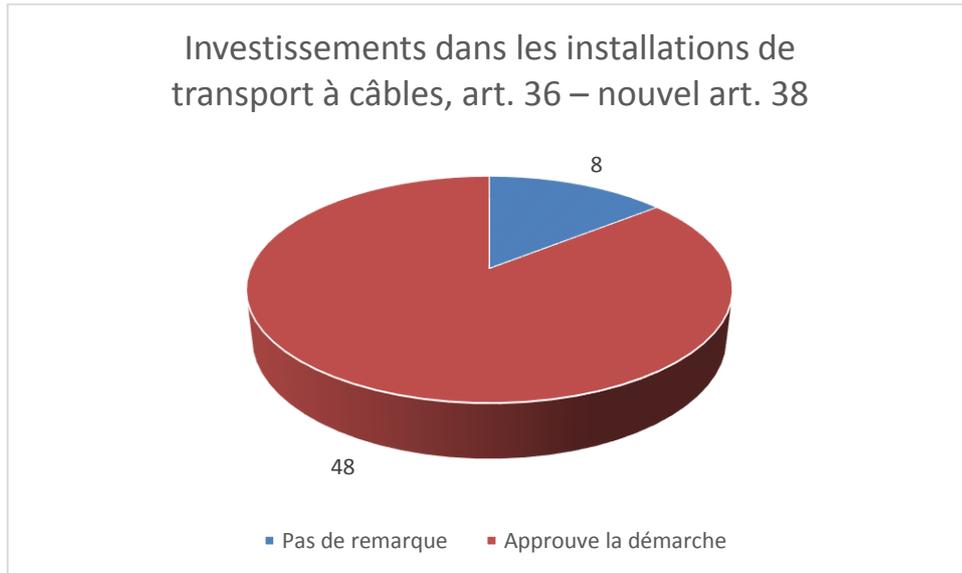
Ici aussi, les cantons SZ, NW, FR, VD et Centre Patronal souhaitent que l'OFT fournisse activement les rapports. ZVV, les entreprises de transport VBG et SZU demandent que les rapports ne soient pas remis obligatoirement tous les six mois, mais qu'ils soient adaptés aux dimensions de l'entreprise.

Selon l'Union des villes suisses, les réactions de certains membres laissent conclure au souhait de voir les frais administratifs réduits à un minimum.



Référence du dossier : BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Investissements dans les installations de transport à câbles, art. 36 – nouvel art. 38

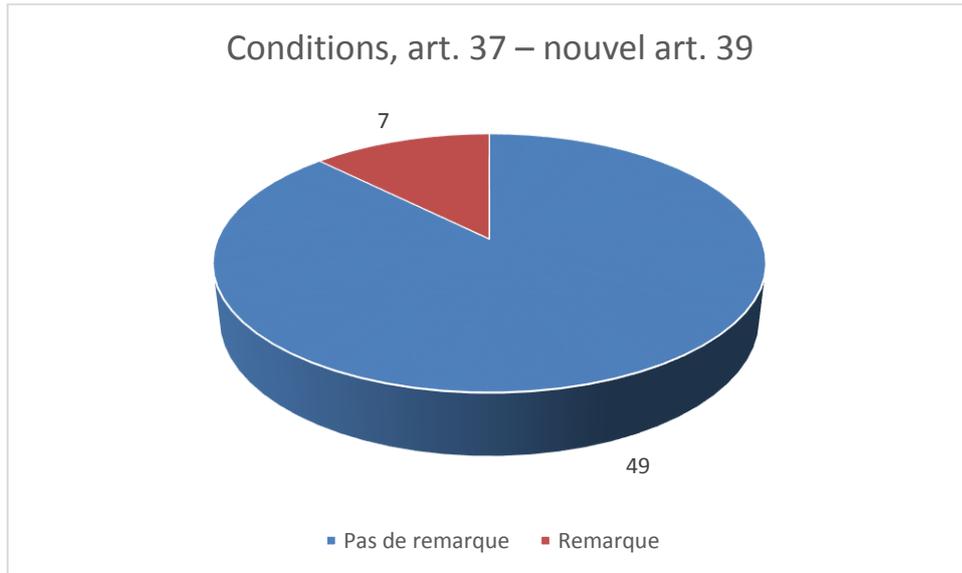


Les cantons concernés (BE, SZ, NW, SG et VS), les entreprises de transport Rigi Bahnen AG, Bettmeralp Bahnen AG et Aletsch Riederalp Bahnen AG approuvent la solution proposée lors de la consultation préalable (investissements dans les installations de transport à câbles). Ils réitèrent expressément leur approbation dans le cadre de la procédure d'audition.



Référence du dossier : BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Conditions, art. 37 – nouvel art. 39

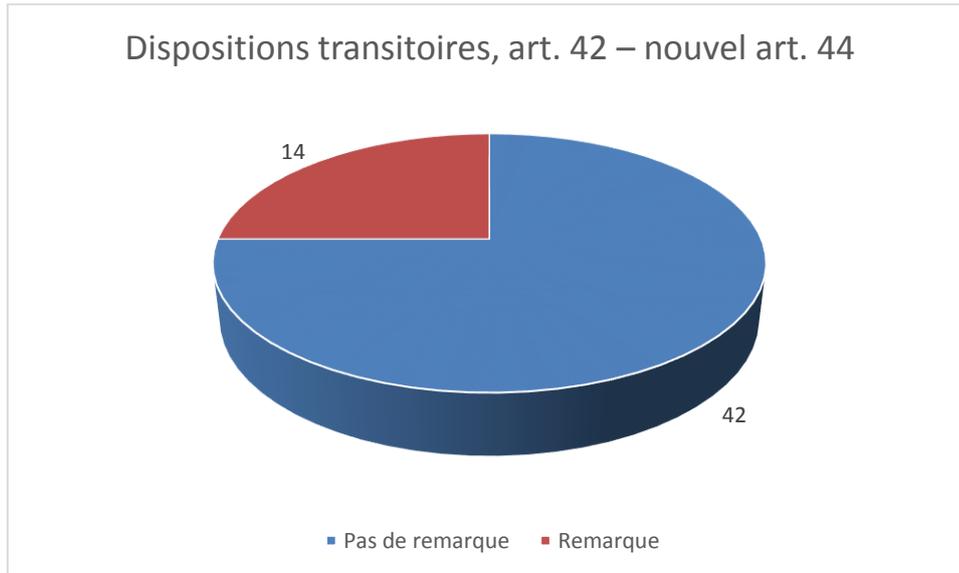


RAILplus, les entreprises de transport AB, tpf, RhB et SZU relèvent que – comme initialement prévu par l'article – les entreprises ne peuvent pas renoncer à une assurance, étant donné que le risque lié à la disponibilité des fonds fédéraux subsiste. L'entreprise SZU, par exemple, ajoute que le montant des dommages fixé à 1 million de francs pourrait être trop élevé, en particulier pour les petites entreprises de transport.



Référence du dossier : BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Dispositions transitoires, art. 42 – nouvel art. 44



Cet article prévoit de conserver les aménagements financés par des cantons et des tiers sans participation de la Confédération, puisque ces mesures sont considérées comme des mesures supplémentaires.

Les cantons BE, UR, SH, TI, AG, VS et l'Union des villes suisses demandent que tous les aménagements financés par des cantons et des tiers soient intégrés à l'infrastructure recensée et que les éventuelles conventions de financement résiduelles soient annulées pour être reprises par la Confédération.

Les cantons LU, ZG, SO, BS et la CTP revendiquent la même chose, mais avec entrée en vigueur le 1.1.2017.

Les cantons UR, GL, SG, AG et TI sont d'avis que toutes les contributions versées dans le cadre des conventions de prestations doivent être imputées au FIF dès le 1.1.2016.



Référence du dossier : BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

3. Liste des destinataires

Liste der Anhörungsadressaten

Elenco dei destinatari

1. Cantons / Cantoni / Kantone

- 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
- Konferenz der kantonalen Direktoren für öffentlichen Verkehr
- Konferenz der kantonalen Finanzdirektoren

2. Organisations / organizzazioni / Organisationen

- Cargo Forum Schweiz, VAP
- IG Detailhandel Schweiz (zur Weiterverteilung an deren Mitglieder)
- Seilbahnen Schweiz
- Schweizerischer Gemeindeverband
- Schweizerischer Städteverband
- Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
- Spedlogswiss
- Swiss Shippers' Council



Référence du dossier : BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

- Verband öffentlicher Verkehr, VöV

3. Abgeltungsberechtigte Transportunternehmen

- AAGL Autobus AG Liestal Öffentlicher Verkehr
- AAGR Auto AG Rothenburg
- AAGS Auto AG Schwyz
- AAGU AUTO AG URI
- AB Appenzeller Bahnen AG
- ABI Autolinee Bleniesi SA
- AFA Automobilverkehr Frutigen-Adelboden AG
- AMSA Autolinea Mendrisiense SA
- AOT Autokurse Oberthurgau AG (AOT)
- ARAG Rottal Auto AG
- ARBAG Aletsch Riederalp Bahnen AG
- ARL Società Autolinee Regionali Luganesi
- AS Autobetrieb Sernftal AG
- ASGS Les cars Ballestraz fils SA
- ASm Aare Seeland mobil AG
- AVG Autoverkehr Grindelwald AG
- AVJ Société anonyme des auto-transports de la Vallée de Joux A.V.J.
- AWA Autobusbetrieb Weesen - Amden
- BAB Bettmeralp Bahnen AG
- BBA Busbetrieb Aarau AG (BBA)
- BDWM Transport AG
- BGU Busbetrieb Grenchen und Umgebung AG
- BLAG Busland AG
- BLT Baselland Transport AG
- BLS AG
- BMH Bergbahnen Meiringen-Hasliberg AG
- BLWE Genossenschaft Busbetrieb Lichtensteig-Wattwil-Ebnat-Kappel
- BOGG Busbetrieb Olten Gösgen Gäu
- BOB Berner Oberland-Bahnen AG
- BRSB Braunwald-Standseilbahn AG
- BRER Busbetrieb Rapperswil-Eschenbach-Rüti ZH
- BWS Busbetriebe Bamert GmbH
- BSU Busbetrieb Solothurn und Umgebung AG
- BSO BUS Ostschweiz AG
- BVB Basler Verkehrs-Betriebe
- CGN SA
- CBV Téléphérique Chalais-Vercorin SA
- CJ Compagnie des Chemins de fer du Jura (C.J.) SA
- DB Deutsche Bahn AG
- DVBU Kantonsverwaltete Seilbahnen Wallis
- ETJB Espace Tourisme, Jacky Ballestraz
- FB Forchbahn AG
- FLP Ferrovie Luganesi
- FART Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi
- FW Frauenfeld-Wil-Bahn AG
- FUNIC AG
- KWO Kraftwerke Oberhasli AG



Référence du dossier : BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

- LEB Compagnie du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher SA
- LDW Luftseilbahn Dallenwil-Wirzweli AG
- LFÜB Luftseilbahn Fürgangen - Bellwald
- LKE Luftseilbahn Kalpetran - Embd
- LLB Société anonyme des transports publics de Loèche-les-Bains et environs (L.L.B.)
- LRE Luftseilbahn Raron - Eischoll
- LRF Luftseilbahn Rhäzüns-Feldis AG
- LSG Luftseilbahn Stalden - Staldenried - Gspon
- LSH Luftseilbahn-Genossenschaft Schattdorf-Haldi
- LTUO Luftseilbahn Turtmann - Unterems - Oberems
- LRU Luftseilbahn Raron-Unterbäch
- LUFAG Luftseilbahn Unterterzen-Flumserberg AG
- LSMS Schilthornbahn AG
- MGB Matterhorn Gotthard Verkehrs AG
- MBC Transports de la région Morges-Bière-Cossonay SA
- 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
- RA REGIONALPS SA
- PAG PostAuto Schweiz AG
- RBL Regionalbus Lenzburg AG
- RB RIGI BAHNEN AG
- RBS Regionalverkehr Bern-Solothurn AG
- REGORegiobus AG
- RhB Rhätische Bahn AG (RhB)
- RVBW Regionale Verkehrsbetriebe Baden-Wettingen (RVBW) AG
- RVSH Regionale Verkehrsbetriebe Schaffhausen RVSH AG
- SBB GmbH
- SBB Schweizerische Bundesbahnen SBB
- SBBP Schweizerische Bundesbahnen SBB Division Personenverkehr
- SBG SüdbadenBus GmbH
- SBW Stadtbus Winterthur
- SCS Stadtbus Chur AG
- SGV Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (SGV) AG
- SBS Schifffahrt AG
- SMtS Funiculaire Saint-Imier - Mont-Soleil SA
- SMC Compagnie de Chemin de Fer et d'Autobus Sierre-Montana-Crans, (SMC) SA
- SNL Società di navigazione del Lago di Lugano
- SOB Schweizerische Südostbahn AG
- SRI Luftseilbahngenossenschaft Illgau
- STI Verkehrsbetriebe STI AG
- StoB Stoosbahnen AG
- StSS Standseilbahn Schwyz - Stoos AG
- SVB Städtische Verkehrsbetriebe Bern
- SZU Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG
- TDCA Téléphérique Dorénaz - Champex d'Alesse
- THURBO Turbo AG
- TL Transports publics de la Région Lausannoise sa
- TMR Transports de Martigny et Régions SA
- TPC Transports Publics du Chablais SA



Référence du dossier : BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

- TPF Transports publics fribourgeois
- TPG Transports publics genevois (TPG)
- TPN Transports publics de la Région
- TRAVYS - Transports Vallée-de-Joux - Yverdon-les-Bains - Sainte-Croix S.A.
- TRI Téléphérique Riddes-Isérables
- TRN Transports Publics Neuchâtelois SA
- TSB Treib-Seelisberg-Bahn AG
- TSDTheytaz Excursions SA
- VB Verkehrsbetriebe Biel
- VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG
- VBH Verkehrsbetriebe Herisau
- VBD Verkehrsbetrieb der Landschaft Davos
- VBL Verkehrsbetriebe Luzern AG
- VBSG Verkehrsbetriebe St. Gallen
- VBZ Verkehrsbetriebe Zürich
- VMCV SA
- VZO Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO) AG
- WB Waldenburgerbahn AG
- WAB Wengernalpbahn AG
- WSB Wynental- und Suhrentalbahnhof AG (WSB)
- zb Zentralbahn AG
- ZBB Zugerbergbahn AG
- ZSG Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft AG (ZSG)
- ZVB Zugerland Verkehrsbetriebe AG
- ZVV Zürcher Verkehrsverbund (ZVV)

4. Konzessionierte Eisenbahnen, Eisenbahnen mit Netzzugangsbewilligung

- ATB Association du Tram 70
- BC Société coopérative du Chemin de fer - Musée Blonay-Chamby
- BLSC BLS Cargo AG
- BRB Brienz Rothorn Bahn AG
- CFDL Compagnie du Chemin de fer du Léman
- CROSS Crossrail AG
- CSG Club del San Gottardo
- CTVJ COMPAGNIE DU TRAIN A VAPEUR DE LA VALLEE DE JOUX SOCIETE COOPERATIVE
- DBFW DB Fahrwegdienste GmbH
- DBSCH DB Schenker Rail Schweiz GmbH
- DBSSO DB Services GmbH RB Südost
- DBSY DB Systemtechnik GmbH
- DFB Dampfbahn-Furka-Bergstrecke AG
- DVZO Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland
- GGB Gornergrat Bahn AG
- GTSCH GTS RAIL SAGL
- HEG Historische Eisenbahn Gesellschaft
- HSTB VEREIN HISTORISCHE SEETHALBAHN
- JB Jungfraubahn AG
- MFAG Müller Gleisbau AG



Référence du dossier : BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

- MG Ferrovia Monte Generoso SA
- MRA M-Rail AG
- PB PILATUS-BAHNEN AG
- RLC railCare AG
- SEC Securitrans, Public Transport Security AG
- SEHR Stiftung Museumsbahn Stein am Rhein - Etwilen - Hemishofen - Ramsen & Rielasingen - Singen (SEHR & RS)
- SEFT Società Esercizio Ferroviario Turistico (SEFT)
- SRTAG Swiss Rail Traffic AG
- SWTR SWISSTRAIN S.A.
- SWR Swissrail SA
- TNT Association Train Nostalgique de la Vallée du Trient (TNT)
- TR Trans Rail GmbH
- TXLCH Logistik GmbH
- VBDB VEREIN BALLEMBERG DAMPFBAHN VBD
- VDBB Verein Dampfbahn Bern
- VMik Mikado 1244
- VPac Verein Pacific 01 202
- VVT Vapeur Val-de-Travers (VVT)
- WRSCH Widmer Rail Services Personal AG