

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

(DETEC)

Loi sur le raccordement LGV

et

arrêté fédéral sur le crédit d'engagement pour la première phase du raccordement LGV

Rapport sur les résultats de la procédure de consultation

du 15 janvier 2004

Résumé des résultats

La grande majorité des participants à la consultation accorde une grande importance politique et économique au raccordement de la Suisse au réseau ferroviaire européen à grande vitesse et se réjouit que la Confédération présente maintenant le projet de raccordement aux lignes à grande vitesse (LGV). Etant donné le mandat résultant de la votation populaire de novembre 1998 sur le projet FTP et eu égard à l'avancement des projets en France, beaucoup d'organismes consultés estiment qu'un tel projet est présenté tardivement. Seule l'UDC se prononce tout à fait négativement sur le projet.

La plupart des réponses se félicitent d'un projet de raccordement en réseau aux LGV, tel qu'il est proposé dans le projet mis en consultation. Une majorité des cantons se concentre davantage sur l'intégration des régions périphériques; les autres aimeraient que les grands centres soient intégrés en premier lieu.

La participation financière de la Suisse à la première étape de la branche Est de la ligne à grande vitesse (LGV) prévue entre le Rhin et le Rhône n'est quasiment pas contestée.

Etant donné l'ampleur du projet global, la majorité des organismes consultés estime qu'il est inapproprié de diviser les fonds en deux crédits d'engagement. La réduction du volume d'investissement prévu selon le projet FTP, lequel totalise 1'300 millions de francs (prix de 2003), est quasiment rejetée sur toute la ligne.

Les milieux de la Suisse orientale critiquent sévèrement la répartition des fonds entre la Suisse occidentale et la Suisse orientale. Ils exigent avec véhémence que ces deux régions soient traitées de la même manière en ce qui concerne le montant des investissements et la possibilité de co-financer les mises de fonds dans les régions étrangères proches de la frontière.

Les milieux consultés proposent donc que les objets suivants soient réalisés dans une première phase (entre parenthèses:les investissements prévus en millions de francs): contribution au Haut-Bugey (165), aménagement du nœud de Genève (40), contribution à l'Arc jurassien (40), aménagement du nœud de Lausanne (30), Berne – Neuchâtel (100), contribution à la LGV Rhin – Rhône (125), contribution à la ligne Belfort – Delle et aménagement de Delle – Bienne (40), Bülach – Schaffhouse (130), St-Gall – St. Margrethen (80), St-Gall – Constance (60), St. Margrethen – Sargans (70), contribution à l'électrification de la ligne Lindau – Geltendorf (75); soit au total 955 millions de francs ou beaucoup plus que le montant figurant dans le projet mis en consultation par le Conseil fédéral.

Selon la plupart des organismes consultés, les éventuelles prestations régionales qui, le cas échéant, peuvent être fournies grâce aux investissements pour le raccordement LGV doivent être commandées en commun par la Confédération et les cantons, en fonction des dispositions actuelles de la loi sur les chemins de fer. La plupart des milieux consultés - dans la mesure où ils se sont prononcés sur cette question - estiment qu'il n'est pas nécessaire de les inscrire encore dans le plan directeur cantonal.

En conclusion, on constate que le projet en question rencontre un large soutien lors de la procédure de consultation. La plupart des milieux consultés exigent que la réalisation du raccordement LGV soit mise en œuvre plus rapidement, que la première phase soit plus grande, voire qu'il n'y ait pas de subdivision en diverses phases (un seul crédit global).

Table des matières

| | | |
|----------|---|----------|
| 1 | Introduction | 2 |
| 1.1 | Mandat | 2 |
| 1.2 | Milieux consultés..... | 2 |
| 1.3 | Réponses..... | 2 |
| 2 | Déclarations liminaires sur le projet | 2 |
| 3 | Analyse de la liste des questions | 2 |
| 3.1 | Intégration des grands centres, ainsi que des centres petits et moyens (question 1) | 2 |
| 3.2 | Soutien de la ligne à grande vitesse Rhin- Rhône (question 2) | 2 |
| 3.3 | Phasage et redimensionnement (question 3) | 9 |
| | 3.3.1 Phasage - répartition en deux crédits d'engageent | 9 |
| | 3.3.2 Redimensionnement..... | 2 |
| 3.4 | Mesures régionales (question 4)..... | 2 |
| | 3.4.1 Commande commune des prestations | 2 |
| | 3.4.2 Inscription dans le plan directeur | 2 |
| 3.5 | Autres remarques (question 5)..... | 2 |

1 Introduction

1.1 Mandat

Par sa décision du 10 septembre 2003, le Conseil fédéral a autorisé le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) à réaliser une procédure de consultation sur les projets de loi fédérale concernant le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau ferroviaire européen à grande vitesse (loi sur le raccordement aux LGV) et d'arrêté fédéral sur le crédit d'engagement pour la première phase du raccordement LGV.

1.2 Milieux consultés

Par lettre du 15 septembre 2003, la procédure de consultation a été ouverte à l'intention de tous les cantons, de 13 partis politiques, de 10 associations faïtières de l'économie et de 23 autres organisations. Le délai pour les réponses a été fixé au 15 décembre 2003.

1.3 Réponses

113 réponses ont été reçues. Sur les milieux consultés, tous les cantons ont répondu, de même que 8 partis politiques, 6 associations faïtières de l'économie et 14 autres organisations. A cela s'ajoutent les avis de 41 organismes non interpellés.

2 Déclarations liminaires sur le projet

La grande majorité des milieux consultés accorde une grande importance au raccordement de la Suisse au réseau européen à grande vitesse. La réduction des temps de parcours vers les grandes zones économiques étrangères proches de la frontière est fondamentale pour le développement de l'économie et des transports de tout le pays. Si la Suisse, place économique et pays touristique, est plus facilement accessible, il en résultera une amélioration de sa compétitivité et de sa position géographique. La réalisation du raccordement LGV donnera en outre d'importantes impulsions à l'économie régionale et les régions frontalières seront encouragées. Il faut éviter d'autres retards dans la construction, de manière à pouvoir respecter les obligations contractées lors de la votation populaire et à envoyer simultanément des signaux positifs à l'intention de la France et de l'Allemagne.

Autre avantage: le transfert du trafic routier et aérien sur le rail. En maîtrisant les transports de façon écologique et en donnant d'importantes impulsions économiques, le projet LGV contribue dans une large mesure au développement durable du pays, ce qui profitera notamment aux futures générations.

Les réactions des milieux consultés en Suisse orientale, occidentale et septentrionale, mais aussi celles des autres régions ont été très différentes. Les réponses de la Suisse orientale critiquent verbalement la subdivision des fonds entre la Suisse orientale et la Suisse occidentale et exigent une nouvelle répartition entre les deux régions. La CTSO souligne en revanche qu'un crédit de 1,2 milliard de francs était prévu au début uniquement pour améliorer le raccordement de la Suisse occidentale aux lignes françaises à grande vitesse (LGV). Les représentants de l'Espace Mittelland et le BLS rappellent en outre que leur région, qui se trouve à l'écart des grands aéroports, dépend particulièrement d'un raccordement aussi complet et efficace que possible aux LGV européennes. Les milieux consultés en Suisse centrale et en Suisse méridionale exigent que la mise en oeuvre du projet LGV ne se fasse pas au détriment des NLFA.

De nombreux milieux consultés exigent que le projet soit revu intégralement. Ils s'opposent notamment à un échelonnement du crédit en deux phases et demandent à la place un traitement dans un

projet global où les divers projets partiels seraient réalisés « progressivement » selon leur maturité et selon les possibilités.

Divers cantons et diverses organisations sont d'avis que l'analyse des avantages macro et micro-économiques des diverses lignes n'est pas suffisante. D'autre part, ils exigent que le projet LGV montre plus clairement quels projets doivent notamment être réalisés pour des raisons politiques ou de transport. Par ailleurs, le projet devrait être mieux coordonné avec ceux de la 2^e étape de Rail 2000, des NLFA et des réseaux RER. Deux organisations regrettent aussi l'absence de propositions visant à améliorer le réseau de transport entre Genève et St-Gall pour la période 2030-2040.

L'UDC est d'avis que les grands projets ferroviaires ne bénéficient plus d'une légitimation démocratique, étant donné que les conditions-cadres financières se présentent actuellement d'une toute autre manière qu'en 1998. Il faudrait donc examiner si les grands projets ne doivent pas être approuvés encore une fois dans le cadre d'une nouvelle votation populaire.

3 Analyse de la liste des questions

3.1 Intégration des grands centres, ainsi que des centres petits et moyens (question 1)

La question avait la teneur suivante : Considérez-vous comme juste et appropriée la solution qui prévoit d'intégrer les centres, petits et moyens, ainsi que les régions périphériques au même titre que les grands centres?

| | OUI | OUI conditionnel | NON |
|------------|--|---|---------------|
| C | BE, GL, FR, SH, AR, AI, VS, VD, SG, GR, TG, NE, JU | SO, BS, BL, GE | ZH, UR |
| P | CSP, VS, UDF, PLS, PSS, PRD | PDC | UDC |
| AFE | USAM, transfair | | ecs, UPS, USS |
| CI | CTSO, CDTP-est | CDTP-NO | |
| ECF | | CFF, SOB | |
| O | AGRW, AIJ, BECMU, CITAJ, CTJ, EM, FTJ, SAB | CCIN, CP, EAP, FERo, FRS, GTH, HKBB, HKGR, HKSGA, CITRAP, CITRAP-ZH, LITRA, ProB, FST, ATE, UTP, UTP-ZH | USIC, VTVG |

13 cantons, 6 partis, 2 associations faïtières, 2 conférences et 8 organisations ont soutenu en principe la prise en compte des intérêts régionaux lors de la conception du raccordement LGV. Une telle intégration correspond au système des transports publics et au fédéralisme (PLS, CSP), conduit à une répartition équilibrée des avantages et des charges entre les régions (BE, VS, Verts Suisses, PSS, 4 organisations), et soutient des régions à faibles structures (GL, AR, AI, TG, GR, SG, SH, VS, PLS, PSS) qui pourraient se positionner comme régions dynamiques au cœur de l'Europe (NE, 3 organisations). Par ailleurs, cela serait partiellement requis par le droit international (NE, GE, PDC). Les organisations touristiques craignent qu'une orientation unilatérale sur les grandes agglomérations puisse défavoriser encore plus les régions périphériques.

La grande majorité des milieux consultés accorde la priorité absolue à la coordination du raccordement LGV avec le trafic voyageurs national et régional. Dans ces conditions, LU, SZ, OW, NW, ZG, TI se prononcent aussi en faveur d'une intégration des régions, de même que la CDTP. GL, SH, AR, AI, TG, GR et SG estiment que le concept réseau permet de satisfaire au mandat constitutionnel relatif à la jonction de la Suisse orientale et occidentale. Suivant la ligne, il en résulterait de nettes améliorations pour les régions et l'ensemble du pays.

4 cantons, 1 parti, 1 conférence, 2 chemins de fer et 17 organisations sont partiellement d'accord sur l'intégration des centres petits et moyens et des régions périphériques. Des lignes devraient constituer des services d'apport aux lignes à grandes vitesses (5 organisations) ou contribuer à délester d'autres lignes (VS, PLS, PSS, ecs, USAM, 2 organisations). Une intégration ne serait justifiée que si la rentabilité de la ligne d'apport est établie (SO, PDC, ecs, USAM, CDTP-NO, 7 organisations), le crédit disponible le permet ou que la ligne présente un intérêt macroéconomique considérable (2 organisations). L'objectif est de réaliser des trains de mesures cohérentes, axées sur l'avenir et qui apportent le plus grand avantage global, notamment sous l'aspect des synergies avec d'autres projets. Le SOB trouve que les principaux avantages des aménagements doivent se traduire par une amélioration du raccordement au réseau étranger LGV ou par des réductions de temps de parcours et non par la réduction de problèmes de capacité qui seraient occasionnés principalement par un trafic intérieur suisse très développé. Les CFF aimeraient au moins examiner la possibilité de renoncer à des aménagements motivés par des raisons politiques et qui ne présentent pas d'avantages pour le transport voyageurs international.

2 cantons, 1 parti, 3 associations faîtières et 2 organisations rejettent fondamentalement l'idée d'une intégration des centres petits et moyens. Ils estiment que les fonds pour le raccordement LGV devraient surtout garantir la jonction rapide et efficace des grandes agglomérations aux métropoles étrangères proches de la frontière. SAV et ecs exigent que la date de réalisation des projets dépende d'une réglementation claire des priorités suivantes: urgence du point de vue des transports, volume du trafic actuel et futur, avantages macroéconomiques pour la Suisse (réductions des temps de parcours), rentabilité (rapport positif entre les coûts et les avantages) et coordination temporelle avec les plans d'aménagement à l'étranger. Pour des raisons financières, il ne serait guère justifié de développer cinq lignes transfrontalières pour un raccordement au réseau TGV français. Pour des raisons financières, mais aussi de durabilité, il serait illusoire de raccorder aussi directement les petits centres et les régions périphériques aux LGV.

3.1.1 Déclarations sur l'intégration des projets concrets

Les milieux consultés se sont aussi prononcés en partie sur la gamme des projets présentés.¹

| | La gamme des projets concrets tient trop fortement compte de certains aspects de politique régionale | La gamme des projets concrets tient trop peu compte de certains aspects de politique régionale |
|-------------|---|---|
| C | ZH, UR, BL, GL, AG, SH, AR, AI, SG, GR, TG | ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, ZG, FR, SO, GL, BL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, VD, VS, NE, GE, JU |
| P | Verts Suisses, PSS, PRD | Verts Suisses, PSS |
| A FE | | USS |
| CI | CDTP-est | CTSO, CDTP-RegZ, CDTP-est |
| ECF | SOB | BLS, SOB |
| O | HKSGA, SAB, SchVB, SOB, FST, ATE | BEKMU, CCIN, CCIV, CITAJ, CTJ, EM, FERo, FTJ, HKGR, HKSGA |

11 cantons, 3 partis, 1 conférence, 1 chemin de fer et 7 autres organisations ont estimé que la gamme des projets tenait trop fortement compte de certains aspects de politique régionale. GL, TG, AI, AR, SH, GR, SG, les Verts suisses, CDTP-est et 2 organisations sont d'avis que le projet favorise trop la Suisse occidentale. Le PSS, le SOB et 2 autres organisations aimeraient renoncer au raccordement ferroviaire de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, car il n'y a pas de lien objectif avec le

¹ La formulation de la question a pour effet que certains milieux consultés peuvent être mentionnés dans les deux moitiés du tableau, notamment lorsque un projet déterminé est sous-estimé, alors qu'un autre est surestimé.

raccordement LGV. Le canton AG se demande quelle est l'importance de l'axe transjurassien et de la boucle de la Suisse orientale.

22 cantons, 2 partis, 1 association faîtière, 3 conférences, 2 chemins de fer et 10 autres organisations estiment que la gamme des projets tient trop peu compte de certains aspects de politique régionale. Selon LU, OW, ZG, SO et SZ, la coordination avec le trafic national régional et longues distances est insuffisante dans la mesure où les explications du chiffre 1.6.2 du projet mis en consultation ne sont pas assez contraignantes.

GL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, CDTP-est et IBK exigent que la moitié du crédit, soit 650 millions de francs, soit investie dans des projets de Suisse orientale dans le cadre d'une attribution équilibrée des fonds durant la période 2004-2012 (pour les détails, voir chiffre 3.3). Selon une organisation de Suisse orientale, il faut, du point de vue matériel et temporel, donner la priorité à l'intégration des régions périphériques qui permettent les plus grandes perspectives de croissance en provenance des zones étrangères proches de la frontière. A cet égard, la Suisse orientale, parmi les régions périphériques, se place certainement au premier plan. Ce n'est pas seulement la porte conduisant aux régions allemandes les plus riches telles que la Bavière et le Bade-Wurtemberg, mais c'est surtout la voie qui permet le développement économique de la Suisse vers l'Est, étant donné qu'à long terme les plus fortes impulsions économiques, en tout cas pour l'industrie, proviendront de l'Europe de l'Est. Les exportations des entreprises de Suisse orientale vers ces pays sont supérieures à la moyenne suisse.

Pour le corridor Zurich – Munich, la CDTP-RegZ exige non seulement les aménagements proposés entre St-Gall et St. Margarethen, mais aussi la mise en place des capacités qui n'existent pas encore sur la ligne Zurich – Winterthour – St-Gall. Afin d'atteindre un temps de parcours inférieur à 60 minutes, nécessaire pour l'effet sur le réseau, il faudrait en outre prendre des mesures pour réduire le temps de parcours entre Zurich et St-Gall. Pour le corridor Zurich - Schaffhouse - Stuttgart, l'accent devrait être mis sur l'augmentation absolument urgente des capacités de la ligne, l'établissement des correspondances à Schaffhouse pour les trains provenant de l'aéroport de Zurich et de Winterthour et l'harmonisation avec le nœud de Singen à l'heure pleine. Cela étant, on créerait une base pour l'effet réseau visé dans le triangle constitué par St-Gall, Singen et Zurich et, partant, dans toute la Suisse orientale.

Le co-financement de l'électrification de la ligne Lindau – Geltendorf est approuvé par: GL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, PDC, USAM, CDTP-est, les CFF, 8 autres organisations et le MinBW.

Selon BE, SO, NE, VD, VS, GE, JU, FR, le PLS, le PSS, les Verts suisses, l'USS, la CTSO, le BLS et 7 autres organisations, il est absolument indispensable d'intégrer la ligne Neuchâtel – Berne. Etant donné le manque de capacité dans le nœud de Bâle et de la ligne Olten – Bâle, il faut absolument éviter de concentrer le trafic sur Bâle. La ligne Bâle – Mannheim est actuellement portée à quatre voies. Compte tenu des convois prévus dans la région de Bâle et de la concentration des parcours TGV via Bâle, il y aura d'énormes problèmes de capacité dans le nœud de Bâle et sur les lignes suisses qui le desservent. Il conviendrait dès lors de délester ces lignes principales du trafic international et intérieur. Les faibles capacités encore disponibles doivent être prévues pour le transit via le Lötschberg – Simplon. L'itinéraire du TGV Rhin – Rhône via Bâle n'apporte de gain de temps ni à Berne ni à la Suisse occidentale par rapport à l'itinéraire passant par l'Espace Mittelland / Berne – Neuchâtel – Pontarlier – Frasnay – Dijon – Paris. On ne comprend donc pas pourquoi la ligne Berne – Neuchâtel est mentionnée uniquement comme option au cas où le TGV Rhin – Rhône ne serait pas construit.

VD, NE, FR, VS, JU, BE, GE, la CTSO et 6 organisations regrettent que le projet du Conseil fédéral ne mentionne pas la revitalisation de la liaison entre le Valais et Genève le long de la rive sud du lac Léman (accès au réseau TGV). Comme la ligne située au sud du lac de Constance, cette ligne

devrait aussi bénéficier d'investissements dans le cadre de la deuxième phase du raccordement LGV.

GE exige que l'amélioration et la construction du nouveau tronçon Genève Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA) soient financées par les fonds du raccordement LGV. Un traité international impose depuis longtemps une obligation en la matière. Le projet doit être attribué à la deuxième phase.

3.2 Soutien de la ligne à grande vitesse Rhin- Rhône (question 2)

La question avait la teneur suivant: Apportez-vous votre soutien au fait que la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône soit intégrée à la première phase du projet de raccordement aux LGV?

| | OUI | NON |
|------------|---|--------------------|
| C | ZH, BE, LU, SZ, OW, NW, ZG, FR, SO, BS, BL, AG, TI, VD, VS, NE, GE, JU | |
| P | PDC, PLS, PRD | UDF, Verts suisses |
| AFE | ecs, SAV, USS | |
| CI | CTSO, CDTP-CH, CDTP-NO, | |
| ECF | CFF, SOB | |
| O | AGRW, AIJ, CCIV, CISL, CP, CTJ, EAP, FERo, FRS, GdD, GdR, GTH, HKBB, CITRAP, CITRAP-NO, Litra, MunL, ProB, RegB, SAB, SchVB, USS, FST, ATE, UTP, UTP-ZH, VTGV | USIC |
| A | ADA, ADAC, ADT, CAM, CCIAM, CGHR, CTF, HKHB, ITGV, ORhC, RegA, FRG, SIVOM, StB, StF, StL, UHA, VBU, ViM | |

18 cantons, 3 partis, 3 associations faïtières, 3 conférences, 2 chemins de fer, 27 organisations et 19 organismes interpellés dans les régions étrangères proches de la frontière sont favorables à ce que la ligne TGV Rhin-Rhône soit intégrée dans la première phase du raccordement LGV. Les partisans de cette mesure estiment qu'aucun autre élément du projet n'apporte autant de gains de temps substantiels au nord-ouest, à l'est et au centre de la Suisse. La liaison de plusieurs centres du système interurbain suisse aux grandes zones économiques des régions étrangères proches de la frontière assure à cette ligne un grand effet sur le réseau. Par la même occasion, le projet, notamment dans l'optique suisse, constitue l'un des programmes fondamentaux d'interconnexion des chemins de fer européens. Une contribution suisse à ce projet montrerait à la France et à l'UE la détermination de notre pays, ce qui est absolument nécessaire étant donné la planification d'un TGV concurrent, qui dessert Bordeaux. Par ailleurs, la compétitivité du rail vis-à-vis de la route et du trafic aérien pourrait ainsi être renforcée, ce qui entraînerait une augmentation du nombre des voyageurs ferroviaires et une amélioration des recettes.

OW, SO, TI, le PSS, la CDTP-CH et 2 autres organisations qui rejettent une subdivision des crédits en deux phases préconisent une réalisation du projet dans les meilleurs délais pour pouvoir honorer les obligations contractées vis-à-vis de la France. Le SOB approuve une intégration durant la première phase si des signaux correspondants sont aussi émis vis-à-vis de l'Allemagne pour l'électrification du tronçon Lindau-Geltendorf.

GL, SH, AI, AR, SG, GR, TG et la CDTP-Est rejettent le phasage temporel du projet LGV ainsi que l'inégalité de traitement, temporelle et financière, réservée à la Suisse orientale et ne se prononcent pas directement sur la question de la LGV Rhin-Rhône. Une organisation de Suisse orientale s'oppose à l'insertion dans la première phase si les aménagements en Suisse orientale ne sont pas traités de manière satisfaisante. Une autre organisation de cette région estime que le désenchevê-

trement de la ligne Zurich – Aéroport – Winterthour est prioritaire par rapport aux investissements en France. Du point de vue d'UR, le raccordement LGV vers le sud de l'Allemagne doit être traité en priorité si les fonds ne permettent pas de réaliser tous les projets.

GE plaide pour que la Suisse intervienne auprès de la France pour aménager les deux autres branches de la LGV Rhin – Rhône. FR, VD, l'USAM et trois autres organisations sont favorables à ce que la contribution de la Suisse pour le tronçon Auxonne – (branche ouest de la LGV Rhin – Rhône) soit intégrée maintenant dans la deuxième phase du projet LGV.

3.3 Phasage et redimensionnement (question 3)

La question avait la teneur suivante: Approuvez-vous le projet, sa division en deux phases et les mesures prévues (1^{er} crédit d'engagement: projets en France voisine, convenus bilatéralement et prêts à être réalisés, et mesures intérieures indépendantes de la 2^e étape de RAIL 2000. 2^e crédit d'engagement: projets en France dont le financement est encore incertain et mesures en Suisse qui doivent être harmonisées de manière approfondie avec la 2^e étape de RAIL 2000)? Compte tenu des finances fédérales, faut-il renoncer partiellement ou totalement à la 2^e phase?

3.3.1 Phasage – répartition en deux crédits d'engagement

Principe du phasage

| | Pour le principe du phasage | Contre le principe du phasage |
|------------|--|--|
| C | UR, FR, VD, VS, NE, GE, JU | BE, LU, OW, NW, GL, ZG, SO, BS, BL, SH, AI, AR, SG, GR, AG, TG, TI |
| P | UDF, PLS, PRD | CSP, PDC, Verts suisses, PSS |
| AFE | USAM | ecs, SAV |
| CI | CTSO | CDTP-NO, CDTP-CH, CDTP-est |
| ECF | CFF | SOB |
| O | CISL, CP, CTJ, EM, FERo, hos, CITRAP, CITRAP-NO, MunL, SAB, ATE, UTP | CCIN, FRS, FTJ, GTH, HKBB, LITRA, FST, USIC, VTGV |

7 cantons, 3 partis, 1 association faîtière, 1 chemin de fer et 12 organisations soutiennent le projet à cet égard. FR, VD, VS, NE, GE, JU, l'USAM, la CTSO, les CFF et 4 autres organisations s'accommodent du phasage pour ne pas encore retarder le projet. Quasiment les mêmes milieux estiment que la Suisse, en cas de nouveau retard, pourrait compromettre sa crédibilité vis-à-vis des pays limitrophes, étant donné qu'elle a conclu des traités à ce sujet. Pour ne pas différer encore plus les projets prévus avec la France, le PRD recommande d'édicter une loi-cadre, de définir les différents tronçons du raccordement LGV à l'aide d'une ordonnance approuvée par l'Assemblée fédérale et de prévoir deux ou plusieurs crédits d'engagement.

17 cantons, 4 partis, 2 associations faîtières, 3 conférences, 1 chemin de fer et 9 autres organisations rejettent le projet sur ce point. BE, LU, OW, NW, BL ainsi que la FST, l'ATE et la CDTP-NO trouvent que le phasage diviserait les projets interconnectés. Afin de préserver de véritables options, il faut pouvoir procéder constamment à des adaptations des projets. Cela étant, LU, OW, NW, GL, ZG, SO, BS, BL, AG, SH, AR, AI, SG, TG, ecs, la CDTP-NO et 4 organisations exigent qu'un projet global comprenant un programme de réalisation soit mis en œuvre dans le cadre duquel les divers projets seraient réalisés progressivement selon leur maturité et les possibilités (financières). LU, NW, OW, ZG, SO, TI et la CDTP-CH relèvent que le peuple, lors de la votation sur le FTP, a déjà fixé de manière contraignante le crédit global de 1,3 milliard de francs (prix en 2003) et qu'il existe un mandat constitutionnel ad hoc. L'USS et une autre organisation

s'accommoderaient d'une répartition en deux phases si les finances fédérales le requièrent. BL, l'USS, l'USAM, la CDTP-NO et 6 organisations se plaignent de l'imprécision du deuxième crédit d'engagement. Une organisation est d'avis que la précarité des finances fédérales ne saurait être utilisée comme argument en faveur de l'échelonnement du crédit LGV, étant donné que ce modèle de financement est un fonds qui ne doit de toute manière pas dépasser une certaine limite en matière d'avances. Le risque d'impasse financière est réduit par une gestion sérieuse du fonds.

FR, VD, VS, NE, GE, JU PDC et la CTSO demandent que la Confédération s'engage de manière contraignante en ce qui concerne le contenu et les délais de réalisation de la deuxième phase. A cet égard, la CTSO exige que le deuxième crédit de financement soit présenté au Parlement d'ici à 2007 au plus tard et que le Conseil fédéral se détermine clairement, aujourd'hui déjà, sur son contenu. Tant les opposants que les partisans d'un phasage exigent un arrêté contraignant dans les meilleurs délais, mais d'ici à 2007 au plus tard – que ce soit sous forme d'un crédit global ou d'un deuxième crédit d'engagement – pour financer les projets reportés à la deuxième phase.

Le PRD considère qu'il est approprié d'intégrer au raccordement LGV les crédits de planification concernant les projets de Zurich – Löwenstrasse et de Genève Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA), afin d'en augmenter l'acceptation et pour garantir l'intégration au reste du réseau ferroviaire.

Attribution des projets aux diverses phases

A quelques exceptions près, les milieux consultés se sont prononcés pour que les projets attribués au premier crédit d'engagement restent dans la première phase. L'UDF exige néanmoins que la demande de la France, du 29 avril 2003, concernant la participation aux coûts (76 millions d'euros, soit 114 millions de francs) résultant des aménagements faits sur son territoire soit reportée à la deuxième phase.

Une partie des milieux consultés aimerait reporter dans la première phase les projets suivants, attribués initialement dans la deuxième phase:

Aménagement du nœud de Genève:

| | Pour l'attribution au premier crédit d'engagement |
|-----------|--|
| CI | CTSO |
| O | CISL, CCIV, CTJ, EM, MunL, UTP-ZH |

Aménagement de la ligne Berne – Neuchâtel – Arc jurassien:

| | Pour l'attribution au premier crédit d'engagement (100 mio. fr.) |
|------------|---|
| C | BE, FR, SO, BS, VD, VS, NE, GE, JU |
| CI | CTSO, CDTP-NO |
| ECF | BLS |
| O | CCIN, CCIV, CISL, CTJ, EM, FTJ, MunL, UTP |

Aménagement de la ligne Bienne - Delémont - Boncourt - Delle – Belfort:

| | Pour l'attribution au premier crédit d'engagement |
|------------|--|
| C | BE, FR, SO, BS, TI, VD, VS, NE, GE, JU |
| ECF | CTSO, CDTP-CH, CDTP-NO |
| O | CISL, CTJ, EM, FERo, LITRA, MunL, ATE |

Contribution pour le raccordement ferroviaire de l'aéroport de Bâle-Mulhouse:

| | Pour l'attribution au premier crédit d'engagement |
|----------|--|
| C | SO, BS, BL, TI |

| | |
|------------|---|
| AFE | USAM |
| CI | CDTP-CH, CDTP-NO |
| O | EAP, GdD, GdR, HKBB, hos, RegB |
| A | ADA, ADAC, ADT, CAM, CCIAM, CGHR, CTF, FRG, HKHB, ITGV, ORhC, RegA, SIVOM, StB, StE, StL, UHA, VBU, ViM |

Aménagement de la ligne Bülach – Schaffhouse:

| | |
|------------|--|
| | Pour l'attribution au premier crédit d'engagement |
| C | ZH, GL, SH, AR, AI, SG, GR, TG |
| AFE | USS, transfair |
| CI | IBK, CDTP-est |
| O | GTH, HKTG, LITRA, ProB, FST, ATE, UTP, UTP-Z |
| ECF | CFF |
| A | MinBW |

Electrification Lindau – Geltendorf:

| | |
|------------|--|
| | Pour l'attribution au premier crédit d'engagement (75 mio. fr.) |
| C | GL, AR, AI, SH, SG, GR, TG |
| P | PDC |
| AFE | USAM |
| CI | IBK, CDTP-est |
| ECF | CFF |
| O | HKSGA, HKTG, CITRAP, GTH, LITRA, SAB, FST |
| A | MinBW |

Désenchevêtrement de la ligne Zurich – Aéroport – Winterthour:

| | |
|------------|--|
| | Pour l'attribution au premier crédit d'engagement |
| C | ZH |
| AFE | USS, transfair |
| O | ProB, SAB, ATE, UTP-ZH |

ZH demande que le montant soit d'abord prévu pour la planification d'un projet axé sur l'avenir.

Coire – St. Margrethen – Ulm / Munich:

| | |
|-----------|--|
| | Pour l'attribution au premier crédit d'engagement |
| C | GL, SH, AR, AI, GR, TG |
| P | PDC |
| CI | IBK, CDTP-est |
| O | AGRW, HKTG, UTP |

3.3.2 Redimensionnement

| | Pour le redimensionnement | Contre le redimensionnement |
|------------|----------------------------------|--|
| C | | BE, LU, UR, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU |
| P | UDC, UDF | PDC, Verts suisses, PSS |
| AFE | | ecs, SAV |
| CI | | CTSO, IBK, CDTP-CH, CDTP-est |
| ECF | | SOB |
| O | FRS, USIC | CCIG, CISL, CITAJ, CP, CTJ, EM, FERo, FTJ, HKBB, HKGR, CITRAP-NO, LITRA, MunL, ProB, FST, ATE, UTP |

2 partis et 2 organisations préconisent un redimensionnement de la deuxième phase. L'UDC est persuadée que la légitimation démocratique des grands projets ferroviaires n'existe plus, car les

conditions-cadres financières sont actuellement très différentes de celles qui étaient encore présentées en 1998. Etant donné la très grave situation actuelle des finances fédérales, la garantie du financement conditionne la réalisation des grands projets ferroviaires.

24 cantons, 3 partis, 2 associations faîtières, 4 conférences, 1 chemin de fer et 18 autres organisations rejettent un redimensionnement. Selon ecs et SAB, un redimensionnement du projet LGV pourrait avoir des répercussions négatives sur le réseau ferroviaire de la Suisse centrale, étant donné que le transfert du trafic international sur le rail ne pourrait pas être réalisé dans la mesure prévue. LU, OW, SO, NW, ZG, TI, le PDC, le PSS, ainsi que la CDTP-CH et 2 organisations estiment qu'un redimensionnement substantiel du raccordement LGV est problématique compte tenu du mandat constitutionnel et de la votation populaire sur le projet FTP de 1998. Pour OW et TI, un redimensionnement constituerait une rupture dans la politique suisse des transports et ne serait pas compris. BE, FR, BL, VD, NE, GE, VS, JU, le PSS, la CTSO et 5 organisations exigent des assurances formelles de la part de la Confédération en ce qui concerne le contenu et les délais de réalisation de la deuxième phase. Le SOB, la CDTP-NO et 5 organisations demandent au Conseil fédéral de mettre en oeuvre le deuxième crédit d'engagement dans les meilleurs délais, mais au plus tard d'ici à 2007. Une organisation déclare que la mauvaise situation financière actuelle ne doit pas avoir pour effet de laisser une infrastructure ferroviaire insuffisante à la prochaine génération. Les CFF estiment qu'il faut au moins examiner pour la deuxième phase si l'on peut renoncer à des aménagements motivés par des raisons de politique régionale et qui ne présentent pas d'avantages pour le transport international des voyageurs. Selon UR, il faudrait créer des unités performantes, même si les finances fédérales se trouvent dans une situation défavorable.

Quelques milieux consultés ont proposé une augmentation de certains crédits ou leur modulation. GL SH, AR, AI, SG, GR, TG aimeraient que le crédit de l'aménagement Zurich – Winterthour – St-Gall soit augmenté à 200 millions de francs dans le cadre de la deuxième phase. Le PSS, le SOB et 2 organisations souhaitent que les fonds prévus dans le projet pour le raccordement ferroviaire de l'aéroport de Bâle – Mulhouse servent à financer l'amélioration des deux lignes transjurassiennes, à savoir Lausanne – Vallorbe – Frasné et Berne – Neuchâtel – Frasné. Le BLS exige que 95 millions de francs soient prévus dans le message pour l'aménagement de la ligne Berne – Neuchâtel. Avec ce montant, le BLS serait à même de réaliser les deux îlots de double voie nécessaires pour le trafic à grande vitesse entre Rosshäuser et Gümmenen, ainsi qu'entre le Pont de la Thielle et Marin-Epagnier. Il serait ainsi possible d'écouler sans friction ce trafic et le trafic régional/RER sur ces deux tronçons importants pour les voies de communication Berne – Suisse occidentale. GL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, la CDTP-Est et IBK exigent que dans le cadre d'une attribution équilibrée des fonds de 2004 à 2012, la moitié du crédit ou un total de 650 millions de francs soit investie dans des projets de Suisse orientale.

3.4 Mesures régionales (question 4)

La question 4 adressée aux cantons avait la teneur suivante:

1. *Les mesures prévues sur certains tronçons permettront des prestations de transport qu'il faudra peut-être attribuer au trafic régional. Compte tenu de votre planification financière à moyen terme, dans quelle mesure pouvez-vous affirmer que vous commanderez ces prestations en collaboration avec la Confédération? Êtes-vous prêts à fixer vos intentions de manière contraignante dans le plan directeur cantonal?*

La question 4 adressée aux autres milieux consultés avait la teneur suivante :

2. *Les mesures prévues sur certains tronçons permettront des prestations de transport qu'il faudra peut-être attribuer au trafic régional. De votre point de vue, dans quelle mesure la Confédéra-*

tion et les cantons doivent-ils commander en commun ces prestations? Faut-il fixer une intention appropriée dans le plan directeur cantonal?

3.4.1 Commande commune des prestations

Cantons

Les cantons suivants ont déclaré leur intention de prendre en compte ces prestations dans leur planification financière à moyen terme et de commander conjointement à la Confédération:

| | Déclaration d'intention |
|----------|-------------------------|
| C | VD, VS, JU |

Autres organismes consultés

Les autres organismes consultés répondent comme suit:

| | Pour une commande collective | Explicitement contre une commande collective |
|------------|--|--|
| P | PDC, V, PLS, PSS | |
| AFE | ecs, UPS, transfair | |
| CI | CDTP-CH, CDTP-No | |
| O | AGRW, FERo, GTH, CITRAP, IHK, LITRA, SAB, USIC, ATE, UTP, UTP-ZH | FRS, hos, FST |

3 cantons, 4 partis, 3 associations faîtières et 11 autres organisations sont favorables à ce que la Confédération et les cantons commandent ensemble ces prestations. VD, VS et JU ont émis une déclaration d'intention en ce sens ou les ont déjà inscrites dans leurs plans directeurs. ZH et BE ne seraient pas opposés à une commande commune, mais ils ne peuvent pas commander d'offres supplémentaires faute de capacités sur leurs réseaux. LU, SZ, OW, NW, ZG, SO, BS et TI partent du principe que la loi sur les chemins de fer restera inchangée et que les cantons et la Confédération commanderont en commun les prestations du trafic régional.

3 organisations s'opposent à la commande commune des prestations.

NE sera disposé en principe à passer une commande commune à condition que les lignes de raccordement LGV n'aient pas le caractère de lignes IR dont le financement serait du ressort de la Confédération. Les cantons UR, SZ et SO ne s'attendent pas à une modification de leur offre de transport régional en raison du raccordement LGV. AG estime qu'une déclaration d'intention n'est pas nécessaire, car son offre de trafic régional remplit la fonction d'apport aux liaisons longues distances, abstraction faite des mesures ponctuelles. LU et ZG soutiennent en outre l'adaptation de la LCdF dans le cadre de la réforme des chemins de fer 2, qui crée la possibilité de conclure des conventions pluriannuelles sur l'offre.

Transfair et une organisation aimeraient que les nouvelles lignes transfrontalières de trafic régional soient spécialement encouragées par la Confédération, du moins durant la phase initiale. Une autre organisation propose que les pays limitrophes éventuellement concernés fournissent une participation financière.

3.4.2 Inscription dans le plan directeur

Cantons

Les cantons se sont prononcés comme suit sur l'opportunité d'inscrire les prestations supplémentaires de trafic régional dans leurs plans directeurs:

| | Pour l'inscription | Contre l'inscription | Déjà inscrit |
|----------|--------------------|----------------------------|--------------|
| C | BE, LU, ZG, SO, NE | ZH, SZ, OW, NW, BS, BL, AG | VS, JU |

Autres milieux consultés

Ils se sont prononcés comme suit sur la question:

| | Pour l'inscription | Contre l'inscription |
|-----------|---------------------|----------------------|
| P | UDF | PDC, PRD |
| CI | CDTP-CH | CDTP-NO |
| O | UTP, ATE, CITRAP-NW | LITRA, FRS |

5 cantons, 1 parti, 1 conférence et 3 organisations se prononcent pour des déclarations d'intention ad hoc dans les plans directeurs cantonaux.

7 cantons, 2 partis, 1 conférence et 2 organisations s'y opposent. ZH estime que le plan directeur n'est pas un instrument approprié. BS et BL, la CDTP-NO et le PDC estiment que ces plans, axés sur le long terme, ne sont pas assez souples pour qu'on puisse y inscrire la forme de l'offre du trafic régional. Pour AG, le plan directeur est un instrument de coordination de l'aménagement du territoire et n'est donc pas contraignant pour des engagements concernant la commande. La CDTP-CH estime qu'une telle commande n'est pas nécessaire, mais l'accepterait s'il en résultait une véritable obligation pour la Confédération.

SZ, OW, TI et la CDTP-CH font remarquer que la question doit être réglée dans le cadre de la réforme des chemins de fer 2, au cas où le financement de l'infrastructure serait touché.

3.5 Autres remarques (question 5)

Le PDC exige qu'un montant de 10 millions de francs soit prévu dans le cadre de la première phase pour procéder à des études approfondies à long terme et à des analyses coûts-bénéfices concernant certains projets.

Le PRD regrette qu'il manque un aperçu général des projets FTP ainsi que de leurs coûts subséquents, et il table sur le fait que celui-ci sera mis à disposition des commissions chargées de l'examen préalable.

Les Verts suisses exigent que des services d'essai soient prévus avec l'intégration du trafic régional, afin de pouvoir tester d'éventuels effets de transfert. Si les prestations supplémentaires fournies à titre d'essai donnaient satisfaction, elles pourraient être incluses dans l'offre.

GE, le PSS et 1 organisation se félicitent expressément des mesures visant à réduire la durée des contrôles aux frontières. Ceux-ci doivent être réalisés aussi rapidement que possible.

SO, TI, OW et les CDTP estiment que le transfert de fonds à court terme (« le projet A n'est pas possible ou n'est pas possible plus longtemps, de sorte que le projet B est préféré ») ne peut être décidé par le Parlement. Le Conseil fédéral doit être déclaré responsable sur le plan opérationnel (art. 3 de l'arrêté sur le financement du raccordement LGV). Cet article (selon le projet mis en consultation) doit régir les compétences du Conseil fédéral quant à la gestion du crédit d'engagement. Les options mentionnées dans le projet et non encore concrétisés, de même que la renonciation à des éléments essentiels du projet seront du ressort du Conseil fédéral. AG ne peut pas approuver une réglementation aussi vaste. En revanche, le canton peut imaginer que le Conseil fédéral obtienne certaines compétences dans le cadre du programme de réalisation.

Les cantons de Suisse centrale et ZG relèvent que leur région s'intéresse surtout à la réalisation du tunnel de base du Zimmerberg qui garantit des voies d'accès NLFA écologiques et favorables aux riverains (NLFA II), la jonction de la Suisse orientale à la NLFA (aménagement de la ligne St-Gall – Arth-Goldau) et, partant, le raccordement de la Suisse centrale au réseau LGV. Il ne faut en aucun cas prélever des fonds des projets NLFA et Rail 2000, 2^{ème} étape, pour financer des projets LGV. Pour les directeurs des transports publics du nord-ouest de la Suisse, l'élimination des goulets d'étranglement du nœud de Bâle et au-delà (tunnel du Wisenberg) présente une grande priorité. Les mesures ad hoc ne pourraient certes pas être financées par le crédit LGV. Mais les cantons du nord-ouest estiment que la Confédération devrait prendre les mesures nécessaires dans les meilleurs délais.

Annexe Répertoire des abréviations**C Cantons**

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU

P Partis politiques

CSP Parti chrétien social, Zurich
 PDC Parti démocrate-chrétien suisse, Berne
 UDF Union démocratique fédérale, Thoune
 Verts Les Verts Suisse, Berne
 PLS Parti libéral suisse, Berne
 PSS Parti socialiste suisse, Berne
 UDC Union démocratique du centre, Berne

AFE Associations faitières de l'économie

ecs economiesuisse, Association des entreprises suisses, Zurich
 SSEC Société suisse des employés de commerce, Zurich
 UPS Union patronale suisse, Zurich
 USS Union syndicale suisse, Berne
 USAM Union suisse des arts et métiers, Berne
 transfair Syndicat chrétien du personnel des services publics et du tertiaire de la Suisse, Berne

CI Conférences intercantionales des gouvernements cantonaux et des directeurs cantonaux des TP et conférences internationales

CTSO Conférence des transports de suisse occidentale, regroupe les cantons de BE, FR, VD, VS, NE, GE et JU
 IBK Internationale Bodenseekonferenz, Kreuzlingen
 CDTP-CH Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CDTP)
 CDTP-NO Conférence des directeurs cantonaux des transports publics, Région Suisse du nord-ouest, regroupe les cantons BE, SO, BS, BL, AG et JU
 CDTP-RegZ Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CDTP), Région Zurich
 CGSO Conférence des gouvernements des cantons de la Suisse orientale GL, SH, AR, AI, SG, GR et TG

CDTP-est Conférence des directeurs cantonaux des transports publics, Région Suisse orientale, regroupe les cantons GL, SH, AR, AI, SG, GR et TG

ECF Entreprises de chemin de fer

BLS Chemin de fer du Lötschberg SA, Berne

CFF Chemins de fer fédéraux, Berne

SOB Schweizerische Südostbahn, St-Gall

O Autres organisations, associations, communes, particuliers

EV Etranger voisin

ADA Agence de Développement de l'Alsace, Colmar

ADAC Allgemeiner Deutscher Automobil-Club Südbaden, Freiburg i. BR.

ADT Association Départementale du Tourisme du Haut-Rhin, Colmar

AGRW Arbeitsgemeinschaft Rheintal-Werdenberg, Rheineck

AIJ Assemblée interjurassienne, Moutier

BEKMU Kantonal-Bernischer Gewerbeverband, Berthoud

CAM Communauté d'Agglomération Mulhouse Sud Alsace, Mulhouse

CCIAM Chambre de Commerce et d'Industrie Sud Alsace Mulhouse, Mulhouse

CCIG Chambre de commerce et d'industrie de Genève, Genève

CCIN Chambre Neuchâteloise du commerce et de l'industrie, Neuchâtel

CCIV Chambre Valaisanne de commerce et d'industrie, Sion

CGHR Conseil Général du Haut-Rhin, Colmar

CISL Communauté d'intérêt de la ligne Simplon-Loetschberg, Delémont

CP Centre patronal, Paudex

CTF Communauté de Communes des Trois Frontières, Saint-Louis

CTJ Conférence Transjurassienne, La Chaux-de-Fonds

EAP EuroAirport aéroport Bâle-Mulhouse, Bâle

EM Espace Mittelland, Berne

FERo Fédération des Entreprises Romandes, Genève

FRG Freiburger Regio-Gesellschaft, Freiburg i. Br.

| | |
|----------|--|
| FRS | Fédération Routière Suisse, Bern |
| FTJ | Fédération du Transjuralpin, Neuchâtel |
| GdD | Commune de Dornach |
| GdR | Commune de Riehen |
| GTH | GOTTHARD, SAN GOTTARDO, SAINT-GOTHARD, Zurich |
| HKAG | Chambre de commerce et d'industrie d'Argovie, Aarau |
| HKBB | Chambre de commerce et d'industrie des deux Bâle, Bâle |
| HKGL | Chambre de commerce et d'industrie de Glarus, Glaris |
| HKGR | Chambre de commerce et d'industrie et association patronale des Grisons, Coire |
| HKHB | Chambre de commerce et d'industrie haut Rhin-Lac de Constance, Constance |
| HKLI | Chambre de commerce et d'industrie du Liechtenstein, Vaduz |
| HKSGA | Chambre de commerce et d'industrie St-Gall-Appenzell, St-Gall |
| HKTG | Chambre de commerce et d'industrie de Thurgovie, Weinfelden |
| hos | Hôtellerie suisse, Berne |
| CITRAP | Communauté d'intérêts pour les transports publics, Fribourg |
| CITRAPno | Communauté d'intérêts pour les transports publics Suisse du nord-ouest, Bâle |
| ITGV | Interligne TGV Belfort-Bienne, Delle |
| LITRA | Service d'information pour les transports publics, Berne |
| MinBW | Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg, Stuttgart |
| MunL | Municipalité de Lausanne |
| ORhK | Conférence germanofrancosuisse du Haut Rhin, Fribourg en Br. |
| ProB | Pro Bahn Schweiz, Zurich |
| RegA | Région Alsace, Conseil Régional, Strasbourg |
| RegB | Regio Basiliensis, Bâle |
| SAB | Groupement suisse pour les régions de montagne, Berne |
| SchVB | Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mühlhausen, Binningen |
| SIVOM | Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple, Volgelsheim |
| StB | Commune de Breisach am Rhein |
| StE | Commune d'Emmendingen |

| | |
|--------|---|
| StF | Commune de Fribourg en Br. |
| StL | Commune de Lörrach |
| FST | Fédération suisse du tourisme, Berne |
| UHA | Université du Haut-Rhin, Mulhouse |
| USIC | Union Suisse des Sociétés d'Ingenieurs-Conseils, Bern-Liebefeld |
| VBU | Vereinigung Badischer Unternehmensverbände, Freiburg i. Br. |
| ATE | Association Transports et Environnement, Berne |
| ViM | Ville de Mulhouse |
| UTP | Union des transports publics, Berne |
| UTP-ZH | Union des transports publics du canton de Zurich, Zurich |
| VTGV | Association TGV via Bâle, Bâle |
| VTGV | Verein TGV via Basel, Basel |