



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

Référence du dossier: 012.21/2007-08-16/

Vue d'ensemble du FTP

Rapport sur les résultats de la consultation

Septembre 2007



Résumé des résultats

La vue d'ensemble FTP et le futur développement de l'infrastructure ferroviaire ont suscité un écho positif. La grande majorité des milieux consultés soutient les objectifs et les principaux contenus du projet. Il y a un consensus sur le fait qu'une bonne infrastructure de transport, dotée d'une bonne offre de services ferroviaires, est importante pour la position de la Suisse.

L'extension de l'infrastructure ferroviaire, prévue par le ZEB, est donc largement approuvée. L'offre ZEB, dotée de environ de 5 milliards de francs, doit être considérée comme un « minimum » et être réalisée rapidement. La grande majorité des milieux consultés exige en outre des investissements supplémentaires, à savoir la réalisation de toutes les options d'extension du ZEB ou certaines d'entre elles ou encore d'autres constructions, ainsi qu'un début plus rapide des travaux.

Une petite majorité critique le fait que les grands projets non nécessaires pour l'offre ZEB aient été biffés des actes normatifs ad hoc. Certains estiment que le projet en question ne représente pas une base suffisante pour évaluer ces tronçons. D'autres considèrent que la suppression de ces projets est un acte contestable du point de vue de la démocratie. La réalisation immédiate ou future d'au moins quelques-uns de ces projets, notamment le tunnel du Wisenberg et le tunnel de base du Zimmerberg, bénéficie d'un large soutien, raison pour laquelle les décisions sur le réseau doivent rester en vigueur.

Une nette majorité souhaite qu'un nouveau projet soit présenté ultérieurement. Mais celui-ci doit être publié plus tôt et non « au plus tard en 2016 ». Il doit être rédigé comme une « véritable » vue d'ensemble et être plus complet. Sa publication est attendue entre 2009 et 2014. Les options d'extension non réalisées avec le ZEB, les projets dont la suppression est demandée (notamment le tunnel du Wisenberg et le tunnel de base du Zimmerberg II) et d'autres projets doivent être pris en considération. Il faut aussi inclure le trafic régional, améliorer les bases de planification et éclaircir les questions de financement.

Quant au plan financier, une majorité demande le découplage du financement de la NLFA et du ZEB, notamment parce que le volume d'investissement prévu par le FTP (30,5 milliards de francs) ne devrait pas suffire pour réaliser les quatre grands projets (NLFA, RAIL 2000/ZEB, R-LGV, lutte contre le bruit). Les surcoûts induits par la NLFA ne devraient pas être compensés par le redimensionnement du ZEB. Il faut réserver à ce dernier les fonds prévus initialement pour RAIL 2000. Un financement supplémentaire doit être élaboré pour la NLFA.



Référence du dossier: 012.21/2007-08-23/65

Seule une minorité exige que le volume d'investissement FTP de 30,5 milliards de francs (prix de 1995) soit respecté et que les surcoûts de la NLFA soient absolument compensés par d'autres projets FTP. Par ailleurs, on relève souvent que le montant de 30,5 milliards ne constitue pas une somme fixée par la loi. L'adaptation prévue du crédit global NLFA et du règlement du fonds est donc acceptée en principe.

La petite majorité qui rejette le projet ne conteste pas le principe de l'extension de l'infrastructure ferroviaire. Elle exige toutefois des bases plus transparentes et estime que le projet ne répond pas à l'exigence d'une vue d'ensemble et n'est pas conforme à la volonté du peuple.



Référence du dossier: 012.21/2007-08-23/65

Table des matières

1	Introduction.....	5
	1.1 Mandat.....	5
	1.2 Milieux invités	5
	1.3 Milieux consultés	5
2	Attitude générale	6
3	Analyse du catalogue des questions.....	6
	3.1 Objectif général du projet (question 1)	6
	3.2 Loi sur le développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB) et arrêté sur le crédit d'ensemble (question 2)	10
	3.3 Adaptations des décisions concernant la NLFA et RAIL 2000 (question 3)	14
	3.4 Projet à présenter d'ici à 2016 (question 4)	15
	3.5 Adaptation du crédit d'ensemble de la NLFA (question 5).....	17
	3.6 Augmentation temporaire de l'endettement / prolongation du délai de remboursement des avances (question 6)	19
	3.7 Autres remarques (question 7).....	21
	Annexe 1: Liste des réponses envoyées lors de la procédure de consultation	23



1 Introduction

1.1 Mandat

En 2005, le Parlement a chargé le Conseil fédéral de présenter d'ici à 2007 une « vue d'ensemble du futur développement des grands projets ferroviaires et des phases ultérieures, ainsi que de leur financement ».

Le 4 avril 2007, le Conseil fédéral a mandaté le DETEC pour qu'il ouvre une procédure de consultation ad hoc. Le document mis en consultation exposait la situation financière du fonds FTP, ainsi que le projet d'offre et les projets d'infrastructure concernant le « futur développement de l'infrastructure ferroviaire » (ZEB).

1.2 Milieux invités

La consultation a commencé le 16 avril 2007 et a duré jusqu'au 6 juillet 2007. Les organismes suivants ont été invités à donner leurs avis : les cantons, les partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale, les associations économiques et les organisations actives au niveau national, les associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne, ainsi que d'autres milieux intéressés.

1.3 Milieux consultés

104 réponses ont été reçues.

	Destinataires (total)	Réponses	Dont renonciation à se prononcer quant au fond
Cantons	26	32 (25 cantons et 7 conférences cantonales)	1
Partis politiques	16	8	
Associations économiques	10	9	3
Organisations	40	24	
Autres/réponses spontanées		31	
Total	92	104	4



2 Attitude générale

Une majorité des milieux consultés soutient l'orientation du projet. L'offre de base ZEB bénéficie d'un large soutien. Elle est considérée comme un minimum ou une première étape et doit être réalisée rapidement. Une majorité déclare que les besoins financiers plus élevés de la NLFA ne doivent pas être satisfaits au détriment de l'extension de l'infrastructure ferroviaire au titre du ZEB. On exige en outre que d'autres investissements soient réalisés rapidement. Il s'agit en l'occurrence des options d'extension et d'autres souhaits de développement. Un autre message, à présenter ultérieurement, est préconisé. Toutefois, celui-ci devra être soumis nettement plus tôt et être conçu comme une vue d'ensemble complète tant au niveau de la planification que des finances.

Une minorité des milieux consultés se prononce négativement sur le projet, bien que l'extension de l'infrastructure ferroviaire ne soit pas contestée en principe. En revanche, on demande des bases sûres et transparentes et on souhaite que le projet réponde aux critères d'une vue d'ensemble et à la volonté du peuple et des cantons, manifestée lors des votations populaires.

3 Analyse du catalogue des questions

3.1 Objectif général du projet (question 1)

Etes-vous d'accord avec les objectifs généraux du projet?

	Approbation (certaines adaptations sont parfois souhaitées)	Rejet
Cantons CDTP	CDTP, LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, SO, BS, BL, AI, SG, AG, TG, GR, BE, FR, VS, GE, VD, NE, JU, TI	AR
Partis	PRD, PDC, PSS, Les Verts, UDF	UDC
Associations, organisations	USS, ATE, UTP, USAM, Litra, FRS, travailssuisse, SEV, ACS, TCS, UPSR, CargoForum, CITRAP, CFF, BLS, Pro Bahn, Union des villes suisses, SVI, La Poste, Initiative des Alpes, WWF, transfair, Comité du Gothard, Hupac, Infra, BauenCH, UPSA, Pro Natura, divers	Economiesuisse, Association des communes suisses, Centre Patronal, SAB, Ligue contre le bruit, ASTAG, divers



Cantons

Les cantons ont rédigé une prise de position commune dans le cadre de la Conférence des Directeurs des transports publics (CDTP). Cet avis est soutenu par tous les cantons. La plupart d'entre eux et quelques régions affiliées à la CDTP ont proposé des commentaires supplémentaires.

La position de la CDTP, valable sur le plan suisse, est la suivante:

- Les cantons soutiennent le ZEB en tant que contribution à l'extension des TP.
- L'horizon de réalisation est toutefois trop long. Le ZEB doit être réalisé entre 2010 et 2020.
- On exige un découplage entre le ZEB et les coûts supplémentaires de la NLFA. Les surcoûts de la NLFA ne doivent pas être mis à la charge de l'extension de RAIL 2000. On demande l'octroi du montant initial de RAIL 2000 selon le projet FTP. Un financement supplémentaire dans le cadre du fonds FTP doit être créé pour les surcoûts de la NLFA. Par ailleurs, les projets relatifs aux lignes d'accès à la NLFA, d'un montant de 300 millions de francs, ne doivent pas apparaître à la rubrique RAIL 2000, mais à la rubrique « projets NLFA ». Il en va de même des projets du tunnel de l'Hirzel et du tunnel de base du Zimmerberg qui figurent dans l'arrêté en vigueur sur le transit alpin et doivent dès lors être considérés comme des projets NLFA. Biffer ces projets dans cet arrêté reviendrait à diminuer les prestations à fournir au titre de la NLFA. Cela étant, leurs coûts de réalisation (p.ex. option d'extension 4 avec tunnel de base du Zimmerberg) ne doivent pas être imputés à RAIL 2000, mais à la NLFA.
- Les cantons sont favorables à l'offre ZEB en tant que base de planification. Toute détérioration éventuelle par rapport à la qualité de l'offre actuelle doit cependant être compensée. Par ailleurs, il faut prouver que les principaux goulets d'étranglement sont éliminés par le ZEB. Les fonds qui deviendront libres grâce au financement supplémentaire de la NLFA doivent être utilisés principalement à cette fin.
- Enfin, on exige une « véritable vue d'ensemble » comprenant également des propositions de financement au titre d'un plan général pour le trafic longues distances, régional et marchandises. Celui-ci doit être présenté au Parlement en 2011 au plus tard et pas seulement d'ici à 2016. Il devra aussi indiquer un financement sûr, garanti à long terme.

Le canton d'AR répond négativement à la question 1 et n'est pas d'accord avec les propositions de financement de la NLFA et les adaptations du crédit et du calendrier pour la mise en œuvre de la 2^{ème} étape de RAIL 2000 ni avec la suppression du raccordement de la Suisse orientale à la NLFA et la 2^{ème} phase des raccordements aux LGV.



Partis

- Seule l'UDC rejette le projet et le renvoie pour qu'il soit revu de fond en comble. Ce parti estime que les projets ZEB sont importants, mais il exige qu'ils soient financés sur une base sûre et transparente. Il est d'avis qu'il faudrait pour cela un nouveau projet.
- En revanche, le PRD, le PDC, le PSS, les VERTS et l'UDF soutiennent clairement l'orientation du projet. Certaines adaptations sont néanmoins exigées.
- Un point important concerne le financement: le PRD, le PDC, le PSS et les VERTS exigent un « découplage » du financement de la NLFA et du ZEB, le ZEB ne devant pas devenir un « poste résiduel » du fonds FTP. Un financement supplémentaire distinct doit être trouvé pour les surcoûts de la NLFA. Selon le PRD, il s'agit, en l'occurrence, de financer a posteriori des projets qui ne figuraient pas dans l'arrêté initial, mais que le Parlement et le Conseil fédéral ont adoptés dans l'intervalle.
- Le PRD et le PDC demandent que les 7,5 milliards de francs prévus initialement par le projet FTP pour RAIL 2000 soient mis à disposition. Le PDC s'attend à ce que l'on puisse réaliser ainsi l'offre de base et les options d'extension. Le PRD exige une procédure par étapes: les projets les plus urgents doivent être traités dans un premier message et les autres dans un projet supplémentaire à présenter durant la prochaine législature.
- Le PSS et les VERTS mentionnent diverses possibilités de financer les options d'extension et le fonds en général (p.ex. modification du fonds FTP, augmentation du crédit d'ensemble et pré-financement par les cantons, nouvelles sources de financement telles que la taxe sur le CO₂, augmentation de l'impôt sur les huiles minérales pour les carburants, etc.).
- Dans l'optique de l'UDF, le cadre du FTP de 30,5 milliards de francs est contraignant et doit être respecté. Cela étant, les dépassements de crédits doivent être compensés à l'intérieur du fonds FTP.
- Presque tous les milieux consultés souhaitent un message supplémentaire. Ils exigent que celui-ci soit conçu comme une « véritable vue d'ensemble » et non comme un aperçu de l'utilisation des fonds résiduels. Par ailleurs, ce message doit être présenté plus tôt (2009-2014) que la date proposée par le Conseil fédéral (« au plus tard en 2016 »).



Associations et organisations

Les organisations ne partagent pas la même opinion. On peut néanmoins présenter quelques positions fondamentales:

- La grande majorité des réponses exige un découplage du ZEB de l'évolution des coûts de la NLFA. Font partie de ce groupe les chemins de fer, les associations proches des TP (UTP, CITRAP, Litra, Pro Bahn), les associations écologiques (ATE, WWF, Initiative des Alpes), l'Union des villes suisses et quelques villes et communes, mais aussi des associations d'automobilistes (TCS, ACS, routesuisse [FRS]), les milieux intéressés du trafic marchandises (CargoForum), l'industrie de la construction et les bureaux de planification du trafic (infra, bauenCH, UPSR, SVI). D'aucuns estiment que cela doit se faire sans nouveaux impôts et nouvelles redevances, d'autres proposent un financement supplémentaire.
- Pour des raisons de transparence, il ne faudrait pas mélanger les quatre grands projets FTP. Il faudrait s'en tenir au cadre initial selon le FTP et ne pas imputer des projets NLFA au ZEB (p.ex. TCS, Centre Patronal, CFF). Le SVI remarque que les fonds FTP étaient affectés en soi à de « grands projets », raison pour laquelle les nombreux petits projets devraient être financés au titre de convention sur les prestations ou de crédits-cadres.
- Quelques organisations (economiesuisse, ASTAG, AdCS, FER) estiment qu'en l'absence d'une votation populaire supplémentaire, le projet d'investissement initial FTP de 30,5 milliards de francs doit être respecté et que les surcoûts doivent obligatoirement être compensés dans d'autres projets.
- L'offre ZEB est bien accueillie comme une première étape de la planification. Mais on exige souvent que certaines options d'extension ou toutes les options soient réalisées simultanément. Le découplage du ZEB et des surcoûts de la NLFA offrirait la marge de manœuvre nécessaire sur le plan financier.
- Les groupes s'occupant de la protection contre le bruit rejettent toute nouvelle affectation des fonds destinés à la lutte contre les nuisances sonores.
- En règle générale, on approuve la priorité donnée au trafic voyageurs longues distances et au trafic marchandises. Seule l'ASTAG demande un renversement complet des priorités, étant donné que la majeure partie des fonds doit être investie dans l'axe NLFA (au lieu de l'axe Est-Ouest et de l'extension du système des nœuds). Les milieux proches du trafic marchandises estiment que le projet n'est pas assez ambitieux lorsqu'il se contente de « maintenir » le trafic marchandises intérieur.



Référence du dossier: 012.21/2007-08-23/65

- Le projet est critiqué parce que ce n'est pas une « véritable vue d'ensemble » et qu'il ne comprend pas le développement du trafic régional ou local (p.ex. transfair). La CDTP aimerait aussi « une vue d'ensemble du futur développement des grands projets ferroviaire, des phases ultérieures et de leur financement. »
- La présentation d'un nouveau message bénéficie d'un large soutien. Ce message doit préciser les indications relatives au taux d'utilisation et aux attentes en matière de rentabilité.

3.2 Loi sur le développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB) et arrêté sur le crédit d'ensemble (question 2)

Comment évaluez-vous la nouvelle loi sur le développement de l'infrastructure ferroviaire et l'arrêté fédéral ad hoc sur le crédit d'ensemble?

	Approbation (certaines adaptations sont parfois souhaitées)	Rejet
Cantons CDTP	CDTP, LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, SO, BS, BL, AI, AG, TG, GR, BE, FR, VS, GE, VD, NE, JU, TI, SG	AR
Partis	PRD, PDC, PSS, Les Verts, UDF	UDC
Associations, organisations	USS, ATE, UTP, Litra, FRS, travailssuisse, SEV, ACS, TCS, UPSR, CargoForum, CITRAP, CFF, BLS, Pro Bahn, USAM, Union des villes suisses, SVI, La Poste, Initiative des Alpes, WWF, transfair, Comité du Gothard, Hupac, Infra, BauenCH, UPSA, Pro Natura, divers	Economiesuisse, Association des communes suisses, Centre Patronal, SAB, Ligue contre le bruit, ASTAG, Divers.

Evaluation de l'offre ZEB et des options d'extension

La réalisation de l'offre ZEB de 5,2 milliards de francs est largement acceptée comme « minimum ». De nombreux milieux consultés exigent sa réalisation anticipée et la concrétisation rapide d'au moins certaines options d'extension dans une première étape. L'approche de planification est largement acceptée. Elle vise à dériver les besoins d'infrastructure du projet d'offre et à proposer ainsi un ensemble intégral (« offre ZEB »), au lieu de présenter isolément certains projets.



La CDTP demande que les options d'extension soient aussi réalisées rapidement. Certains cantons ou groupes de cantons (CDTP régionales) et diverses organisations ajoutent des remarques spécifiques concernant les éléments de l'offre ou les options d'extension:

- Le canton de Zurich et la région zurichoise affiliée à la CDTP exigent que le financement de la ligne diamétrale (DML) soit entièrement garanti en tant qu'élément de l'offre ZEB, afin qu'elle puisse être terminée d'ici à 2015. Par ailleurs, il faudrait « traiter de manière absolument prioritaire les aménagements et améliorations de l'offre sur les lignes d'accès (St-Gall/Thurtal - Winterthour-Aéroport, Olten - Aarau - Limmattal et Coire - Sargans - Pfäffikon SZ - Zurich), qui en dépendent directement et y sont liés indissolublement ».
- La CDTP de la Suisse occidentale (CTSO) et OuestRail soutiennent le ZEB et l'offre de base, tout en exigeant que les options d'extension soient réalisées simultanément. Elles mentionnent nommément les constructions entre Lausanne et Genève (3^{ème} voie), le doublement du tronçon Ferden - Mitholz dans le tunnel de base du Lötschberg, le doublement du tronçon Gléresse - Douane (tunnel de Gléresse) et les mesures à prendre entre Bienne et Bâle via Delémont. Les synergies entre les diverses options d'extension (1, 2, 6 et 8) permettraient des variantes moins coûteuses et devraient être indiquées – il s'agit d'un aspect auquel d'autres réponses font aussi allusion (canton de Soleure, Neuchâtel). Une grande importance est accordée à l'option d'extension 2 avec des aménagements entre Lausanne et Genève. Ces constructions sont justifiées par la forte dynamique de l'urbanisation et par l'évolution de la demande dans cette région (outre les cantons, FER, Centre Patronal, USAM, TCS). Le canton du Jura exige la réalisation de l'option d'extension 8, notamment pour éviter que la qualité de l'offre se détériore par rapport à la situation actuelle.
- Le canton de Berne soutient l'offre proposée pour le ZEB. Les domaines qui ne le satisfont pas pourraient être améliorés par les options d'extension. Il faudrait garantir en même temps que le ZEB ne crée pas de goulets d'étranglement supplémentaires au détriment du trafic régional (p.ex. région de Berne, Berne - Thoune).
- Selon la réponse de la CDTP de la Suisse du nord-ouest, les objectifs de ZEB ne sont pas atteints dans le trafic voyageurs. Dans le trafic marchandises, le ZEB ne résoud pas non plus les problèmes de capacité. C'est pourquoi les cantons du nord-ouest de la Suisse exigent un aménagement à 4 voies continu sur le parcours (Bâle-) Liestal - Olten - Zurich avec tunnel du Wisenberg et un deuxième tunnel au Heiterberg (en plus des tunnels d'Eppenbergl et de Chestenberg), la mise en œuvre



- des options d'extension 1, 2, 6 et 8, compte tenu des synergies possibles et d'une éventuelle option d'extension « désenchevêtrement Bâle Est » avec des mesures de canalisation affectant le trafic marchandises, longues distances et RER sur l'accès Est de Bâle. La Chambre de commerce des deux Bâle demande en outre la reprise du projet LGV concernant le « raccordement à l'EuroAirport ».
- La Suisse centrale exige notamment que l'option d'extension 4 (tunnel de base du Zimmerberg II, doublement de la voie au Rotsee et mesures entre Zoug et Erstfeld) soit réalisée d'ici à 2020. Elle attire l'attention sur les goulets d'étranglement qui découlent actuellement des fortes augmentations de la demande, le fort potentiel commercial de cette région et les avantages résultant du raccordement au réseau ferroviaire italien à grande vitesse (nœud de Milan). Le gain de temps nécessaire pour ce dernier ne devrait en aucun cas être obtenu en supprimant des arrêts au lieu de percer le tunnel de base du Zimmerberg. Le canton d'Uri exige en outre la reprise du « tronçon de l'Axen ».
 - Les cantons de Suisse orientale formulent diverses propositions spécifiques:
 - St-Gall s'attent notamment à ce que les fonds pour le nouveau nœud complet de St-Gall soit mis à disposition et que les villes du Fürstenland soient aussi desservies de manière attrayante. Il exige aussi le maintien du crédit pour le raccordement de la Suisse orientale à la NLFA.
 - Le canton d'Appenzell-Rhodes intérieures demande que la desserte, par les TP, de et vers les capitales cantonales (Appenzell et Herisau) soit maintenue via l'arrêt CFF à Gossau.
 - Le canton de Thurgovie demande diverses mesures pour accélérer et augmenter les prestations dans la région de la vallée de la Thur et du lac de Constance et leur réalisation en même temps que la construction de la DML.
 - Pour l'axe Zurich – Coire, on s'attend à une cadence semi-horaire rapide (SG, GR, RhB) et à l'aménagement du dernier tronçon à simple voie de Mühlehorn (GR, divers groupes d'intérêt locaux).
 - Par ailleurs, des options d'extension supplémentaires sont spécifiées: cadence semi-horaire sans changement à partir de Romanshorn ou de Constance en direction de Zurich, avec séparation à Weinfeld (TG), cadence semi-horaire sans changement sur le parcours Kreuzlingen – Rorschach – Coire [« boucle de Suisse orientale »] (GR).
 - Le canton du Tessin soutient pour l'essentiel les prises de position de la CDTP et du Comité du Gothard, à savoir l'extension intégrale de la capacité sur tout l'axe de la



Référence du dossier: 012.21/2007-08-23/65

NLFA. Par ailleurs, il attire l'attention sur les goulets d'étranglement prévisibles dans la région de Biasca - Giubiasco et sur la nécessité de trouver une solution pour le raccordement sud à la NLFA (à partir de Lugano).

- Le canton du Valais s'attend à une amélioration progressive de l'axe Lötschberg/Simplon, notamment à l'aide de l'option d'extension 5 (extension de la technique ferroviaire dans le tunnel de base du Lötschberg). Le BLS l'exige également et justifie surtout cette mesure par des considérations qualitatives (stabilité de l'horaire).

Les documents du projet sont parfois considérés comme insuffisamment détaillés. L'UDC demande que les projets soient classés en vue d'établir une hiérarchie. Le PRD et l'économiesuisse demandent que les données du trafic et l'évaluation du marché soient précisées. D'autres milieux consultés (Litra) exigent que l'on établisse un ordre de priorités, notamment pour les options d'extension.

Remarques concernant la loi et l'arrêté

Suite à la demande de « découplage » du financement du ZEB et de la NLFA, plusieurs organismes consultés ont demandé que les montants de l'arrêté fédéral sur le crédit d'ensemble ZEB soient adaptés. Ainsi, les cantons, une grande partie des partis, mais aussi beaucoup d'autres milieux consultés demandent que les fonds prévus par le projet FTP pour RAIL 2000 soient mis à disposition.

Par ailleurs, pour des raisons de transparence, il faudrait que la NLFA et RAIL 2000 soient traités séparément dans le message et dans les lois. Les accès à la NLFA (notamment quant à la protection contre le bruit, l'alimentation en courant de traction) devraient logiquement être financés par le crédit NLFA (p.ex. UDC, PDC, PRD, Litra, TCS, infra, UPSR, SVI). Routesuisse et l'ACS relèvent qu'on pourrait s'en tenir à la structure actuelle des lois et que les constructions infrastructurelles ZEB les plus importantes et les plus urgentes pourraient être intégrées dans les lois en vigueur.

Par ailleurs, des modifications ont été proposées pour divers articles:

En ce qui concerne l'art. 5 (mesures de compensation pour le trafic régional), plusieurs milieux consultés craignent que le trafic régional soit évincé par suite du ZEB. En cas de nouveau développement du trafic régional, les coûts discontinus éventuels de l'extension d'infrastructure ne devraient pas être imputés au trafic régional (Union des villes suisses, ville de Zurich); les moyens prévus à cet effet ne seraient pas suffisants (Transfair), la formule potestative serait inacceptable (ATE, CITRAP). Pour sa part, le TCS attend des cantons qu'ils prennent en charge au moins une partie des mesures de compensation. Le RhB propose que de telles mesures soient étendues au réseau des entreprises de transport concessionnaires sur les



Référence du dossier: 012.21/2007-08-23/65

offres de trains directs donnant droit à l'indemnité dans la mesure où ces entreprises soutiennent les mesures visées à l'art. 4. Le canton GR suggère en outre que le projet ZEB soit complété par un chapitre « ZEB et trafic régional ». Si des inconvénients se produisent, CargoForum et VAP demandent des mesures de compensation pour le raccordement du trafic marchandises (comme pour le trafic régional).

Quant à l'art. 9 (nouveau projet), on exige des délais beaucoup plus courts au lieu de « 2016 au plus tard » (cf. à ce sujet le ch. 3.4).

3.3 Adaptations des décisions concernant la NLFA et RAIL 2000 (question 3)

Comment jugez-vous les adaptations de l'arrêté sur le transit alpin (suppression du tunnel de base du Zimmerberg et du tunnel de l'Hirzel) et de l'arrêté sur RAIL 2000 (suppression des tronçons Siviriez - Villars-sur-Glâne, Olten - Liestal (tunnel de Wisenberg) et Zurich Aéroport - Winterthour (tunnel de Brütten))?

	Approbation (certaines adaptations sont parfois souhaitées)	Rejet
Cantons CDTP	LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, SO, SG, BS	CDTP, AG, TG, GR, BE, FR, VS, GE, NE, JU, TI, AR, BL
Partis	UDF	PRD , PDC , PSS, UDC , Les Verts
Associations, organisations	ASTAG, ATE, CFF, BLS, Pro Bahn, SVI, Initiative des Alpes, WWF, Comité du Gothard, Hupac, divers	USS, travailssuisse, SEV, transfair, ACS, UPSR, Cargoforum, Litra, Association des communes suisses, BauenCH, Union des villes suisses, SAB, FRS, divers

Dans l'ensemble, une faible majorité est plutôt défavorable aux adaptations proposées (suppression de projets d'infrastructure dans ces textes normatifs). Le projet est parfois considéré comme une base insuffisante pour pouvoir apprécier ces tronçons; cette évaluation ne pourrait se faire qu'avec la vue d'ensemble exigée, encore plus complète (p.ex. Les Verts). Il conviendrait aussi de ne pas se fonder uniquement sur les restrictions imposées par la politique financière (bauenCH). Les projets mentionnés devraient donc, éventuellement, être reportés et les décisions sur le réseau maintenues (p.ex. CDTP, PDC, PSS, ATE, Cargoforum,



Référence du dossier: 012.21/2007-08-23/65

UTP, CITRAP, Association des communes suisses, Initiative des Alpes, Infra, FRS, transfair). On mentionne parfois que la suppression de ces tronçons est contestable du point de vue démocratique et lèse des accords internationaux, même si le nouvel arrêté fédéral est soumis au référendum facultatif (p.ex. Litra, CDTP Suisse centrale, CDTP Suisse du nord ouest).

Une minorité préconise les adaptations, du moins en partie. Suivant les intérêts régionaux ou de la branche, on plaide néanmoins en faveur du maintien de certains projets. Cela vaut aussi pour les prises de position des cantons qui se prononcent uniquement contre la suppression des projets spécifiques au canton (bien qu'ils aient souligné à titre liminaire la position négative adoptée par la CDTP). Le tunnel de l'Hirzel (SG, AR), Siviriez-Villars-sur-Glâne (FR, Centre patronal) et le tunnel de Brütten (ZH) ne sont mentionnés qu'à titre isolé. Alors qu'une alliance de Suisse centrale plaide en faveur du maintien du tunnel de base du Zimmerberg, le maintien du tunnel de Wisenberg ou la vérification des solutions de rechange est exigée par la majorité des milieux consultés qui approuvent les adaptations.

3.4 Projet à présenter d'ici à 2016 (question 4)

Soutenez-vous le projet du Conseil fédéral visant à présenter d'ici à 2016 au plus tard un projet indiquant si et comment le tunnel de Wisenberg, le tunnel de base du Zimmerberg et d'autres projets doivent être réalisés?

	Approbation (certaines adaptations sont parfois souhaitées)	Rejet
Cantons CDTP	CDTP, LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, SO, BS, BL, AI, AG, TG, GR, BE, FR, VS, GE, VD, NE, JU, TI,	AR, SG
Partis	PRD, PDC, PSS, Les Verts, UDC	UDF
Associations, organisations	USS, Economiesuisse, travauxuisse, SEV, ASTAG, ACS, TCS, ATE, UPSR, CargoForum, Litra, UTP, CITRAP, Pro Bahn, Association des communes suisses, Union des villes suisses, SVI, Initiative des Alpes, WWF, Comité du Gothard, Hupac, Infra, BauenCH, FRS, divers	CFF, SAB

Un nouveau projet trouve un large soutien, mais suscite des attentes importantes. De nombreux compléments sont souhaités :



Référence du dossier: 012.21/2007-08-23/65

- Le nouveau projet doit être une « véritable vue d'ensemble » pour que l'on puisse comprendre et évaluer l'opportunité de poursuivre l'extension de l'infrastructure ferroviaire. On demande donc des indications transparentes sur l'évaluation du marché et des analyses de capacité, notamment à propos de l'évolution de la demande par tronçon et par nœud et des capacités maximales réalisables pour les transports voyageurs sur de longues distances, le trafic régional et le trafic marchandises, des bilans, des analyses de rentabilité (p.ex. CDTP, PRD, UDC, associations routières, economiesuisse). L'Initiative des Alpes s'attend à une analyse transparente des capacités du corridor nord-sud et mentionne les possibilités d'optimisation (telles que l'adaptation des prix des sillons, l'harmonisation des vitesses des trains).
- Ce « plan général pour le trafic longues distances, régional et marchandises » (CDTP) doit comprendre les planifications initiales de RAIL 2000, de la NLFA et du plan sectoriel des transports. Il faudrait aussi y inclure les résultats de la « planification trinationale à long terme de Bâle », l'étude Kansas (CDTP Nord Ouest de la Suisse) et les raccordements sud à la NLFA (Initiative des Alpes). On souligne à plusieurs reprises la prise en compte du trafic régional (p.ex. CITRAP). La Litra suggère que la Confédération commande des « fonctions » (p.ex. des temps de parcours entre des centres et des capacités dans les sillons horaires ou des capacités quotidiennes entre les régions économiques ou des frontières) et déduise les objets nécessaires à partir des objectifs (tels que, notamment, le transfert sur l'axe nord-sud).
- On relève aussi que le financement de l'infrastructure ferroviaire, garanti à long terme, doit faire partie de cette vue d'ensemble (SEV, PRD, CDTP, PS, Les Verts, Litra, CFF). Alors qu'on propose ou qu'on attend (p.ex. PS, Les Verts, Litra, ATE, UTP) un financement complémentaire au FTP (p.ex. recettes de la taxe sur le CO₂, préfinancement par les cantons), d'autres plaident en partie pour un financement supplémentaire en faveur de la NLFA, mais s'opposent à de nouveaux impôts et à une augmentation de la limite des avances et de l'endettement de la Confédération (p.ex. PRD, UDC, ACS, TCS, CargoForum, FRS).
- On exige que le projet supplémentaire soit présenté nettement plus tôt que « 2016 au plus tard ». Les horizons temporels mentionnés vont de « jusqu'à 2009 au plus tard » (p.ex. Les Verts), à 2010 (p.ex. PSS, CargoForum, VAP), 2011 (p.ex. CDTP, AR), voire 2012 (p.ex. PDC, UTP, SEV, ProBahn, Union des villes suisses) ou « pendant la prochaine législature » (PRD). La CDTP exige « une vue d'ensemble du futur



Référence du dossier: 012.21/2007-08-23/65

développement des grands projets ferroviaires, des prochaines phases et de leur financement ». Le tunnel de bse du Zimmerberg, ainsi que les tunnels du Wisenberg et du Heitersberg sont notamment mentionnés.

- Parallèlement, il y a lieu d'entreprendre rapidement la planification des projets importants à long terme, notamment pour garantir les tracés sur le plan de l'aménagement du territoire. Un crédit de planification ad hoc doit être demandé dans le projet ZEB (CDTP). Le comité du Gothard relève que les fonds pour la planification de la garantie de capacité sur les axes nord-sud sont compris dans le crédit pour l'étude KANSAS.
- L'UDF ne souhaite discuter des nouveaux projets qu'au moment où les avances seront remboursées. Les CFF et la SAB rejettent un nouveau projet parce qu'à l'instar des cantons AR et SG, ils exigent que la suite de la procédure concernant ces projets soit éclaircie dans le message actuel.

3.5 Adaptation du crédit d'ensemble de la NLFA (question 5)

Comment appréciez-vous l'adaptation du crédit d'ensemble de la NLFA?

	Approbation (certaines adaptations sont parfois souhaitées)	Rejet
Cantons CDTP	CDTP, LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, SO, BS, BL, AI, AG, TG, GR, BE, FR, VS, GE, VD, NE, JU, TI,	SG, AR
Partis	PRD, PDC, PSS, Les Verts,	UDC, UDF
Associations, organisations	USS, ATE, UTP Litra, FRS, SEV, ACS, TCS, UPSR, ASTAG, CargoForum, CITRAP, CFF, BLS, USAM, SAB, Union des villes suisses, SVI, La Poste, Initiative des Alpes, WWF, Comité du Gothard, Hupac, Infra, BauenCH, UPSA, travailssuisse, Association des communes suisses, divers	Economiesuisse, Centre Patronal, Pro Bahn, divers

L'adaptation du crédit d'ensemble NLFA est acceptée par une majorité. LA NLFA doit être terminée, parce qu'elle joue un rôle fondamental pour la politique suisse en matière de transfert du trafic marchandises comme pour le raccordement du canton du Tessin et



l'intégration de la Suisse dans le réseau des transports paneuropéens. L'adaptation, considérée comme une nécessité objective, est plutôt acceptée « en maugréant » (p.ex. les VERTS), sous la pression des faits. On la qualifie de « mal nécessaire », d'indispensable, de compréhensible, « de nécessaire et de judicieuse ». La question serait « rhétorique » (canton de Fribourg). Selon le PDC, les raisons de l'augmentation sont « connues et acceptées »: TVA, renchérissement, risques géologiques, avancées technologiques, sécurité. Par la suite, on exige une séparation des crédits pour la NLFA et le ZEB et on requiert un financement supplémentaire pour la NLFA, afin que les surcoûts de cette dernière ne grèvent pas d'autres grands projets.

La Litra suggère de préciser dans la loi que la Confédération ne puisse pas procéder ultérieurement à d'autres modifications de commandes sans adapter les crédits en conséquence. De la même manière, le comité du Gothard exige que les réserves ne soient plus utilisées pour des prestations supplémentaires, mais uniquement pour des risques attestés. D'autres contestent, à cet égard, que des aménagements de tronçons de l'axe du St-Gothard passent de la NLFA au ZEB (p.ex. Infra).

L'ASTAG soutient, elle aussi, l'adaptation du crédit de la NLFA à la hausse des coûts, mais uniquement le scénario B mentionné dans le projet mis en consultation (limite inférieure du crédit NLFA), afin que le ZEB puisse être réalisé à l'intérieur du crédit global FTP. En revanche, l'Initiative des Alpes plaide plutôt en faveur de la limite supérieure.

Les cantons SG et AR estiment problématique l'interconnexion de trois dossiers (financement de la NLFA, adaptation de lois et d'arrêtés fédéraux et déclenchement d'un crédit d'engagement pour de nouveaux projets ferroviaires jusqu'en 2030). Ils rejettent l'adaptation du crédit d'ensemble NLFA et plaident en faveur d'un « arrêté distinct pour l'assainissement de la NLFA ». Pro Bahn annonce un refus, parce que le tunnel de base du Zimmerberg n'est pas compris dans le projet.

Ceux qui rejettent le projet dans son ensemble refusent aussi souvent cette adaptation (p.ex. Economiesuisse, Centre Patronal) ou ne s'expriment pas explicitement sur ce point. Ils critiquent (notamment l'UDC) le fait que les coûts de la NLFA ne soient pas présentés de manière transparente (p.ex. l'utilisation de diverses bases de prix). Les quatre grands projets devraient être conservés dans leur structure et être traités séparément dans le message et dans la loi.



Référence du dossier: 012.21/2007-08-23/65

3.6 Augmentation temporaire de l'endettement / prolongation du délai de remboursement des avances (question 6)

Acceptez-vous l'augmentation temporaire de l'endettement de la Confédération et la prolongation du délai de remboursement des avances?

Le projet propose de reporter l'échéance du remboursement, d'où un endettement plus élevé du fonds pendant un certain temps. Une partie des milieux consultés a cependant interprété la question de manière erronée en pensant qu'il s'agissait d'accroître en général l'endettement du budget fédéral et d'augmenter la limite des avances.

Les réponses qui sont axées explicitement sur la question posée donnent l'image suivante:

	Approbation (certaines adaptations sont parfois souhaitées)	Rejet
Cantons CDTP	CDTP , LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, SO, BS, BL, AI, AG, TG, GR, BE, FR, SG, VS, GE, VD, NE, JU, TI, AR,	
Partis	PRD, PDC , PSS, Les Verts	UDC, UDF
Associations, organisations	USS , ASTAG, ATE , UTP, Litra, FRS, SEV, ACS, TCS, UPSR, ASTAG, CargoForum, CITRAP, CFF, USAM, Pro Bahn, SAB, Union des villes suisses, SVI, La Poste, Initiative des Alpes, WWF, Comité du Gothard, Hupac, Infra, BauenCH, routesuisse, VAP, UPSA, Association des communes suisses, divers	Economiesuisse, Divers

Une nette majorité des milieux consultés juge positive la modification proposée pour le règlement du fonds FTP. L'UDC, l'UDF et Economiesuisse ont un avis négatif et rejettent toute modification du règlement.

Cette mesure est notamment approuvée parce qu'elle contribue à résoudre les problèmes de liquidités du ZEB, des fonds devenant disponibles en 2015. Souvent, on accepte la proposition tout en constatant qu'elle est insuffisante étant donné que le financement ne pourra avoir lieu qu'à partir de la seconde moitié de la prochaine décennie (Comité du Gothard, Infra, BauenCH, UTP, CITRAP, CFF, La Poste, ProBahn, Litra, Union des villes suisses, Association des communes suisses, UTP canton de Zurich).

C'est pourquoi divers participants à la consultation soumettent des propositions pour aménager le financement du fonds:



Référence du dossier: 012.21/2007-08-23/65

Le PRD souhaite s'en tenir au système de financement actuel, à savoir le régime du fonds. Il rejette donc de nouveaux impôts. Les associations du trafic routier refusent de nouveaux impôts et de nouvelles redevances (notamment à la charge du trafic routier). Les Verts, l'UDF, Economiesuisse et CargoForum évaluent de manière critique l'augmentation de la limite des avances. On aimerait parfois que le projet ZEB ne soit pas lié à la question du financement, afin de ne pas perdre de temps en cas de décisions urgentes (p.ex. PRD, Litra).

En revanche, d'autres présentent des propositions de financement concrètes, notamment parce que « reporter les problèmes de financement actuels sur les générations futures ne constitue pas une solution durable » (ATE, WWF, Initiative des Alpes, PSS, Les Verts). En tant que solution éventuelle, on propose en outre de prolonger les délais de remboursement, comme le suggère la motion Pfisterer du 18 juin 2007 (07.3328) (p.ex. TCS, USAM).

Ainsi, pour financer les options d'extension, le PSS suggère d'examiner diverses variantes (modification du fonds FTP par la prolongation du délai de remboursement et éventuelle augmentation de la limite des avances, relèvement du crédit d'ensemble et pré-financement des cantons, nouvelles sources de financement telles que la taxe CO₂ sur les carburants avec affectation partielle); par ailleurs, l'augmentation de la RPLP, prévue pour le 1^{er} janvier 2008, constitue une condition fondamentale pour garantir un financement suffisant du projet ZEB. Il faudrait aussi examiner une augmentation de la RPLP (adaptation au renchérissement et évolution des coûts externes) et l'extension de la RPLP aux voitures de livraison dont le poids global est inférieur à 3.5 tonnes.

L'ATE soumet des propositions de financement similaires et propose des possibilités supplémentaires (augmentation de la contribution tirée de la TVA, accroissement de la contribution provenant de l'impôt sur les huiles minérales, loi fédérale obligeant les cantons à utiliser de manière ciblée les parts cantonales de la RPLP pour développer les transports publics, mobility pricing). Les Verts envisagent aussi plusieurs variantes, ils favorisent une augmentation limitée de l'impôt sur les huiles minérales pour les carburants (20 ct/l), cela en en faveur du fonds FTP. L'Initiative des Alpes préconise une formulation plus ouverte pour définir le cadre financier du trafic ferroviaire des marchandises (contexte de la loi sur le transfert du trafic marchandises), afin de pouvoir aussi réaliser les petits projets d'infrastructure.

Le TCS propose diverses variantes pour le financement de la NLFA (prolongation du délai du fonds FTP de 3-5 ans, utilisation d'une partie des contributions d'exploitation dans le contexte de la loi sur le transfert du trafic marchandises, redimensionnement des fonds LGV en fonction de la phase 1 conformément à la proposition faite à l'époque par le Conseil fédéral ou combinaison de ces variantes).



3.7 Autres remarques (question 7)

Divers milieux consultés ont fait valoir des aspects supplémentaires qui vont au-delà des questions posées:

- On mentionne à plusieurs reprises que des réserves devraient être prévues dans le crédit ZEB pour que le projet envisagé puisse être réalisé dans tous les cas (UDC, CFF, Litra, SVI, La Poste).
- La FER/RPC propose des formes de financement plus innovatrices telles qu'elles existent dans le domaine de l'électricité ou sont réalisées en Europe dans le secteur des transports. Elle attend que des modèles PPP (partenariat public-privé) soient étudiés. Le PRD le suggère, lui aussi, au moins pour l'alimentation en courant de traction, qui devrait être organisée et financée par des particuliers (éventuellement dans le cadre de PPP).
- Quelques réponses (PSS, ATE, canton SG) suggèrent que les cantons assurent un pré-financement. La Litra estime qu'il n'est pas réaliste d'augmenter les fonds dans une grande mesure étant donné la précarité des finances de l'Etat et suggère que les cantons donnent un poids accru à leurs demandes de constructions supplémentaires en s'engageant eux-même sur le plan financier.

Diverses suggestions sont formulées quant à la planification:

- La FSU (Fédération suisse des urbanistes) fait valoir que le projet ZEB ne tient pas suffisamment compte d'une approche globale des transports (coordination avec les routes nationales, avec le trafic régional). Par ailleurs, il passe sous silence le plan sectoriel des transports et les plans directeurs cantonaux, ce qui n'est pas conforme aux objectifs de la loi sur l'aménagement du territoire (art. 2 et 30 LAT).
- L'ATE regrette que l'on ne définisse pas un objectif au sens large, qui tienne compte de la durabilité, et que l'on ne présente pas les tenants et les aboutissants, les interdépendances et les buts communs entre transports publics longues distances et régionaux, l'évolution de l'infrastructure ferroviaire et routière, ainsi qu'entre le ZEB et les projets du fonds d'infrastructure. Elle remarque aussi qu'à lui seul, le ZEB sans mesures d'appoint permettant de restreindre les répercussions négatives du trafic routier, ne contribuera pas suffisamment au transfert du trafic sur le rail. Pro Natura s'attend à ce que l'objectif fédéral de la « mobilité durable » serve aussi de base à la loi fédérale sur le futur développement de l'infrastructure ferroviaire. La mise en œuvre du projet en faveur d'une mobilité durable devrait donc figurer dans la loi à titre d'objectif.



Référence du dossier: 012.21/2007-08-23/65

- La CDTP Nord-Ouest de la Suisse et le canton AG aimeraient que la future qualité de l'offre du trafic voyageurs longues distances (selon les objectifs du projet, état octobre 2006) soit ancrée dans la loi au moyen d'une adjonction à l'art. 1 de la loi sur le futur développement de l'infrastructure ferroviaire. La Litra suggère que les promesses d'offre soient intégrées dans le plan sectoriel, adaptées périodiquement et que les mandats et crédits de planification soient demandés assez tôt.
- Pour sa part, la SVI regrette que l'on n'indique pas que l'extension de l'offre pour le transport marchandises et longues distances ne doit pas se faire au détriment du trafic régional. Une telle vérification pourrait avoir pour effet que certaines options d'extension reportées soient réalisées. D'autre part, elle déplore l'absence de considérations sur la stabilité de l'offre lorsqu'on a contrôlé les projets d'infrastructure ZEB proposés. En effet, une offre fondée sur le principe des nœuds (relations en correspondance dans toutes les directions avec de courts battements dans les principales gares de jonction) ne peut avoir de succès sur le marché des transports que si elle est produite avec une fiabilité extrême.
- Plusieurs milieux consultés critiquent les arrêtés LGV déjà décidés (Litra, UDF, SVI, routesuisse, ACS) ou regrettent la non-prise en compte du trafic international (Centre Patronal). Ils s'attendent à ce que la vérification des projets de raccordement aux LGV libère des fonds pouvant être utilisés pour les projets ZEB.
- Les milieux qui s'occupent de la lutte contre le bruit (Ligue contre le bruit, IGLS Schweiz, IGLS Obersiggenthal, IGLS Chrüzliberg) se prononcent en la matière. Ils s'opposent clairement à ce que les fonds FTP destinés à diminuer le bruit soient utilisés pour autre chose et qualifient cette mesure de changement d'affectation. Ils exigent que la faisabilité économique de la lutte contre le bruit ferroviaire soit évaluée en fonction du plafond de dépenses fixé dans le projet initial FTP. Pour cela, il faut corriger les bases pertinentes et les actualiser (p.ex. correction du nombre des futurs trains, adaptation des critères de mesure, utilisation du taux correct de protection).



Référence du dossier: 012.21/2007-08-23/65

Annexe 1: Liste des réponses envoyées lors de la procédure de consultation

Abkürzung/ Abréviaton	Absender / Expéditeur
	1 Cantons
	Canton d'Argovie
	Canton d'Appenzell Rh. Ext.
	Canton d'Appenzell Rh. Int.
	Canton de Bâle Campagne
	Canton de Bâle Ville
	Canton de Berne
	Canton de Fribourg
	Canton de Genève
	Canton des Grisons
	Canton du Jura
	Canton de Lucerne
	Canton de Neuchâtel
	Canton de Nidwald
	Canton d'Obwald
	Canton de Schaffhouse
	Canton de Schwyz
	Canton de Soleure
	Canton de St-Gall
	Canton de Thurgovie
	Cantone du Tessin
	Canton d'Uri
	Canton du Valais
	Canton de Vaud
	Canton de Zug
	Canton de Zurich
CDTP CH	CDTP Conférence des directeurs cantonaux des TP
CDTP ZCH	CDTP Suisse centrale
CDTP NWCH	CDTP Nord-ouest de la Suisse



Référence du dossier: 012.21/2007-08-23/65

CDTP ZH	CDTP Zurich
OuestRail	OuestRail
CTSO	CTSO Conférence des transports de Suisse Occidentale
	Comité du Gothard
	2 Partis
PRD	Parti radical démocratique suisse
PDC	Parti démocrate chrétien suisse
PSS	Parti socialiste suisse
UDC	Union démocratique du centre
Les Verts	Les Verts
UDF	Union démocratique fédérale
PRD ZH	Parti radical démocratique du canton de Zurich
	Parti Socialiste vaudois
	3 Organisations économiques
	economiesuisse
USAM	Union suisse des arts et métiers
	Union patronale suisse
USP	Union suisse des paysans
USS	Union syndicale suisse
SEC	Société suisse des employés de commerce
	Travail.Suisse
	Chambre de commerce des deux Bâle
	Féd. Entreprises Romandes
	4/5 Autres organisations/autres prises de position
SEV	Syndicat des transports
transfair	Syndicat chrétien du personnel des services publics et du tertiaire de la Suisse
ASTAG	Association suisse des transports routiers
ACS	Automobile Club suisse
TCS	Touring Club Suisse
	routesuisse (FRS)
UPSA	Union professionnelle suisse de l'automobile
ATE	Association Transports et environnement
UPSR	Union des professionnels suisses de la route
	Spedlogswiss / Cargo Forum Schweiz



Référence du dossier: 012.21/2007-08-23/65

LITRA	Service d'information des transports publics
UTP	Union des transports publics
CITRAP	Communauté d'intérêts pour les transports publics
CFF	Chemins de fer fédéraux
BLS	Chemin de fer Berne-Lötschberg-Simplon
	RhB
	La Poste suisse
	Hupac SA
	Pro Bahn Schweiz
	Association des communes suisses
	Union des villes suisses
SAB	Groupement suisse pour la population de montagne
SVI	Association suisse des ingénieurs en transports
FSU	Fédération suisse des urbanistes
FST	Fédération suisse du tourisme
	Initiative des Alpes, comité d'initiative
WWF	World Wildlife Fund Suisse
infra	infra (VST, VESTRA, VSU, VSGS, RVS)
	bauenschweiz
	Pro natura
	KGL Gewerbeverband Kt. LU
	UTP canton de Zurich
	Stadtrat Zurich
	Stadtrat Winterthur
	Stadtrat St. Gallen
	Ville de Wil SG
RVAJ	Réseau des villes de l'arc jurassien
	Commune de Bassersdorf
	Commune de Renens
	Municipalité d'Yverdon-les-Bains
	Commune de Mägenwil
PRA	Planungsverband der Region Aarau
	Région de Nyon
	Verein Seeland.Biel/Bienne
	Baden Regio



Référence du dossier: 012.21/2007-08-23/65

	Centre Patronal
	IGLS Chrüzliberg
	IGLS Obersiggenthal
	IGLS Schweiz
	Ligue suisse contre le bruit
FER	Federation entreprises romandes
VAP	Verband der verladenden Wirtschaft
	IG Impuls Walenstadt
	Pro Wisenberg
	Komitee Pro Eppenbergtunnel
	M. Gross, Wädenswil
	H. Gubser, Mühlehorn