

CH_VB 2003-2454 3531 vom 13. Juli 2004

Bundesverwaltung, 2004-07-13, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_2003-2454_3531_

FR: CH_VB 2003-2454 3531 du 13 juillet 2004

IT: CH_VB 2003-2454 3531 del 13 luglio 2004

Erwägungen

E. 26

Gains de temps sur les tronçons Bregenz – Munich et Singen – Stuttgart; prolongement des trafics Zurich – Munich vers Genève et Vienne; meilleure intégration des trains internationaux dans les nœuds de Munich et de Stuttgart

3559 Cependant, les résultats du CARE fournissent une base fiable pour l'évaluation des conséquences financières et socio-économiques. L'analyse de rentabilité de la 1re phase du raccordement de la Suisse orientale aux LGV donne les résultats suivants par année (montants en millions de francs)²⁷: Ligne Zurich – Saint-Gall – St. Margrethen (– Munich)²⁸: Trafic voyageurs 9,1 Infrastructure –1,7 – Recettes conformément à la tarification des sillons –0,6 – Frais d'énergie 0,0 – Frais d'entretien 0,1 – Coûts des investissements de remplacement –1,2

Total 7,4

Ligne Zurich – Bulach – Schaffhouse (– Stuttgart)²⁹: Trafic-voyageurs –0,3 Infrastructure 1,1 – Recettes conformément à la tarification des sillons 2,5 – Frais d'énergie 0,1 – Frais d'entretien 0,5 – Coûts des investissements de remplacement –2,0

Total 0,8

L'aménagement de la ligne Zurich – Saint-Gall – St. Margrethen et les améliorations de l'offre sur cet itinéraire obtiennent un bon résultat sur le plan de l'économie d'entreprise. Cela s'explique surtout par deux raisons: d'une part, par le gain de temps résultant des vitesses plus élevées des trains pendulaires, de l'autre par l'intégration dans les nœuds de Zurich et de Saint-Gall. Dans ce dernier cas, les

E. 27

L'effet stabilisateur des investissements sur la sensibilité aux retards dans le nœud de Zurich n'a pas été pris en compte.

E. 28

Modifications par rapport à l'état de référence: la rame bi-horaire de l'EC Zurich – Munich avec la nouvelle circulation dans les nœuds de Zurich et de Saint-Gall, ainsi que sur les tronçons Zurich – Saint-Gall – St. Margrethen – Bregenz est accélérée chaque fois de 15 minutes, de sorte qu'elle atteint le nœud de Bregenz.

E. 29

Modification par rapport à l'état de référence: cadence bi-horaire des EC Zurich – Stuttgart avec nouvelle circulation dans le nœud de Zurich; suppression du train direct Zurich – Singen avec même circulation que les EC; avec un déplacement d'une demi-heure, un train RX circulera toutes les heures entre Zurich et Schaffhouse avec 4 arrêts intermédiaires;

nouveau concept dans le trafic régional Bulach – Rafz – Schaffhouse. Cela signifie que la cadence semi-horaire entre Zurich et Schaffhouse sera appliquée durant les heures de grand trafic.

3560 temps de parcours de tous les trains qui vont au-delà des nœuds précités sont réduits d'un quart d'heure. En revanche, les résultats de la ligne Zurich – Schaffhouse restent déficitaires dans tous les calculs de modèle si l'on se fonde sur une cadence semi-horaire. Le programme prévoyant deux trains par heure uniquement dans les heures de grand trafic offre un résultat tout juste équilibré. Compte tenu des recettes conformément à la tarification du sillon, des coûts d'énergie et d'entretien et des investissements de remplacement (ceux-ci sont nécessaires après 25 à 60 ans), l'infrastructure enregistre un résultat négatif d'un peu plus d'un million de francs. Ce montant devra être mis annuellement à disposition de l'infrastructure dès la mise en exploitation du raccordement LGV Est. Cela peut se faire en utilisant en partie les recettes supplémentaires du trafic voyageurs ou en tenant compte en conséquence du montant annuel des coûts d'infrastructure non couverts (convention sur les prestations).

2.4 Avantage

socio-économique 2.4.1 Evaluation des mesures en Suisse orientale Pour les mesures du côté suisse, l'évaluation socio-économique de la 1re phase du raccordement LGV-Est s'effectue grâce à une analyse coûts-bénéfices. Celle-ci se base sur des indicateurs purement microéconomiques mais aussi sur des indicateurs monétarisables du système des objectifs et indicateurs du trafic durable du DETEC. Ces paramètres sont convertis en valeurs monétaires (montants en millions de francs par année) et additionnés: Gains de temps dans le trafic habituel 39,6 Modifications des temps de parcours dans le nouveau trafic 0,5 Impôt sur les carburants -1,3 TVA 1,0 Pollution de l'air 0,2 Atteintes portées au climat (émissions de CO₂) 0,5 Bruit 0,2 Accidents (dégâts matériels, blessés, décès) 3,4 Produits 9,7 Coûts d'exploitation du trafic voyageurs 0,9 Frais d'énergie 0,2 Frais d'entretien 0,6 Frais d'exploitation de l'infrastructure 0,0 Premiers investissements -4,6 Investissements de remplacement -3,2

Résultat socio-économique 47,7

3561 D'un point de vue globalement socio-économique, les mesures de la 1re phase du raccordement LGV Est produisent un résultat clairement positif. L'avantage socio-économique total est nettement supérieur au montant des coûts. Ceci s'explique en premier lieu par les importants gains de temps. Outre le trafic induit, ce sont surtout les «habituels» qui bénéficient de temps de parcours réduits. Grâce à l'amélioration de l'offre, la répartition modale peut légèrement s'améliorer. D'un point de vue socio-économique, il en résulte une réduction des frais d'accidents ainsi que certaines améliorations quant à la pollution de l'environnement. 2.4.2 Evaluation de mesures en Allemagne Le CARE pour Lindau – Munich n'est pas encore disponible. Il sera établi selon la méthode allemande à partir de la mi-2004, en collaboration avec les ministères des transports et les chemins de fer autrichiens et suisses pour toutes les voies d'accès Est de la NLFA. Selon le calendrier convenu, le CARE sera présenté à la mi-2005 pour les trois lignes suivantes: Lindau – Memmingen – Munich, Lindau – Friedrichshafen – Ulm et Singen – Stuttgart. 2.4.3 Evaluation des mesures relatives au raccordement à l'Ouest La participation financière de la Suisse à des projets en France se limite aux frais d'investissement. On peut renoncer à une analyse microéconomique détaillée, telle qu'elle a été faite pour le raccordement Est, car la Suisse ne verse pas de contributions pour le résultat d'exploitation des projets en France. Il n'est donc pas judicieux de procéder à une étude socio-économique selon les mêmes

critères que ceux appliqués pour le raccordement à l'Est. Il faut s'attendre à des coûts subséquents pour les aménagements du nœud de Genève. Ceux-ci devraient porter sur 1 million de francs par année. Pour évaluer l'impact socio-économique des mesures, les frais d'investissement financés par la Suisse sont mis en rapport avec les gains de temps, en ne tenant compte que des gains de temps des passagers suisses. Les frais d'investissement des aménagements minimes sur le nœud de Genève, nécessaires à l'utilisation optimale des mesures en France, sont additionnés au projet du Haut-Bugey. Cette évaluation socio-économique n'est certes pas aussi approfondie que pour l'analyse faite pour le raccordement de la Suisse orientale aux LGV, mais elle permet de comparer les raccordements à l'Est et à l'Ouest. Les mesures sur les tronçons Bellegarde – Bourg-en-Bresse et Vallorbe – Dijon obtiennent d'aussi bonnes notes que les autres en matière de rapport gain de temps / frais d'investissement. De ce point de vue, limité aux frais d'investissement et aux gains de temps, les deux projets valent la peine d'être réalisés. Le rapport coûts-utilité du nouveau tronçon Belfort – Dijon (LGV Rhin-Rhône) est similaire. Avec cette méthode d'évaluation, les mesures d'amélioration de la liaison Zurich – Munich obtiennent les meilleurs résultats (cf. annexe).

3562 2.5 Matériel roulant Une planification ferroviaire moderne ne peut avoir lieu que dans le triangle offre – infrastructure – véhicules. Dans certains cas, c'est le matériel roulant qui détermine si les gains de temps visés peuvent être obtenus de manière économique. Par ailleurs, le projet de raccordement aux LGV ne tend pas à construire de nouvelles LGV, mais à aménager des tronçons conventionnels. Notamment, le train pendulaire revêt une importance considérable. Il sera surtout utilisé sur les liaisons de raccordement LGV en direction de l'Allemagne. En l'occurrence, il est souhaitable d'utiliser des rames motrices tricourant ou quadricourant, utilisables de manière universelle. De tels trains pourraient aussi être employés de manière assez générale sur le réseau suisse. Les trains internationaux longues distances pourraient dès lors poursuivre leur route sur le territoire suisse. L'acquisition et le financement du matériel roulant sont du ressort des entreprises ferroviaires dans le cadre de la mise en œuvre de leurs politiques de l'offre.

2.6 Mesures organisationnelles Aux termes de l'art. 5 de la loi sur le raccordement aux LGV, il faut, lors de la réalisation du projet LGV, améliorer en permanence l'organisation, par exemple lors des contrôles et des arrêts à la frontière. Les contrôles douaniers, à l'heure actuelle, durent 15 à 25 minutes pour les voyageurs du trafic international (surtout à Bâle et à Genève). De plus, les correspondances pour les liaisons internationales à grandes distances ne peuvent pas être garanties au départ de Bâle et de Genève à partir des trains du trafic national. Des efforts sont entrepris pour que le temps nécessaire pour passer des trains nationaux longues distances et régionaux à des trains internationaux de même catégorie soit réduit à 6 min, ce qui correspond au niveau usuel en Suisse. La compétitivité des transports publics serait ainsi améliorée par rapport à la route. Pour cela, il faut que les formalités douanières dans les corridors de Bâle et de Genève se fassent dans les trains pendant la marche, ce qui apporterait non seulement une réduction des temps de parcours, mais aussi une amélioration du confort³⁰. Les autorités de police et de douane des pays concernés sont appelées à prendre des mesures ad hoc pour que les contrôles douaniers des personnes et des marchandises puissent avoir lieu dans les trains. La Confédération soutient ces mesures qui, quant à l'infrastructure, peuvent être financées au moins partiellement au titre du crédit d'engagement demandé.

La Convention internationale du 10 janvier 1952 pour faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée internationale (RS 0.631.252.55) prévoit que les contrôles douaniers doivent «chaque fois que c'est possible» être effectués pendant la marche dans la mesure où cette manière de procéder aux contrôles est plus efficace et plus favorable pour les voyageurs (art. 9 de la convention).

3563 2.7 Financement 2.7.1 Fonds Le fonds des grands projets ferroviaires comprend en moyenne 150 millions de francs par an pendant la période de construction principale. La récapitulation des tranches annuelles et de leur utilisation découle de la planification détaillée des diverses mesures, mais ce sont surtout les projets du Haut-Bugey et de l'Arc juras- sien qui doivent être réalisés en priorité. Les besoins financiers annuels sont adaptés en fonction de la planification de détail des autres projets. 2.7.2 Crédit de planification Tous les coûts imputés au crédit de planification pour le raccordement LGV seront imputés au crédit d'engagement pour le raccordement LGV dès l'entrée en vigueur de la loi sur le raccordement LGV. Les fonds employés jusqu'à cette date sont intégralement alloués à fonds perdu. Ils font partie des 25 millions de francs prévus pour la surveillance du projet. 2.7.3 Forme de l'attribution des fonds pour les projets en Suisse Conformément au message FTP, la Confédération dispose de trois moyens finan- ciers pour aider les gestionnaires de l'infrastructure à réaliser les projets FTP³¹ pour les investissements en Suisse: – prêts conditionnellement remboursables à intérêt variable, – contributions à fonds perdu, – prêts remboursables aux taux d'intérêt du marché, jusqu'à concurrence de 25 % des frais d'investissement. Pour financer les mesures prévues en Suisse, en règle générale, les fonds seront accordés sous forme de prêts à taux d'intérêt variable, conditionnellement rembour- sables. Ceci correspond aussi aux principes du financement des investissements fixés dans l'art. 20 de la loi fédérale du 20 mars 1998 sur les Chemins de fer fédé- raux³². Les contributions à fonds perdu ne sont allouées que pour les dépenses, que les entreprises ferroviaires ne peuvent pas porter à l'actif. Il s'agit notamment des dépenses pour les travaux de planification et la surveillance des projets qui ne peu- vent pas être attribués à un projet sectoriel spécifique. Mais on ne peut pas porter à l'actif du bilan, par exemple, les constructions provisoires, les constructions en faveur de tiers (pour les mesures de compensation ou le déplacement de bâtiments existants) ou les mesures environnementales telles que les parois antibruit. La part des contributions à fonds perdu dans les coûts d'investissement sera fixée définiti-

E. 31

Cf. aussi message du 26 juin 1996 sur la réalisation et le financement de l'infrastructure des transports publics, p. 92; FF 119 IV 648

E. 32

RS 742.31

3564 vement dans une convention à conclure ultérieurement entre le Conseil fédéral et les gestionnaires de l'infrastructure. L'arrêté sur le FTP a ouvert la voie des prêts entièrement rémunérés et remboursa- bles consentis aux gestionnaires de l'infrastructure. Comme il y a lieu de supposer, dans les conditions-cadres actuelles, que les chemins de fer ne seront pas en mesure de rembourser une partie des frais d'investissement ultérieurement, on renonce à leur accorder des prêts remboursables aux taux du marché. 2.7.4 Forme de l'attribution des fonds pour les projets en France Pour les projets en dessous d'un certain degré de rentabilité, la France connaît un système de subsides d'Etat sous forme de contributions à

fonds perdu. De manière appropriée, le même système est également employé pour les contributions de la Suisse à des projets situés en France. Une convention entre la Confédération et le gestionnaire d'infrastructure concerné (RFF) règle les détails de l'octroi des fonds et la qualité des sillons qui seront mis à disposition.

2.7.5 Forme de l'attribution des fonds pour les projets en Allemagne Le principe de territorialité est applicable entre l'Allemagne et la Suisse. Cela signifie que la Suisse ne peut pas cofinancer des projets en Allemagne. Mais comme elle a un grand intérêt à ce que la ligne Lindau – Geltendorf soit électrifiée, on cherche avec le Ministère allemand des transports une solution sous forme de préfinancement. L'octroi de fonds à titre de préfinancement se ferait alors sous forme de prêts à taux variable remboursables sur une période d'environ 10 ans. Une convention réglerait les détails de l'attribution des fonds et la qualité des sillons qui seront mis à disposition.

2.8 Controlling La surveillance du projet de réalisation du raccordement LGV, au niveau des autorités, est confiée au DETEC et assurée par l'OFT. Les opérations de construction, en revanche, sont sous la responsabilité des entreprises de chemin de fer mandatées. L'OFT élabore une directive de controlling obligatoire pour tous les participants pendant la phase de réalisation du projet de raccordement LGV. Cette directive de controlling LGV est mise en vigueur par le DETEC. L'OFT s'efforce de faire en sorte qu'elle soit mise en vigueur en même temps que la loi fédérale sur le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau ferroviaire européen à grande vitesse. L'élaboration de la directive de controlling LGV se fonde en grande partie sur celle de la NLFA (DCN). Le texte et les annexes seront modifiés conformément aux conditions-cadres spécifiques du projet raccordement LGV. Cette directive régit notamment les principes de la surveillance et de la direction du projet ainsi que des

3565 rapports. Elle contribue ainsi à un système de pilotage et d'information orienté vers l'avenir, qui sert de système d'alarme précoce à tous les niveaux d'organisation. Elle doit permettre d'assurer une transparence optimale dans la direction du projet, pour atteindre les objectifs de prestations, de coûts, de finances et de délais, et de contrôler les risques.

2.9 Commentaires des dispositions de la loi et de l'arrêté fédéral

2.9.1 Loi fédérale sur le raccordement de la Suisse orientale et de la Suisse occidentale au réseau ferroviaire européen à grande vitesse (loi sur le raccordement aux lignes à grande vitesse) Art. 1 Buts Cet article décrit, en général et en particulier, les objectifs de la loi sur le raccordement LGV. Les objectifs fixés servent également à l'interprétation des autres dispositions de l'arrêté fédéral sur le crédit d'engagement ainsi que de l'ordonnance. Art. 2 Champ d'application La loi proposée ne s'applique qu'à la 1re phase du raccordement LGV. L'adaptation de la loi sera proposée le cas échéant lors de la consultation 2007/2008, qui comprendra éventuellement une 2e phase du raccordement LGV. Art. 3 Projet Cette disposition concrétise les mesures du projet de raccordement LGV. Elle indique comment sont distribués les fonds alloués. Art. 4 Planification et construction Cet article régit les compétences en matière de planification, de construction ainsi que les relations entre les gestionnaires de l'infrastructure et la Confédération, avec toutes les conditions d'exécution. Art. 5 Adjudication de mandats En ce qui concerne les mesures situées en Suisse, les gestionnaires de l'infrastructure sont liés à la législation fédérale sur les marchés publics. Art. 6 Optimisation permanente des travaux Cette disposition empêche d'investir des fonds dans des aménagements de l'infrastructure alors que le même avantage pourrait être obtenu par des mesures meilleur marché (p. ex. emploi du matériel roulant).

3566 Art. 7 Financement Comme les crédits d'engagement ne sont pas soumis au référendum ni ne constituent une règle de droit, la décision prend la forme d'arrêtés fédéraux soumis à l'approbation de l'Assemblée fédérale. Les fonds des phases correspondantes seront alloués par un arrêté fédéral pour chaque phase. Art. 8 Modalités de financement La Confédération, finance le projet de raccordement LGV avec les fonds pour les grands projets ferroviaires. Elle met les fonds nécessaires à disposition sous forme de crédit de construction. L'article décrit le mode de financement – prêts à taux variable remboursables, prêts à taux variable, conditionnellement remboursables ou contributions à fonds perdu. Un taux d'intérêt variable signifie que la rémunération peut être fixée de manière à croître en fonction du produit des transports escompté. Art. 9 Surveillance et contrôle Le Conseil fédéral est l'autorité de surveillance suprême sur les chemins de fer (art. 10 de la loi sur les chemins de fer)³³. Il délègue une partie de cette activité à l'Office fédéral des transports. Art. 10 Rapports En informant une fois par an les Chambres fédérales conformément aux prescriptions détaillées de cet article, le Conseil fédéral et le département responsable rendent compte de leur fonction de contrôle. L'information a lieu dans le cadre du rapport de gestion et des messages sur le budget et le compte d'Etat. De même que la surveillance, le contrôle se fera sans dépense supplémentaire. 2.9.2 Arrêté fédéral relatif au crédit d'engagement pour la 1re phase du raccordement aux LGV Cet acte est un arrêté sur le crédit et sur le financement. Il n'a pas un caractère normatif. Les compétences de l'Assemblée fédérale résultent de la compétence budgétaire générale que lui octroie l'art. 167, Cst. L'arrêté fédéral se fonde sur l'art.7 de la loi sur le raccordement aux lignes à grande vitesse³⁴. Art. 1 L'Assemblée fédérale définit le crédit d'engagement de la 1re phase et de chacun des crédits d'objet. La planification doit se baser sur cette somme en tant que plafond des coûts. Les conditions du crédit de construction se basent sur les principes de l'art. 8 de la loi sur le raccordement aux lignes à grande vitesse et sur les conventions passées à ce titre.

E. 33

RS 742.101

E. 34

RS ...; RO ... (FF 2004 3591)

3567 Art. 2 Cet article fixe la période au cours de laquelle les mesures du projet de raccordement LGV seront concrétisées. La disposition garantit que les crédits d'objet alloués à des projets qui ne sont pas réalisés en Suisse seront disponibles uniquement pendant un certain temps. Art. 3 Cet article fixe les compétences du Conseil fédéral en matière de gestion du crédit d'engagement alloué. Art. 4 et 5 Deux crédits d'engagement d'un montant de 10 millions de francs chacun ont été alloués respectivement par l'art. 4 de l'arrêté fédéral du 20 décembre 1999 concernant le budget pour l'an 2000³⁵ et par l'art. 4 de l'arrêté fédéral I du 12 décembre 2001 concernant le budget pour l'an 2002³⁶ pour la planification du raccordement LGV (les crédits d'engagement sont conformes aux listes spéciales³⁷). Ces crédits d'engagement, pour des raisons d'opportunité, sont remplacés par le crédit d'engagement proposé pour la 1re phase du raccordement LGV et les arrêtés fédéraux précités sont modifiés en conséquence. Les obligations portées et les paiements déjà versés aux débits des crédits d'engagement à annuler doivent grever le crédit global conformément à l'art. 1 de l'arrêté fédéral proposé. 3 Conséquences 3.1 Sur le territoire et l'environnement Le projet de raccordement LGV entraînera une réduction des temps de

parcours entre les grands centres ou les nœuds principaux de RAIL 2000 et les métropoles d'Allemagne du Sud et de France. Il permettra également de réduire les temps de parcours entre le centre de la Suisse et ses régions frontalières ainsi qu'entre les régions frontalières de chaque côté de la frontière. On est en droit de supposer que ces gains de temps donneront de l'élan au tourisme ainsi qu'aux prestations de service basées sur les contacts personnels directs. Cet élan devrait profiter surtout aux entreprises des grands centres et des régions périphériques. Ce phénomène est souhaitable tant du point de vue de l'économie que de la politique d'aménagement du territoire. Grâce à l'amélioration des liaisons ferroviaires internationales et au caractère de moins en moins contraignant des frontières nationales pour l'échange de personnes et de marchandises, les régions frontalières de Suisse perdent de leur marginalité. L'amélioration de la desserte en fera aussi des zones d'habitation attrayantes pour les navetteurs des deux côtés de la frontière. L'ampleur de ces impulsions en matière d'aménagement du territoire dépendra beaucoup des objectifs

E. 35

FF 2000 132

E. 36

FF 2001 6194

E. 37

Cf. Message du 27 septembre 1999 concernant le budget pour l'an 2000 (non publié dans la Feuille fédérale), p 102 à 104 et 267, ch. 31, et message du 28 septembre 2001 concernant le budget pour l'an 2002 (non publié dans la Feuille fédérale), p 95 à 97 et 269, ch. 31.

3568 de développement des régions en question. Ces derniers sont notamment déterminés par les plans directeurs des cantons et les plans d'affectation des communes. Les conséquences sur l'environnement ne sont pas toutes positives: Certes, le projet de raccordement LGV va décharger dans une certaine mesure la route et le trafic aérien (trajets courts), ce qui entraînera des réductions des polluants atmosphériques et des émissions de CO₂. En revanche, le raccordement va occuper davantage de terrain dans des zones dont certaines ont une grande valeur écologique, et son impact sonore supplémentaire est un inconvénient non négligeable. Mais il ne devrait pas entraîner d'autres mesures anti-bruit que celles qui sont déjà décidées, car le répertoire des émissions, déterminant en la matière, prévoit l'évolution des transports jusqu'en 2015. Le développement du matériel roulant, notamment dans le secteur du trafic marchandises, sera un facteur décisif (une grande partie du matériel roulant du trafic marchandises ne satisfait pas encore aux nouvelles exigences en matière d'émissions de bruit). Il faudra garantir, lors de la réalisation des mesures de raccordement LGV, que les niveaux sonores admissibles ne soient pas dépassés. 3.2

Conséquences socio-économiques En acceptant l'arrêté fédéral sur le FTP du 20 mars 1998, le peuple et les cantons ont chargé la Confédération d'élaborer le présent texte. Le mandat constitutionnel ad hoc rend à la fois nécessaire et possible l'action de l'Etat. Cette dernière est d'ailleurs judicieuse en égard à l'analyse socio-économique (cf. ch. 2.4), étant donné qu'elle génère un avantage net tout à fait positif. En principe, la réalisation du projet de raccordement LGV a des conséquences sur tous les groupes mobiles de la société. Les besoins de mobilité croissants de notre société pourront être mieux satisfaits. Les gains de temps des voyageurs sur les liaisons concernées en France et en Allemagne seront considérables. Comme une amélioration de l'attrait des transports publics entraîne indirectement une certaine décharge de la route, le trafic individuel motorisé retirera aussi

un certain avantage des mesures décrites dans le présent message. L'effet de transfert visé de la route vers le rail devrait donc aussi raccourcir légèrement le temps de parcours sur la route. Les conséquences financières sont traitées aux ch. 3.3 et 3.4. A part les impulsions économiques précitées, il ne devrait pas y avoir d'autres conséquences pour les petites et moyennes entreprises. Suite au transfert, sur le rail, du trafic aérien à courtes distances, le raccordement LGV pourrait avoir des répercussions négatives sur le secteur du transport aérien. La réalisation du projet de raccordement LGV donnera de l'élan à l'économie nationale. Les investissements ont des effets positifs sur le marché du travail. Dès la phase de construction des ouvrages d'infrastructure ferroviaire du raccordement LGV, un nombre considérable d'emplois va se créer dans la construction. Lorsque le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau ferroviaire européen à grande vitesse sera réalisé, l'attrait économique de la Suisse va augmenter. Après la mise en exploitation des connexions plus rapides avec l'étranger, toutes les branches qui dépendent d'une bonne desserte en profiteront, ce qui assurera des emplois. L'analyse coûts bénéfiques des effets écologiques, économiques et sociaux des mesures a donné un bon résultat global pour le développement durable (cf. ch. 2.3 et 2.4).

3569 On a plusieurs fois cherché des solutions de rechange dans le triangle de planification «matériel roulant, infrastructure et offre». Les mesures réunies dans la 1re phase du raccordement LGV se sont révélées les plus efficaces et les plus appropriées pour atteindre le but. Le progrès en technologie ferroviaire doit également être pris en compte lors de la mise en œuvre du projet. La solution proposée ne nécessite pas de nouvelles structures d'exécution.

3.3 Conséquences sur les ressources de la Confédération Grâce au fonds pour les grands projets ferroviaires, les investissements du raccordement LGV n'ont pas de conséquences financières directes sur les comptes de la Confédération. En revanche, il faut s'attendre à des effets indirects sur le budget ordinaire de la Confédération. Après la mise en service, les mesures de la 1re phase du raccordement LGV en Suisse entraîneront vraisemblablement une augmentation du montant de l'indemnité pour les coûts d'infrastructure non couverts, soit 1,5 à 2 millions de francs par année. Ces surcoûts devront être financés dans le cadre de la convention sur les prestations avec les CFF ou en épuisant une partie du produit supplémentaire du trafic des voyageurs. En revanche, la participation de la Suisse aux mesures à l'étranger n'occasionnera pas de coûts subséquents. Tant en France qu'en Allemagne, il s'agit de contributions uniques aux coûts d'investissements. Selon le calcul de rentabilité, le trafic longues distances supplémentaire peut être exploité par les chemins de fer selon le régime de l'autofinancement et n'entraînera pas de coûts subséquents pour la Confédération. Si la Confédération veut intensifier son engagement en faveur des trafics transfrontaliers (régional et év. aussi trafic longues distances), cela entraînerait une augmentation du besoin en indemnisation. Les investissements dans le raccordement LGV sont financés par le fonds pour les grands projets ferroviaires. Les versements de la Confédération dans ce fonds sont soumis au frein à l'endettement, mais pas les retraits. Conformément à l'art. 159, al. 3, Cst., la majorité des membres des deux Chambres doit approuver les crédits d'engagement qui entraînent de nouvelles dépenses uniques de plus de 20 millions de francs. Le présent message propose au Parlement de promulguer un arrêté fédéral ayant des incidences sur le budget: Arrêté fédéral relatif à la 1re phase du crédit d'engagement pour le raccordement LGV. D'après les estimations actuelles, les dépenses de surveillance peuvent être couvertes par les ressources actuelles en personnel. Le crédit d'objet «surveillance de la planification» prévu permettra de compenser les dépenses supplémentaires.

3.4 Conséquences sur les cantons Les cantons

n'auront pas à subir de conséquences directes au niveau du personnel ou des finances. Cependant, les améliorations de l'infrastructure créent par ailleurs la possibilité de proposer des offres supplémentaires dans le trafic régional. Si elles sont commandées, le besoin en indemnisation des cantons en sera augmenté.

3570 3.5 Conséquences sur les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises de transport ferroviaire Les effets (construction et finances) sur les gestionnaires de l'infrastructure concernés par les mesures sont présentés ci-dessus (cf. ch. 2.3). 3.6 Conséquences sur l'informatique Le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau ferroviaire européen à grande vitesse n'aura pas de conséquences directes sur l'informatique. 4 Programme de la législature Le projet figure dans le programme de planification de la législature 2003 à 2007 en tant qu'affaire conforme aux lignes directrices. 5 Rapport avec le droit européen D'après les estimations actuelles, les efforts de la Suisse pour améliorer l'intégration du réseau suisse dans le réseau ferroviaire européen à grande vitesse se poursuivent de manière coordonnée avec les partenaires européens. Notamment, les représentants des CFF ont pu participer à l'élaboration du réseau ferré transeuropéen dans le cadre de la CCFE ainsi que de l'UIC. L'intégration directe de la Suisse dans les organes de la Communauté européenne n'avait pas été possible jusqu'ici du fait de la non-participation politique de la Suisse à la Communauté européenne. L'entrée en vigueur de l'accord bilatéral sur les transports terrestres a permis à la Suisse de participer à certains groupes de travail. L'élaboration du projet de raccordement de la Suisse au réseau ferroviaire européen à grande vitesse s'est faite sur la base des planifications européennes. L'harmonisation internationale des planifications suisses a pour bases légales les conventions bilatérales avec la République fédérale d'Allemagne³⁸, en vigueur depuis le 2 juin 1998, et avec la République française³⁹ (en vigueur depuis le 28 mars 2003). Ces deux conventions constituent les bases légales. Elles sont compatibles avec l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le trafic des voyageurs et des marchandises sur le rail et la route⁴⁰.

E. 38

Message sur la garantie de capacité des lignes d'accès nord à la NLFA (y c. décision et convention) FF 1996 III, p 392 à 414; RS 0742.140.313.69

E. 39

Message sur le raccordement de la Suisse au réseau ferroviaire français, notamment aux lignes à grande vitesse (y c. décision et convention) in FF 2000 5463 ss; RS 0.742.140.334.97

E. 40

RO 1999 1649 ss

3571 6 Bases légales 6.1 Constitutionnalité La constitutionnalité de la réalisation du projet de raccordement LGV repose sur les art. 81, 87, 167 et 196, ch. 3, Cst. L'art. 81 Cst. habilite la Confédération à réaliser des ouvrages publics dans l'intérêt de tout le pays ou d'une grande partie du territoire et à les exploiter ou à apporter son soutien à leur construction. C'est ainsi que s'explique le financement extra-territorial avec la France. Cet article permet à la Confédération de contribuer au financement d'ouvrages publics à l'étranger. Les actes normatifs de la Confédération relatifs au trafic ferroviaire se fondent sur l'art. 87 Cst. L'art. 167 Cst. charge l'Assemblée fédérale de décider de l'autorisation des

dépenses et à souscrire à des obligations financières telles que les crédits d'engagement. L'art. 196, ch. 3, Cst. mentionne, à titre de grand projet ferroviaire, le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau européen des trains à haute performance. Aux termes des al. 2 et 3, la Confédération est habilitée à financer le projet LGV par le FTP. 6.2

Forme des deux actes normatifs Conformément à l'art. 196, ch. 3, al. 4, Cst., le projet de raccordement LGV doit prendre la forme d'une loi fédérale, qui doit préciser le besoin et le degré d'avancement des projets. La loi contient principalement des dispositions normatives telles que p. ex. des prescriptions procédurales et des dispositions d'organisation. Elle est valable jusqu'à l'achèvement du projet et sera ensuite abrogée par le Conseil fédéral (art. 196, ch. 3, al. 5, Cst.). Comme les décisions relatives aux dépenses ne sont pas de nature normative, les crédits d'engagement doivent prendre la forme d'arrêtés fédéraux simples (art. 25, al. 2, de la loi du 13 décembre 2002 sur le Parlement)⁴¹. L'entrée en vigueur du premier arrêté fédéral relatif à un crédit d'engagement est prévue à la même date que la loi sur le raccordement aux lignes à grande vitesse.

E. 41

RS 171.10

3572 Annexe 1 Abréviations BMVBW Ministère des transports, de la construction et du logement de la République fédérale allemande BVWP Plan des voies de communications de la République fédérale d'Allemagne CARE Calcul de rentabilité CCE Communauté des chemins de fer européens CFF Chemins de fer fédéraux COM Document de la Commission européenne sur les questions d'intérêt général, notamment les propositions législatives, les Livres blancs, les rapports ou les Livres verts Cst. Constitution fédérale DB Deutsche Bahn DETEC Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DCN Directive sur le controlling de la NLFA FF Feuille fédérale FS Ferrovie dello Stato FTP Fonds pour les grands projets ferroviaires (fonds FTP) AFTP Arrêté fédéral sur la réalisation et le financement de l'infrastructure des transports publics LGV Ligne à grande vitesse NLFA Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes NT Nouveau tronçon OFT Office fédéral des transports RAIL 2000/1 RAIL 2000, 1re étape RAIL 2000/2 RAIL 2000, 2e étape RFF Réseau Ferré de France RPLF Redevance forfaitaire sur le trafic lourd RPLP Redevance sur le trafic lourd proportionnelle aux prestations SNCF Société Nationale des Chemins de fer Français SOB Schweizerische Südostbahn TEN Réseaux transeuropéens TGV Trafic à grande vitesse TGV Train à grande vitesse UIC Union Internationale des Chemins de fer

3573 Terminologie BODAN-RAIL 2020 Projet de base pour la planification internationale des transports dans la région du lac de Constance. Ce projet est soutenu financièrement par l'UE au titre d'INTERREG II. Comité directeur Groupe bilatéral chargé de coordonner les questions de planification stratégiques. Corridor Zone planifiée pour un tronçon. Course Chemin qu'un train parcourt jusqu'à ce qu'il arrive à nouveau à son point de départ. Déclaration d'utilité publique Partie de la procédure de planification française destinée à l'évaluation de l'opportunité d'un projet d'infrastructure. Intégration de la cadence Intégration des trains dans le système cadencé. INTERREG (I – III) Programmes de l'Union européenne destinés à promouvoir les régions et la collaboration entre celles-ci. Limite des avances Limite des avances fédérales pour le fonds des grands projets ferroviaires Magistrale Corridor principal fortement fréquenté (par exemple dans le trafic nord-sud). Nœud complet Gare desservie par toutes les lignes du trafic local et longues distances et où les trains circulant selon la cadence assurent une correspondance réciproque.

Dans les grands centres et, éventuellement, dans la zone des gares de bifurcation importantes, les nœuds complets sont habituellement établis comme points fixes à long terme pour l'offre du trafic voyageurs. Nœud secondaire Gare qui n'est pas desservie par toutes les lignes du trafic voyageurs. Tous les trains qui s'y arrêtent assurent la correspondance réciproque. Les nœuds secondaires résultent de l'horaire et sont assez souvent transformés en nœuds complets. Périmètre de raccordement aux LGV Délimitation géographique pour la planification et le financement du raccordement aux LGV. Principe de territorialité La planification, le financement et la construction relèvent de la souveraineté des Etats sur leur territoire. Raccordement LGV Raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau ferroviaire européen à grande vitesse. Réseau ferroviaire européen à grande vitesse Ce réseau comprend les LGV, leurs tronçons de raccordement, ainsi que d'autres grandes lignes importantes. Sillon horaire Itinéraire d'un train cadencé dans l'horaire; il est représenté dans l'horaire graphique par une ligne temps-distance. Simulation du fonds Simulation, par modèle, des modifications des recettes et/ou des dépenses du fonds FTP. Système de tarification du sillon Système de fixation des prix pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

3574 Tangente Liaison diagonale entre deux ou plusieurs (sous) tronçons. Temps de parcours net Temps qu'un train met pour relier directement (sans changement) A à B (sans les temps d'arrêt). Temps de parcours brut Temps qu'un voyageur met pour aller de A à B (y compris les temps d'arrêt et de changement). Temps systémique ou déterminant Temps de parcours sur les grandes distances entre deux nœuds complets, arrondi au quart d'heure; c'est un multiple de 30 minutes avec la cadence horaire et un multiple de 15 minutes avec la cadence semi-horaire. Trafic longues distances Trafic national et international entre les grands centres. Tronçon d'apport Tronçons qui servent principalement à apporter du trafic (par exemple pour la NLFA).

3575 Annexe 2 Evolution des réseaux transeuropéens La décision n° 1692/96 CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport⁴² définit les réseaux transeuropéens (TEN) de tous les modes de transport (route, rail, navigation intérieure/ports intérieurs, ports maritimes, aéroports, réseaux du trafic combiné). Selon cette planification à long terme, il faut notamment développer considérablement le réseau des chemins de fer à grande vitesse. Les lignes à grande vitesse ci-après sont notamment prévues: – Paris – Strasbourg / Mannheim – Munich – Vienne; – Londres – Paris – Lyon – Barcelone; – Berlin – Munich – Tunnel de base du Brenner – Bologne – Rome – Naples; – Trieste – Milan – Turin – Tunnel de base du Mont-Cenis – Lyon; – Milan – Bologne (– Naples), Milan – Gênes et Turin – Gênes. Par ailleurs, on planifie à proximité immédiate de la Suisse la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône, avec les branches Est (Mulhouse – Dole), Ouest (Dole – Dijon – ligne à grande vitesse actuelle Paris – Lyon) et Sud (Dole – Lyon). Enfin, l'Allemagne et l'Italie ont l'intention de développer les lignes existantes, respectivement jusqu'à Bâle et jusqu'à Chiasso et Domodossola. La NLFA et RAIL 2000 s'intègrent dans les lignes à aménager pour le trafic à grande vitesse et, partant, dans une magistrale Nord-sud d'envergure européenne. Dans le Livre blanc «La politique européenne des transports à l'horizon 2010, l'heure des choix»⁴³, la Commission de l'UE confirme sa planification des TEN et leur réalisation par étapes. Pour les projets présentant un intérêt commun en matière de réseaux transeuropéens, l'Union européenne pourra octroyer dorénavant des prêts pour 20 % des dépenses et non plus 10 % comme promis

jusqu'ici⁴⁴. Mentionnons parmi ces projets les lignes à grande vitesse Berlin – Munich – Tunnel de base du Brenner – Vérone, Lyon – Turin – Milan – Venise – Trieste et Paris – Strasbourg / Mannheim, ainsi que Milan – Bologne, Vérone – Naples et Stuttgart – Munich – Vienne. Le Conseil européen de Göteborg, des 15 et 16 juin 2001, a prié les organes de la Communauté de revoir d'ici à 2003 les règles générales de la décision 1692/96 CE, de les adapter aux nouvelles conditions et de tenir compte de l'avancement de la construction pour les divers projets. Le projet de modification de la base légale se

E. 42

Journal officiel L 228, 9 septembre 1996; voir aussi la décision de principe: décision du Conseil du 22 janvier 1990 sur une infrastructure européenne, Journal officiel n° C 027 du 06/02/1990 p. 0008–0008

E. 43

COM (2001) 370

E. 44

Règlement (CE) n° 2236/95 du Conseil du 18 septembre 1995 déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens, Journal officiel n° L 228 du 23/09/1995 p. 0001–0007; modification: proposition de règlement émise par le Parlement européen et le Conseil et visant à modifier le règlement (CE) n° 2236/95 du Conseil déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens.

3576 rapporte principalement aux priorités de l'action communautaire et à la liste des projets (prioritaires) spécifiques. Développement des liaisons entre la Suisse et la France La principale base de la future croissance coordonnée des réseaux ferroviaires suisse et français est constituée par la convention bilatérale du 5 novembre 1999 relative au raccordement de la Suisse au réseau ferré français, notamment aux LGV45. La convention a été ratifiée dans les deux pays; elle est en vigueur depuis le 28 mars 2003. Elle oblige les parties contractantes à prendre des mesures coordonnées pour l'infrastructure ferroviaire, le financement, l'exploitation rationnelle des tronçons et, en accord avec les entreprises ferroviaires concernées, l'utilisation du matériel roulant. S'agissant de l'infrastructure, des objectifs et des mesures axés sur les tronçons ont été formulés. Ils seront réalisés autant que possible dans le cadre du raccordement aux LGV. Dans le schéma directeur des réseaux transeuropéens TEN, le tronçon Bâle – Mulhouse est considéré comme un «tronçon à aménager en vue du trafic à grande vitesse». Pour relier Bâle à Paris par ce tronçon, l'accord bilatéral avec la France indique les temps de parcours visés suivants: à court terme 3 h 30 via Strasbourg et LGV Est (mise en exploitation 2006/2007); à moyen terme 3 h 00 via la Bourgogne (LGV Rhin-Rhône, 1re étape de l'antenne Est, mise en exploitation 2008/2010); à long terme 2 h 30 (aménagement complet de la LGV Rhin-Rhône). Pour les espaces économiques de Bâle et de Zurich, le tronçon Bâle – Mulhouse constitue la voie d'accès principale au réseau ferroviaire européen à grande vitesse en direction de l'Europe de l'Ouest et du Nord-Ouest. Cette ligne, en tant que raccordement aux LGV, gagnera encore en importance avec la LGV Paris – Strasbourg (1re étape uniquement jusqu'à la région de Metz / Nancy, construction 2002–2007) ainsi qu'avec la LGV Rhin – Rhône et la gare de l'aéroport de Bâle – Mulhouse. De plus, l'extension du RER bâlois ainsi que du trafic des trains directs entre la Suisse et Strasbourg, et – à long terme – le contournement de Bâle par le trafic de marchandises font encore l'objet de discussions. La ligne existante

est intégralement aménagée à double voie et électrifiée (courant alternatif 25 kV / 50 Hertz). Sur le tronçon français, les trains peuvent rouler à une vitesse maximale de 220 km/h. Le tronçon Delle – Belfort est fermé au trafic voyageurs depuis 1992 et au trafic marchandises depuis 1993. Il est parfois utilisé comme voie de raccordement. La gare désaffectée de Meroux se trouve à l'intersection de la LGV Rhin – Rhône planifiée et de la nouvelle gare TGV prévue. Celle-ci permettra de raccorder la région de Belfort – Montbéliard au réseau TGV. Pour cette raison, on négocie la revitalisation de cette ligne à voie simple non électrifiée, qui endosserait ainsi la fonction de raccordement LGV pour le canton du Jura et les régions avoisinantes. A court et à moyen terme, les deux tronçons qui traversent l'Arc jurassien (Lausanne – Vallorbe – Dole et Neuchâtel – Pontarlier – Dole) serviront à relier Paris aux grands centres de Berne (2 à 3 fois par jour) et de Lausanne (4 à 5 fois par jour). L'accord bilatéral entre la France et la Suisse mentionne les temps de voyage visés pour ce corridor: Paris – Lausanne en 3 h 15 et Paris – Berne en 3 h 45. A Neuchâtel et, partiellement, à Vallorbe (correspondances avec les autobus), d'autres régions de

E. 45

FF 2000 5482

3577 la Suisse occidentale sont rattachées à ce corridor. Des trains express régionaux complémentaires⁴⁶ sont planifiés, et il est prévu de faire passer plus de trafic de marchandises par ce trajet (transit France – Italie via Vallorbe – Simplon). A long terme et avec du matériel roulant conventionnel, cet itinéraire sera aussi rapide que les solutions de rechange via Bâle ou Genève⁴⁷; avec des trains pendulaires, il sera plus avantageux et permettra de gagner 15 à 20 minutes. Le schéma directeur des TEN présente ce tronçon comme tronçon conventionnel à partir de Vallorbe et de Pontarlier. Electrifié au courant alternatif (25 kV, 50 Hz), il a été aménagé en grande partie à voie simple lorsqu'il a été réhabilité. Les cantons visent à améliorer la qualité de l'offre sur le tracé actuel⁴⁸, tandis que les CFF désirent plutôt détourner les trains vers les lignes plus longues via Bâle et Genève, afin de concentrer les trafics. Selon les CFF, les lignes à travers l'Arc jurassien garderaient une fonction importante de raccordement dans le trafic à destination de Bruxelles et de Dijon. Actuellement, le tronçon Genève – Bellegarde représente la liaison ferroviaire la plus importante entre la Suisse romande et la France. Un important trafic de divers types de convois y passe déjà, notamment environ 10 paires de TGV quotidiens entre Genève et Paris ou le Sud de la France. De plus, environ 10 paires de trains directs circulent entre Genève et Lyon et 2 autres paires de trains entre Genève, Chambéry et Grenoble. Un RER à cadence horaire (semi-horaire aux heures de pointe) dessert la section suisse. Le matin et le soir, il est prolongé jusqu'à Bellegarde. Le tronçon est aussi utilisé pour le trafic marchandises. Enfin, il faut mentionner les liaisons sur la section française entre Annemasse et Bellegarde. L'importance du tronçon augmentera encore avec l'aménagement de la ligne du Haut-Bugey (Bellegarde – Nurieux – Bourg-en-Bresse) et grâce au gain de temps entre Paris et Genève. L'objectif est d'obtenir une cadence horaire et un temps de parcours systématisé d'environ 3 h 00. Le temps de parcours visé selon l'accord bilatéral (2 h 30) ne sera donc pas encore atteint. Par ailleurs, le tronçon Genève – Bellegarde, électrifié (courant continu, 1500 V) et aménagé en grande partie à double voie, sera utilisé pour densifier encore le trafic RER. Pendant la journée, on essaiera de mettre en place une cadence horaire entre Paris et Genève, qui sera prolongée toutes les deux heures au-delà de Genève, vers Brigue. Ainsi, le Valais obtiendra des liaisons directes pour Paris. Il n'existe pas encore d'idées concrètes quant à la réduction du temps de parcours Genève –

Lyon à 1 h 30. Cela étant, il est clair que les buts pour les temps de parcours ne peuvent, à moyen terme, être atteints qu'en partie. Pour les réaliser, il faudrait non seulement prendre les mesures prévues dans le programme actuel de raccordement LGV et, éventuellement, des mesures ponctuelles encore plus ambitieuses en Suisse, mais aussi, et surtout, mettre en œuvre des mesures en France. La Suisse observe l'évolution de la situation avec un grand intérêt.

E. 46

Berne – Frasné lorsque le TGV circule uniquement entre Paris et Lausanne. Frasné – Besançon en correspondance avec tous les TGV.

E. 47

Après la réalisation de la ligne à grande vitesse Rhin – Rhône, du projet du Haut-Bugey et du nouveau tunnel du Wiesenberg.

E. 48

Cadence bi-horaire Lausanne – Paris; à Frasné, une rame sur deux est couplée avec une rame en provenance de Berne. Il y a ainsi 6 à 7 liaisons au départ de Lausanne, 3 à 4 liaisons au départ de Berne; le prolongement de l'itinéraire du TGV jusqu'en Valais et jusque dans l'Oberland bernois se fera dès que Zurich sera relié à Paris via Bâle – TGV Est.

3578 Les mesures appropriées prévues pour les autres liaisons entre la Suisse et la France (Le Locle – Besançon, Genève – Annemasse, Evian – St-Maurice, Martigny – Chamonix) ne permettent pas de réduire les temps de parcours pour rejoindre le réseau ferroviaire européen à grande vitesse. C'est pourquoi les tronçons concernés ne sont pas pris en considération dans le présent message. Tous les tronçons transfrontaliers mentionnés font l'objet d'une ou de plusieurs conventions internationales qui règlent le déroulement des trafics ad hoc. Le présent texte ne traite pas ces conventions. Développement des liaisons entre la Suisse et l'Allemagne La convention du 6 septembre 1996 sur la garantie de la capacité d'accès à la nouvelle ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes (NLFA)⁴⁹ constitue la base de la planification et de la coordination de l'infrastructure ferroviaire en direction de l'Allemagne. Cette convention-cadre décrit les objectifs et, en partie, les mesures à réaliser dans les deux pays. Conçue comme une directive de planification, elle ne présente toutefois pas de mesures concrètes. Dans ce contexte, on part du principe de territorialité en vertu duquel les Etats concernés veillent eux-mêmes à financer les mesures touchant leur territoire. Les travaux d'aménagement en Allemagne seront réalisés en harmonie avec la réalisation de la NLFA en Suisse. Le tronçon Karlsruhe – Bâle constitue la voie d'accès principale aux NLFA. Les planifications du Chemin de fer allemand (DB) prévoient de l'aménager à quatre voies d'un bout à l'autre (vitesse maximale: 200 à 250 km/h). La réalisation se fera en plusieurs étapes. La mise en exploitation complète, prévue en 2014, permettra de gagner environ une demi-heure de temps de parcours. Cet aménagement créera des capacités pour le trafic marchandises vers la NLFA et pour le trafic voyageurs. Il aura aussi des répercussions sur l'élaboration des relations de trafic régionales, nationales et internationales dans la région bâloise. Comme l'Allemagne ne peut pas fournir d'indications concernant sa structure des horaires et des nœuds plus de trois ans à l'avance, la Suisse suppose qu'à long terme, le nœud 00 / 30 pourra toujours être réalisé à Bâle CFF. Deux doubles voies existent déjà entre Karlsruhe et Rastatt. La vitesse de circulation sera augmentée à 200 km/h sur le tracé Ouest. D'ici à 2004, la nouvelle double voie Rastatt – Offenbourg sera terminée. La partie méridionale de ce tronçon a déjà été

partiellement mise en exploitation. Le tronçon Buggingen – Bâle, long de 46 kilomètres, inclut le tunnel du Katzenberg. Il est prévu de le réaliser d'ici à 2008/9. Une autre double voie est planifiée entre Offenbourg et Kenzingen d'ici à 2012. La construction d'un contournement pour le trafic marchandises d'ici à 2010 délesterait le bassin de Fribourg (Kenzingen – Buggingen). L'assainissement de l'ancien tronçon passant par Fribourg prendra fin en 2014. Dans la région du Rhin / Main – Rhin / Neckar, la DB a annoncé l'aménagement d'un nouveau tronçon en tant que projet prioritaire dans le plan des infrastructures fédérales. Ce projet n'est pas mentionné dans l'accord avec l'Allemagne. Il prévoit le contournement de Mannheim ainsi qu'un nouveau tronçon Mannheim – Francfort. Long de 75 kilomètres, il sera aménagé pour une vitesse de circulation à 300 km/h.

E. 49

RS 0.742.140.313.69

3579 Ainsi, le temps de parcours entre la Suisse et Francfort pourrait encore diminuer d'environ 10 minutes. La Suisse suppose qu'il n'y aura pas de répercussions sur le nœud du trafic voyageurs 00 / 30 à Bâle CFF. Afin de créer les capacités nécessaires et pour désenchevêtrer en Suisse le trafic de marchandises et de voyageurs, il est prévu d'aménager quatre voies sur le pont enjambant le Rhin à Bâle. De plus, les CFF ont l'intention de créer un nouveau passage sur le Rhin entre Bâle et Waldshut, destiné au trafic marchandises et appelé «pont sur le Rhin supérieur» («Bypass Hochrhein»). Actuellement, les pays concernés évaluent les divers emplacements proposés à cet effet. Toutefois, conformément à l'accord bilatéral, art. 2, al. 2, let. c, la réalisation de ce projet dépend de conventions ultérieures. Le projet ne fait pas non plus partie du plan des infrastructures fédérales allemandes. L'accord bilatéral prévoit, à l'art. 3, de réduire le temps de parcours sur la ligne Zurich – Stuttgart («Gäubahn») de 3 h 15 à 2 h 15. A l'heure actuelle, les trains de voyageurs longues distances circulent en cadence bi-horaire et parcourent ce tronçon en 2 h 45 grâce à la technique pendulaire sur le tronçon allemand. Le projet «Stuttgart 21» (gare de passage souterraine au lieu de la gare en cul-de-sac actuelle, raccordement de l'aéroport de Stuttgart), qui fait encore l'objet de discussions, n'engendrera pas de modifications du temps de parcours. Le corridor sert à prolonger l'axe Milan – Tessin – Zurich jusqu'à Stuttgart en cadence bi-horaire. De plus, la Suisse orientale est raccordée à ce corridor à Singen (bretelle de la Suisse orientale). Par la même occasion, celui-ci sert à relier Zurich et Schaffhouse. Ici, l'offre du trafic régional et à longues distances sera améliorée pour atteindre la cadence horaire ou semi-horaire. Pour atteindre un taux satisfaisant d'utilisation de ce tronçon relativement peu sollicité en trafic international, les trains ont été intégrés au système cadencé. Les nombreux arrêts qui en découlent ne permettent pas de réaliser le temps de parcours visé à long terme pour les 10 à 15 années à venir. Du côté allemand, on examine actuellement des mesures ponctuelles (optimisation de la technique pendulaire, tronçons à double voie) qui diminueraient encore, à court et à moyen terme, le temps de parcours d'environ 5 minutes. La Suisse a expliqué que, de son point de vue et en tenant compte du système cadencé suisse avec un nœud complet 00 / 30 à Zurich, le temps de parcours ne peut être réduit de façon substantielle qu'en modifiant les connexions actuelles à Singen et en les déplaçant vers un nœud situé plus au nord. A cet effet, il y aurait lieu d'entreprendre des mesures sur le tronçon Zurich – Bulach – Schaffhouse, exploité par les CFF, et qui traverse en partie le territoire allemand. Vu le traité international entre la Suisse et l'ancien Grand-duché de Bade⁵⁰, les mesures entreprises sur ce tronçon sont à la charge

de la Suisse. Celles-ci font partie intégrante du projet suisse de raccordement aux LGV. Du point de vue suisse, il faudrait, dans ce but, entreprendre des mesures dans les régions de Singen et de Tuttlingen. Ces mesures devraient être réalisées en étroite collaboration entre les deux Etats et permettraient d'atteindre un temps de parcours systémique (déterminant) de 2 h 30 entre les nœuds de Zurich et de Stuttgart. L'Allemagne renvoie aux études incomplètes concernant ce tronçon, or la suite des événements ne pourra être décidée que lorsque ces études seront termi-

E. 50

Traité international du 21 mai 1875 entre la Suisse et le Grand-duché de Bade au sujet de la jonction des chemins de fer des deux pays près de Schaffhouse et de Stühlingen; RS 0.742.140.313.64

3580 nées. Pour l'instant, aucune mesure de ce genre n'est prévue. A moyen terme, l'offre peut être revalorisée comme suit: un départ anticipé de Zurich permet d'établir un nœud complet à Singen. Avec le déplacement du point de croisement et l'arrivée anticipée à Stuttgart avant le RER, le temps de parcours pourrait être réduit à 2 h 35, ce qui permettrait d'établir une correspondance 15/45 au nœud de Stuttgart en direction de Francfort – Cologne et Munich. Le tronçon Zurich – Stuttgart («Gäubahn») possède un potentiel de développement très limité en raison de sa topographie et du trafic assez faible. En outre, à long terme, une grande partie de la Suisse ralliera Stuttgart plus rapidement en passant par Bâle ou Bregenz – Ulm. Cette option concurrencera encore plus le Gäubahn. Néanmoins, l'aménagement de la bretelle de la Suisse orientale (Saint-Gall – Constance – Singen – Offenbourg) revalorisera ce tronçon. Ainsi, le nord-est de la Suisse restera raccordé à long terme au réseau ferroviaire européen à grande vitesse du nord via Stuttgart et/ou via Offenbourg. Les mesures prévues par le projet du raccordement de la Suisse aux LGV permettent de prolonger la liaison Offenbourg– Singen – Constance (chemin de fer de la Forêt noire, aménagé de bout en bout à double voie) jusqu'à Romanshorn – Saint-Gall. Actuellement, le trajet Singen – Offenbourg dure 1 h 45. Alors que l'aménagement du tronçon Zurich – Saint-Gall a lieu dans le cadre de RAIL 2000, celui du tronçon Saint-Gall – St. Margrethen fait partie du raccordement à la LGV Zurich – Munich. Le temps de parcours visé et indiqué par l'accord bilatéral pour cette ligne est de 3 h 15 (actuellement environ 4 h 15). Elle prolonge l'axe Ouest-Est Genève – Berne – Zurich. La cadence prévue est bi-horaire. A St. Margrethen, le sud-est ainsi que le nord-est de la Suisse seront rattachés à cette ligne, le corridor Ulm – Friedrichshafen (chemin de fer du sud de l'Allemagne) y sera rattaché à Lindau. D'ici à 2006, il est prévu d'adapter le tronçon Lindau – Munich à la circulation de trains pendulaires pour diminuer le temps de parcours de près de 30 minutes. Dans ce cas aussi, l'Allemagne ne peut pas affirmer si le trafic longues distances Zurich – Munich se basera sur un nœud à l'heure pleine à Bregenz. Le projet BODAN-RAIL 2020, élaboré par les collectivités régionales du lac de Constance, prévoit cependant un tel nœud dans sa planification largement étayée. C'est pourquoi la Suisse le considère comme planifié. Le déplacement de la gare de Lindau sur la terre ferme à Lindau-Reutin permettra de gagner 10 minutes sur le temps de parcours actuel. Ce déplacement aura aussi lieu d'ici à la fin de 2006. Les mesures réalisées à court terme en Autriche et en Suisse permettront d'atteindre le temps de parcours convenu pour ce raccordement LGV. Le tronçon Lindau – Friedrichshafen – Ulm pourra, en fonction du développement du trafic marchandises, obtenir une certaine importance en tant que ligne d'accès aux NLFA. Le tronçon à double voie entre Friedrichshafen et Ulm constitue une

solution de rechange pour raccorder le trafic des voyageurs longues distances suisses au réseau ferroviaire européen à grande vitesse (jonction à Ulm), notamment pour la vallée du Rhin saint-galloise et pour tout le canton des Grisons. Le nouveau tronçon Stuttgart – Ulm – Munich, qui pourra être mis en exploitation dans environ 10 ans, offrira des temps de parcours attrayants entre Stuttgart et Bregenz (2 h 20). Ici aussi, il apparaît qu'à moyen terme, c'est-à-dire avec les mesures décidées à l'étranger et le projet de raccordement LGV, les temps de parcours convenus ne pourront pas encore être atteints entièrement. Quoi qu'il en soit, le projet actuel

3581 permet d'y contribuer dans une mesure considérable. Pour atteindre les objectifs, notamment quant au tronçon Singen – Stuttgart, il faudrait des mesures plus importantes sur le territoire allemand. Développement des liaisons entre la Suisse et l'Autriche Le réseau ferroviaire suisse et le réseau autrichien sont reliés l'un à l'autre par deux lignes électrifiées à simple voie, à savoir St. Margrethen – Bregenz et Buchs SG – Feldkirch. Cette dernière traverse le territoire du Liechtenstein. La Suisse et l'Autriche ont signé en 1957⁵¹ un traité sur l'aménagement de ces deux itinéraires et sur le tracé, subséquent, en Arlberg. Dans ce traité, les deux pays s'engagent à prendre toutes les mesures appropriées pour encourager le trafic ferroviaire. Par ailleurs, un accord ministériel a été conclu le 27 octobre 2003 afin de régler la collaboration et de coordonner les autres mesures sur le tronçon St. Margrethen – Bregenz / Wolfurt. Lorsqu'il sera question de l'accord concernant la ligne Buchs SG – Feldkirch, il faudra aussi consulter la Principauté du Liechtenstein. Le tronçon Buchs SG – Feldkirch fait partie de la liaison classique Zurich – Sarngans – Innsbruck – Vienne, sur laquelle les trains directs internationaux ainsi que la majeure partie du trafic marchandises entre ces deux pays circulent depuis toujours et continueront de circuler. Le tronçon en question remplit aussi certaines fonctions dans le trafic régional. On envisage, à long terme, de faire passer par Munich le trafic entre Vienne et la Suisse. En Autriche comme en Suisse, on est d'accord que la liaison vers Munich et ses correspondances vers d'autres destinations est aussi importante pour le Vorarlberg que pour la Suisse. Actuellement, on ne peut pas évaluer de façon conclusive dans quelle mesure cet itinéraire sera plus rapide ou plus attrayant pour les voyageurs que celui passant par Innsbruck: d'une part, les intentions concernant l'aménagement du tronçon Munich – Freilassing – Salzbourg en Allemagne ne sont pas assez claires⁵², et d'autre part, l'Autriche prévoit de développer encore le tracé de l'Arlberg. On suppose que Salzbourg deviendra un nœud 00 et servira comme point de départ du système cadencé en Autriche. Les temps de trajet déterminants entre Salzbourg et Innsbruck ainsi qu'entre Innsbruck et Feldkirch seront réduits à 2 heures chacun. Même si l'Arlberg est encore aménagé, on prévoit que seuls quelques trains particulièrement rapides gagneront du temps, alors que les trains directs cadencés n'en gagneront pas. Cependant, la liaison Suisse – Vienne via l'Arlberg sera finalement à peine plus longue que l'itinéraire via Munich. Feldkirch reste ainsi un nœud 00 avec des correspondances pour Bregenz (trafic de banlieue) à cadence semi-horaire. Entre la Suisse et le Vorarlberg, le Tyrol, la Carinthie et la Styrie, il existe d'autres flux de trafic qui ne sont pas tous couverts par des offres directes. En outre, la liaison en direction de l'Est de l'Italie via le col du Brenner revêt une certaine importance pour le Sud-Est de la Suisse.

51 RS 0.742.140.316.32 52 Le Ministère fédéral allemand des transports, de la construction et du logement (BMVBW) a certes déjà autorisé la planification du projet, mais il ne faut pas compter sur une réalisation avant 2015 (projet de plan fédéral des voies de circulation

2003 de BMVBW, p. 58).

3582 On obtiendra les meilleures offres en faisant de Sargans un nœud 30 (à long terme 00 / 30) qui complètera le nœud 00 de Feldkirch. Les objectifs d'offre cités plus haut ne nécessiteront probablement aucune mesure entre Zurich, Sargans et Buchs SG. Il est souhaitable d'accélérer la circulation sur le tronçon Buchs SG – Feldkirch, qui est actuellement très lent. Les éventuels aménagements dépendent des intentions de la principauté de Liechtenstein et de l'Autriche. Pour l'heure, le trafic marchandises, avec 11 paires de trains quotidiens dans le trafic transfrontalier, reste modeste. L'augmentation attendue ne nécessite pas encore de mesures supplémentaires dans un proche avenir. Le tronçon St. Margrethen – Bregenz revêt beaucoup d'importance avant tout dans le trafic longues distances. L'objectif est d'amener le temps de parcours entre Saint-Gall et Bregenz à moins d'une demi-heure afin de créer, à court terme, un nœud à la minute 00 à Bregenz qui s'accorde aux trafics entre la Suisse et l'Allemagne. Ce concept permet de prolonger l'itinéraire de certains trains Ulm – Bregenz jusqu'à Coire (via Feldkirch ou St. Margrethen). A long terme, les trains particulièrement rapides circulant sur le tronçon de l'Arlberg pourraient être intégrés au nœud 00 à Bregenz. Les mesures entreprises pour accélérer la circulation sur le tronçon St. Margrethen – Bregenz font partie du paquet 1a du plan général de l'Autriche concernant les transports, réalisable d'ici à 2006⁵³. La vitesse de circulation maximale y est augmentée, entre autres, à 140 km/h. Cette mesure ainsi que d'autres dispositions permettront de raccourcir le temps de parcours à moins de 10 minutes. Les coûts, pris en charge par l'Autriche selon le principe de territorialité, se situent entre 7 et 10 millions d'euros. Développement des liaisons entre la Suisse et l'Italie Pour souci d'exhaustivité, nous mentionnons aussi l'évolution des relations ferroviaires entre la Suisse et l'Italie. Les liaisons en direction du sud ne font toutefois pas partie du raccordement LGV. Dans le sud de la Suisse aussi, le trafic ferroviaire international a, par tradition, une grande importance. Dans l'ensemble, les passages de la frontière vers les chemins de fers italiens voisins se trouvent sur l'aire de la gare de Chiasso ainsi que le long des tronçons Brigue – Domodossola, Cadenazzo – Luino, Locarno – Domodossola et St-Moritz – Tirano. Diverses conventions à l'échelle nationale ou entre les entreprises ferroviaires réglementent ces passages. La concession du Simplon et la convention du même nom⁵⁴ en constituent les bases les plus importantes: sur le tronçon italien de la ligne du Simplon, la Suisse possède une concession pour construire et exploiter le chemin de fer à partir de la frontière (milieu du tunnel) jusqu'à Iselle (aiguille d'entrée nord) et une autre pour exploiter le tronçon Iselle – Domodossola. La concession du Simplon expirera le 31 mai 2005.

53 «Generalverkehrsplan Oesterreich 2002, Verkehrspolitische Grundsätze und Infrastrukturprogramm», rapport de janvier 2002, p. 61. 54 RS 0.742.140.23 et 0.742.140.24

3583 Le futur développement du trafic ferroviaire international est réglementé par l'accord bilatéral du 2 novembre 1999 concernant la garantie de la capacité des principales lignes reliant la NLFA au réseau italien à haute performance (RHP)⁵⁵. Cette convention est entrée en vigueur le 18 mai 2001 et règle les modalités pour développer l'infrastructure de façon coordonnée entre les deux pays. En signant cet accord, les deux Etats ont établi les lignes directrices qu'ils pensent suivre en matière de planification de l'infrastructure ferroviaire, sans toutefois définir exactement les mesures ad hoc. Celles-ci sont mises en œuvre de manière coordonnée et progressive. Il s'agit d'améliorer continuellement la capacité et la qualité des tronçons concernés en fonction de la technique ferroviaire et du besoin. Un

comité directeur binational assure la réalisation des mesures prévues par cette convention. Sur la base de ses décisions, les entreprises ferroviaires définiront et mettront en œuvre les mesures appropriées. A court terme, on exécute actuellement des adaptations du profil d'espace libre ainsi que des mesures ponctuelles sur l'axe Loetschberg – Simplon et sur l'axe du St-Gothard, en vue du transport de conteneurs plus grands. A moyen et à long terme, il est prévu d'améliorer le raccordement à l'aéroport de Milan Malpensa. Des mesures ponctuelles et des améliorations techniques sont aussi prévues pour augmenter la capacité sur les deux axes Loetschberg/Simplon – Novare et Milan d'une part, Gothard – Milan et Novare de l'autre, tout en diminuant le temps de parcours. En outre, le canton du Tessin, la Lombardie et les entreprises ferroviaires projettent une nouvelle liaison entre Mendrisio et Varese. Il s'agit d'un nouveau tronçon, long de 7 kilomètres, allant de Stabio (CH) à Arcisate (I). A Arcisate, le nouveau tronçon rejoindra la ligne FS qui mène de Porto Ceresio à Varese. Ce nouvel aménagement permettra des connexions ferroviaires rapides entre le Tessin et Varese, l'aéroport de Malpensa et la Suisse occidentale via le Simplon. De plus, on prévoit de construire un nouveau tronçon entre Lugano et Milan pour raccorder le réseau à haute performance italien à la NLFA (Saint-Gothard). Il est aussi planifié de mettre en exploitation des terminaux supplémentaires pour le trafic combiné selon le développement des besoins du marché. Le financement des projets cités est soumis au principe de territorialité⁵⁶. Le partenariat pouvoirs publics / économie privée est également en ligne de compte à condition que ce soit un moyen efficace pour construire l'infrastructure. Des travaux d'aménagement ponctuels pourront être financés par le fonds pour les grands projets ferroviaires (RAIL 2000/2) afin d'éviter des goulets d'étranglement en Suisse. Toutefois, le financement au travers du crédit LGV est exclu.

55 FF 2000 5454 56 Exception: terminaux de trafic combiné

3584 Annexe 3 Aperçu des investissements et des gains de temps

3585

Légende: A: temps de parcours actuel

B: temps de parcours sans raccordement aux LGV

C: temps de parcours avec raccordement aux LGV

3586 Annexe 4 Rapports coûts/utilité Le tableau suivant montre l'ordre de grandeur des coûts par rapport aux avantages. En l'occurrence, l'avantage est attesté ici uniquement comme gain de temps par rapport à l'état de référence. Les mesures de la 1re phase du raccordement LGV sont présentées, ainsi que celles de la nouvelle ligne à grande vitesse Rhin-Rhône. Projets C U C/U

Saint-Gall – St. Margrethen 80 48,2 1– 5 Bulach – Schaffhouse 130 7,1 15–20

TGV Rhin-Rhône 100 5,8 15–20

Haut-Bugey 205 8,0 25–30 Arc jurassien 40 2,6 15–20

Légende: C: investissements en millions de francs (part suisse seulement) U: gain de temps en millions d'heures pendant 20 ans pour les voyageurs suisses C/U: coûts d'investissement / gain de temps sur 20 ans, exprimés en francs par heure (fourchette)

Les comparaisons entre les différents projets du plan de raccordement aux LGV montrent que le quotient C/U est à peu près le même. Le projet Saint-Gall – St. Margrethen obtient

des résultats excellents, car les mesures proposées entraînent également d'importants gains de temps dans le trafic des voyageurs à l'intérieur de la Suisse.

3587 Annexe 5 Calcul du volume d'investissements du raccordement LGV Le montant du volume d'investissements pour le raccordement LGV se calcule sur les bases suivantes: Volume d'investissements selon le message FTP (état des prix 1995, y c. l'ICHA) – Part de l'ICHA (3,5 %) = Volume d'investissements selon le message FTP (état des prix 1995, hors ICHA) + Renchérissement accumulé de 1995 à 2003 = Volume d'investissements global du raccordement LGV (état des prix octobre 2003, hors TVA) Les paramètres sont fixés comme suit: Le volume d'investissements global pour le raccordement LGV, selon le message FTP, s'élève à 1,2 milliard de francs (état des prix 1995, y c. ICHA) A l'époque du calcul les taux déterminants de l'impôt sur le chiffre d'affaires (ICHA; 1994) s'élevaient à:

structure des coûts (référence NT Mattstetten – Rothrist) Taux ICHA Construction 61 % 4,65 % Planification/honoraires 14 % 0 % Technique ferroviaire 15 % 4,65 % Autres 10 % 0 %

Si l'on pondère ces taux de l'ICHA avec les travaux correspondants, on obtient un taux ICHA moyen de 3,5 %. Ce taux correspond également à celui qui a déjà été utilisé lors du calcul du crédit global NLFA57. Le volume d'investissements selon le message FTP (état des prix 1995, hors ICHA) se calcule comme suit: $1200 / 103.5 * 100 = 1159$ millions de francs La part de l'ICHA est donc de: $1200 - 1159 = 41$ millions de francs Pour calculer le renchérissement accumulé depuis 1995, on utilise en principe les mêmes indices partiels que pour le calcul de l'indice du renchérissement NLFA (NIR). Or ces indices n'ont pas été pondérés selon le calcul du NIR, mais selon la structure des coûts du nouveau tronçon Mattstetten – Rothrist, considéré comme représentatif. Ils se présentent comme suit:

57 Cf. message sur le nouveau crédit global NLFA du 31 mai 1999, annexe 3

3588

Structure des coûts NT Mattstetten – Rothrist A titre comparatif: pondération NIR
Construction 61 % 69 % Planification/honoraires 14 % 16 % Technique ferroviaire 15 % 12 %
Autres 10 % 3 %

L'Office fédéral de la statistique a calculé la série d'indices comme suit (base de prix: 1995 [indice d'octobre 1994]): Groupe de coûts Indice partiel Pondération Coûts de construction Jusqu'à 1998/99: Indice zurichois du coût de la construction de logements (ZIW) À partir de 1998/99: Indice des prix du génie civil de l'OFS (n'existe que depuis 1998; prend en compte la construction routière et, à partir de 2001, les passages souterrains en béton armé; disponible en juillet pour avril et à la fin de l'année pour octobre.) 0.61 Planification, honoraires, frais du constructeur Indice salarial nominal de l'OFS pour le groupe «prestations de service aux entreprises» 0.14 Technique ferroviaire Indice spécifique des prix et des salaires de la technique ferroviaire, composé de certains sous-groupes de l'indice des producteurs et des prix à l'importation de l'OFS ainsi que de l'indice salarial calculé selon SWISSMEM (industrie mécanique, électrique et métallique) 0.15 Autres (notamment acquisition de terrain) Reprise de l'évolution des prix par agrégation des trois autres principaux groupes de coûts 0.10

Le volume d'investissements global du raccordement LGV (état des prix octobre 2003, hors TVA), suivant la méthode de calcul décrite ci-dessus, atteint donc 1,270 milliard de francs, arrondi à 1,3 milliard.

3589 Annexe 6 Programme de construction du raccordement aux LGV, 1re phase

Raccordement Ouest Phase 1

Raccordement Est Phase 1

TGV Rhin – Rhône

2005 2006 2007 2008 2009 2010 Années

3590

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Message relatif à la loi fédérale sur le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau européen des trains à haute performance In Bundesblatt Dans Feuille fédérale In Foglio federale Jahr 2004 Année Anno Band 1 Volume Volume Heft 27 Cahier Numero Geschäftsnummer 04.035 Numéro d'affaire Numero dell'oggetto Datum 13.07.2004 Date Data Seite 3531-3590 Page Pagina Ref. No 10 137 795 Die elektronischen Daten der Schweizerischen Bundeskanzlei wurden durch das Schweizerische Bundesarchiv übernommen. Les données électroniques de la Chancellerie fédérale suisse ont été reprises par les Archives fédérales suisses. I dati elettronici della Cancelleria federale svizzera sono stati ripresi dall'Archivio federale svizzero.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.