

Raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau des lignes ferroviaires à grande vitesse (raccordement LGV)

Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV-Anschluss)

Der Standpunkt der Kantone

La position des cantons



Unterlagen zu Handen der eidgenössischen Parlamentarierinnen und Parlamentarier
Documentation à l'intention des Parlementaires fédéraux

Décembre / Dezember 2004

CTSO

Conférence des transports de Suisse occidentale

BE, FR, GE, JU, NE, VD, VS

KöV Nordwestschweiz

Nordwestschweizerische Konferenz der Kantonalen Direktoren des öV

AG, BE, BL, BS, JU, SO

RöV Ostschweiz

Regionalkonferenz öffentlicher Verkehr Ostschweiz

AI, AR, GL, GR, SG, SH, TG

Pour une politique cohérente des transports

Face aux problèmes générés par l'augmentation du trafic automobile, la Confédération s'applique depuis de nombreuses années déjà à mettre en oeuvre une politique de transfert de la route vers le rail. Cette volonté est clairement partagée par la population comme en témoignent les votations suivantes: oui à RAIL 2000 en 1987; oui aux NLFA en 1991; oui à l'initiative pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit en 1994; oui à la redevance sur le trafic des poids lourds en 1998 et enfin oui à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics en 1998 (30,5 milliards pour des projets ferroviaires, dont 1,2 milliard pour le raccordement aux lignes à grande vitesse). Aujourd'hui, ces options doivent se traduire par des actes.

Respecter le mandat constitutionnel

Selon l'article 196 de la Constitution fédérale, le raccordement LGV concerne explicitement la Suisse occidentale (y compris Bâle) et la Suisse orientale. Cet argent n'a pas à être détourné au profit d'autres régions ou d'autres projets, aussi légitimes soient-ils.

Le Conseil fédéral a réduit de moitié un crédit LGV déjà coupé en deux

A l'origine, le crédit LGV de 1,2 milliard (valeur 1998) était exclusivement destiné au raccordement de la Suisse occidentale au réseau TGV. Le raccordement international de la Suisse orientale ainsi que l'amélioration de l'axe Ouest – Est Lyon – Munich faisaient à l'origine partie des concepts RAIL 2000 et NLFA. Par la suite, ces aménagements ont été ajoutés au raccordement LGV sans que le crédit soit augmenté. Le montant affecté à chaque région a donc bel et bien fondu de moitié. En présentant un projet à 665 millions de francs au lieu des 1,3 milliard (avec renchérissement), le Conseil fédéral réduit une deuxième fois de moitié le montant prévu pour les LGV!

Des offices qui se contredisent

Les mêmes offices qui ont évalué il y a une dizaine d'années les besoins pour la Suisse occidentale à 1,2 milliards et ceux de la Suisse orientale pour un montant équivalent prétendent aujourd'hui que 345 millions suffisent pour le raccordement de la Suisse occidentale au réseau TGV et 285 millions pour celui de la Suisse orientale au réseau ICE. En réalité, tous les projets retenus par les 18 cantons furent un jour ou l'autre validés par les Autorités fédérales. Si ces dernières se ravissent aujourd'hui, c'est simplement pour céder à la pression exercées par les milieux qui souhaitent détourner une partie de l'argent réservé au raccordement LGV à d'autres fins.

Für eine kohärente Verkehrspolitik

Angesichts der Probleme, die mit der Zunahme des Individualverkehrs entstehen, ist der Bund seit Jahren darum bemüht, eine Politik der Umlagerung von der Strasse auf die Schiene zu verwirklichen. Dieser Wille wird von der Bevölkerung klar getragen, wie dies insbesondere die folgenden Abstimmungen zeigen: Ja zu BAHN 2000 im Jahr 1987; Ja zur NEAT im Jahr 1992; Ja zur Alpenschutzinitiative gegen den Transitverkehr im Jahr 1994; Ja zur Schwerverkehrsabgabe im Jahr 1998 und schliesslich Ja zur Ausführung und Finanzierung der Infrastrukturprojekte des öffentlichen Verkehrs im Jahr 1998 (FinöV mit total 30,5 Milliarden Franken, wovon 1,2 Milliarden für die HGV-Anschlüsse). Heute müssen diese Entscheide in die Tat umgesetzt werden.

Den Volks- und Verfassungsauftrag einhalten

Die HGV-Anschlüsse betreffen gem. Art. 196 der Bundesverfassung die Westschweiz (inkl. BS) + die Ostschweiz. Dieses Geld darf nicht zu Gunsten anderer Regionen oder anderer Projekte, auch wenn sie noch so berechtigt sein mögen, abgezweigt werden.

Der Bundesrat hat einen bereits zweigeteilten Kredit um die Hälfte gekürzt

Ursprünglich war der HGV-Kredit von 1,2 Milliarden (Preisstand 1995) nur für den Anschluss der Westschweiz an das TGV-Netz bestimmt. Was den internationalen Anschluss der Ostschweiz sowie die Verbesserung der West-Ost-Achse Lyon – München angeht, waren sie ursprünglich in die Konzepte BAHN 2000 und NEAT eingegliedert. Danach wurden diese Ausbauten beim HGV-Anschluss hinzugefügt. Der jeder Region gewidmete Betrag ist damit tatsächlich um die Hälfte geschmolzen. Mit der Vorlegung eines Projektes von 665 Millionen Franken setzt der Bundesrat den für diesen Zweck vorgesehenen Betrag noch einmal um die Hälfte herab!

Bundesämter, die sich widersprechen

Die gleichen Ämter, die vor zehn Jahren die Bedürfnisse der Westschweiz auf 1,2 Milliarden und jene der Ostschweiz auf einen gleich grossen Betrag schätzten, geben heute vor, dass 345 Millionen für den Anschluss der Westschweiz an das TGV-Netz und 285 Millionen für den Anschluss der Ostschweiz an das ICE-Netz genügen. Tatsächlich wurden alle von den 18 Kantonen gewählten Projekte bereits einmal von den Bundesbehörden gebilligt. Wenn diese heute ihre Meinung ändern, so geschieht dies einzig darum, weil sie dem Druck jener Kreise nachgeben, die einen Teil des Geldes, das für die HGV-Anschlüsse reserviert ist, anderen Zielen zuführen möchten.



Les projets LGV augmentent l'attractivité et la rentabilité de lignes existantes

Les projets LGV ne consistent pas à construire des nouvelles lignes ferroviaires générant des coûts d'exploitation inconsiderés, comme l'on proclamé ceux qui pensent qu'il ne vaut pas la peine d'investir dans certaines régions. Les projets LGV consistent pour l'essentiel à augmenter l'attractivité de lignes ferroviaires existantes. Les coûts d'exploitation n'augmenteront pas ou alors très peu. En revanche, la rentabilité des lignes en question devrait s'améliorer par leur mise en valeur, l'optimisation des horaires et leur capacité à drainer de nouveaux marchés aussi bien en trafic voyageurs que marchandises.

Le rail va profiter de la saturation du transport routier et aérien

Face à l'augmentation persistante de la demande et l'engorgement croissant des voies routières et aériennes, le rail est appelé à jouer un rôle accru au cours des décennies à venir. Les raccordements LGV permettront d'absorber les besoins futurs en matière de transports, et cela rapidement, moyennant des investissements limités et à de bonnes conditions de rentabilité. Pour éviter de se faire lui aussi piéger par les engorgements, le rail doit jouer la carte d'un système ferroviaire en réseau, autrement dit en diversifiant les accès pouvant se substituer les uns aux autres pour éviter toute rupture du système.

Les projets retenus par les cantons

Les projets retenus par les 18 cantons sont tous des projets dont l'intérêt a été reconnu par les Autorités fédérales et largement approuvés lors de la procédure de consultation de l'automne 2003. Ces projets ne représentent qu'une petite partie du fonds FTP (990 millions sur plus de 30 milliards), renforcent l'attractivité du réseau ferroviaire dans son ensemble, améliorent la rentabilité des lignes concernées (pas de hausse importante des coûts d'exploitation) et permettent d'éviter une concentration du trafic sur des lignes déjà saturées. Les 18 cantons recommandent d'approuver, sans la modifier, la liste de projets ci-dessous. Cette liste comprend les projets retenus par le Conseil fédéral ainsi que les projets repêchés par les 18 cantons. Ces derniers sont soulignés en bleu dans le tableau et font l'objet d'une explication sommaire.

Les crédits pour les projets "8" et "B" ne sont pas pris en compte dans la proposition de compromis des cantons.

Die HGV-Projekte erhöhen die Attraktivität und die Rentabilität der bestehenden Linien

Die HGV-Projekte bestehen nicht im Bau neuer Eisenbahnlinien, die unermessliche Folge- und Betriebskosten erzeugen, wie dies in verschiedenen Medien zu lesen war und dort die Ansicht geäußert wurde, dass es sich nicht lohnt, in gewissen Regionen zu investieren. Die HGV-Projekte beruhen im Wesentlichen auf der Erhöhung der Attraktivität der bestehenden Bahnlinien. Die Betriebskosten werden nicht oder nur ganz wenig ansteigen. Vielmehr dürfte sich die Rentabilität der fraglichen Linien durch ihre Aufwertung und ihre Kapazität für die Aufnahme neuer Märkte im Personen- und Güterverkehr sowie optimierte Fahrpläne verbessern.

Die Schiene wird von der Sättigung des Strassen- und Luftverkehrs profitieren

Angeichts der anhaltenden Zunahme der Nachfrage und der steigenden Übersättigung der Strassen- und Luftverkehrswege wird die Bahn in Zukunft eine grössere Rolle zu spielen haben. Die HGV-Anschlüsse ermöglichen die Bewältigung der künftigen Transportbedürfnisse, dies innert kurzer Zeit, mittels beschränkter Investitionen und unter guten Rentabilitätsbedingungen. Um zu verhindern, dass auch sie in der Falle der Überlastung landen, muss die Schiene auf die Karte eines vernetzten Bahnsystems setzen, indem sie die Zugänge diversifiziert, die sich gegenseitig ablösen können, um jeglichen Zusammenbruch des Systems zu vermeiden.

Die von den Kantonen gewählten Projekte

Alle von den 18 Kantonen gewählten Projekte liegen im Interesse der Bundesbehörden und fanden Ende 2003 in der Vernehmlassung breite Unterstützung. Diese Projekte stellen nur einen kleinen Teil des FinöV dar (990 Millionen von mehr als 30 Milliarden). Sie erhöhen die Attraktivität des gesamten Schienennetzes, verbessern die Rentabilität der betroffenen Linien (keine bedeutsame Erhöhung der Betriebskosten) und erlauben es, eine Konzentration des Verkehrs auf den bereits gesättigten Linien zu vermeiden. Die 18 Kantone empfehlen die unveränderte Annahme der nachstehenden Liste der Projekte. Diese Liste umfasst die Projekte, die vom Bundesrat ausgewählt wurden, sowie die von den 18 Kantonen im Kompromissvorschlag wieder aufgenommenen Projekte. Die letzteren sind in der Tabelle blau markiert und werden kurz erläutert. Die Kredite für die Projekte "8" und "B" sind nicht Bestandteil des Kompromissvorschlages der Kantone.



Projet, aménagement / Projekte, Verbesserungen	Conseil fédéral Bundesrat (Mio. CHF)	18 cantons 18 Kantone (Mio. CHF)
1. Réhabiliter la ligne Genève – Bourg-en-Bresse + noeud de Genève / <i>Beitrag an Ausbauten Bellegarde – Bourg-en-Bresse, Ausbau des Knotens Genf</i>	205	205
2. Renforcer la puissance électrique et améliorer la ligne entre Frasné et Dijon / <i>Beitrag an Ausbauten Vallorbe – Frasné – Dijon und Pontarlier – Frasné</i>	40	40
3. Participer au financement de la ligne TGV Rhin-Rhône / <i>Beitrag an den Neubau Belfort – Dijon (TGV-Linie Rhin-Rhône)</i>	100	100
4. Raccorder l'EuroAirport Bâle – Mulhouse / <i>Bahnanschluss des Flughafens Basel-Mülhausen (EuroAirport)</i>	0	25
<p>L'aéroport binational de Bâle – Mulhouse (EAP) est situé à proximité immédiate de la liaison ferroviaire Bâle – Mulhouse. Il s'agit du seul aéroport national uniquement accessible par la route. Son raccordement au réseau ferroviaire est envisagé depuis longtemps déjà et il a fait notamment l'objet d'une déclaration commune du Conseiller fédéral Leuenberger et du Ministre Gaysot en date du 19 septembre 2001.</p> <p>Le raccordement à l'EAP constituerait un atout supplémentaire à la branche Est du TGV Rhin-Rhône. Le montant demandé correspond à un financement partiel par la Suisse. Il servira à assurer la poursuite de ce projet tout en donnant aux partenaires français un signal politique évident.</p>	<p>Der binationale Flughafen Basel-Mülhausen (EAP) liegt in unmittelbarer Nähe der Bahnstrecke Basel-Mülhausen. Er ist der einzige nationale Flughafen, der nur über die Strasse erreichbar ist. Sein Anschluss an das Bahnnetz ist schon seit langem beabsichtigt, er war insbesondere Gegenstand einer gemeinsamen Erklärung von Bundesrat Leuenberger und Minister Gaysot vom 19. September 2001.</p> <p>Der Anschluss an den EAP würde für den Ostzweig des TGV Rhin-Rhône einen zusätzlichen Trumpf bilden. Der verlangte Betrag entspricht einer Teilfinanzierung durch die Schweiz. Er dient zur Fortsetzung dieses Projektes und setzt auch für die französischen Partner ein offensichtliches politisches Signal.</p>	
5. Réouvrir et électrifier la ligne Delle – Belfort / <i>Beitrag an Ausbau Biel – Belfort</i>	0	40
<p>Le canton du Jura est le seul canton frontalier sans liaison ferroviaire avec son pays voisin. Grâce à la réouverture de la ligne Delle – Belfort, la région de Bienne, du Jura Bernois, de Granges, de Laufon ainsi que le Canton du Jura auront accès à la seule gare TGV située à proximité de la Suisse. Le Conseil fédéral a toujours affirmé que la réouverture de la ligne Delle-Belfort était lié à la réalisation du TGV Rhin-Rhône. Or les travaux de construction de ce dernier vont débiter en 2006 et se terminer en 2011. C'est donc maintenant ou jamais qu'il convient de concrétiser la réouverture de cet accès qui concerne un bassin de population franco-suisse de 600 000 habitants. La ligne est intégrée à la convention de collaboration entre la SNCF et les CFF du 24 avril 2004. Les 40 millions, évalués par l'OFT, correspondent à un investissement d'environ 15 millions en Suisse entre Bienne et Porrentruy pour des points de croisement et 25 millions en France pour électrifier la ligne.</p> <p>Sur les 100 kilomètres de la ligne Bienne – Belfort, 93 sont déjà en exploitation. La réouverture des 7 kilomètres actuellement fermé n'aura qu'une incidence faible sur les coûts d'exploitation. Au contraire, leur prolongation jusqu'à Belfort renforcera la fréquentation de trains circulant de toute façon déjà sur les 80 km entre Bienne et la frontière française.</p>	<p>Der Kanton Jura ist der einzige Grenzkanton ohne Eisenbahnverbindung zu seinem Nachbarland. Dank der Wiedereröffnung der Linie Delle-Belfort erhalten die Regionen von Biel, vom Berner Jura, von Grenchen, von Laufen und vom Kanton Jura Zugang zum einzigen TGV-Bahnhof in der Nähe der Schweiz. Der Bundesrat hat immer festgehalten, dass die Wiedereröffnung der Linie Delle-Belfort an die Erstellung des TGV Rhin-Rhône gebunden ist. Die Bauarbeiten dafür werden im Jahr 2006 beginnen und im Jahr 2011 zu Ende sein. Deshalb ist es jetzt oder nie, dass die Wiedereröffnung dieses Zugangs, der eine französisch-schweizerische Bevölkerung von 600'000 Einwohnern betrifft, ausgeführt werden muss. Die Linie ist im Abkommen über die Zusammenarbeit zwischen der SNCF und den SBB vom 24. April 2004 enthalten. Die vom BAV auf 40 Millionen Franken geschätzte Summe entspricht einer Investition von rund 15 Millionen in der Schweiz zwischen Biel und Pruntrut für Kreuzungspunkte sowie 25 Millionen in Frankreich für die Elektrifizierung der Linie. Von den 100 Kilometern der Linie Biel-Belfort stehen bereits 93 im Betrieb. Die Neueröffnung der 7 Kilometer, die derzeit geschlossen sind, wird nur eine schwache Auswirkung auf die Betriebskosten haben. Im Gegenteil, ihre Fortführung bis Belfort wird die Benutzung von Zügen verstärken, die auf alle Fälle bereits auf den 80 Kilometern zwischen Biel und der französischen Grenze verkehren.</p>	
6. Aménager la ligne Berne – Neuchâtel à double voie / <i>Doppelspurausbauten Bern – Neuenburg</i>	0	100
<p>Doublement partiel et augmentation de la vitesse nécessaire à la circulation des TGV sans arrêt entre Berne et Neuchâtel en 28 minutes, contre 39 à l'horaire 2005, en raison des nombreux croisements sur la ligne à voie unique. Gain de au moins 10 minutes sur ce tronçon de 40 km. Cette mesure, additionnée aux 20 minutes de gain provenant de l'amélioration de l'alimentation électrique et des optimisations de l'exploitation, permet à la ligne Paris-Neuchâtel-Berne d'être aussi rapide que le passage par Bâle envisagé par les CFF dès 2011, tout en demeurant sans concurrence quant à la distance. L'économie de l'Arc jurassien central, axée sur l'horlogerie et la microtechnique, dépend fortement de la France. Ainsi, le maintien de TGV directs avec Paris est vital. Comme sur les autres lignes, les aménagements profiteront également à d'autres types de trafic et permettront également de construire des horaires plus attractifs pour les déplacements du canton de Neuchâtel, ainsi que du nord des cantons de Vaud et de Fribourg, vers Berne, l'Oberland et le tunnel de base du Lötschberg. Finalement, il est du devoir de la Confédération de veiller à ce que la ligne Berne-Neuchâtel ne soit pas pénalisée du fait de son appartenance au BLS et non aux CFF.</p>	<p>Teilweise Doppelspur und Erhöhung der Geschwindigkeit, die für den Verkehr des TGV ohne Zwischenhalt zwischen Bern und Neuenburg innert 28 Minuten notwendig ist, gegenüber 39 Minuten im Fahrplan 2005. Gewinn von mindestens 10 Minuten auf diesem Streckenabschnitt von 40 km. Diese Massnahme ermöglicht es der Linie Paris-Neuenburg-Bern zusätzlich zur Verbesserung der elektrischen Stromversorgung und der betrieblichen Optimierungen, so schnell zu sein wie der Weg über Basel, der von den SBB ab 2011 vorgesehen ist, und in Bezug auf die Distanz konkurrenzlos zu bleiben. Die Wirtschaft des zentralen Juras, die auf Uhren und Mikrotechnik ausgelegt ist, hängt stark von Frankreich ab. Somit ist die Beibehaltung von direkten TGV nach Paris von vitaler Bedeutung. Wie auf den anderen Linien sind die Ausbauten auch für andere Verkehrsarten nützlich und ermöglichen die Erstellung von attraktiveren Fahrplänen für die Reisen vom Kanton Neuenburg aus, sowie vom Norden der Kantone Waadt und Freiburg in Richtung Bern, Oberland und Lötschberg-Basistunnel. Schliesslich ist die Eidgenossenschaft verpflichtet, darauf zu achten, dass die Linie Bern-Neuenburg nicht schlechter gestellt wird wegen ihrer Zugehörigkeit zur BLS und nicht zu den SBB.</p>	

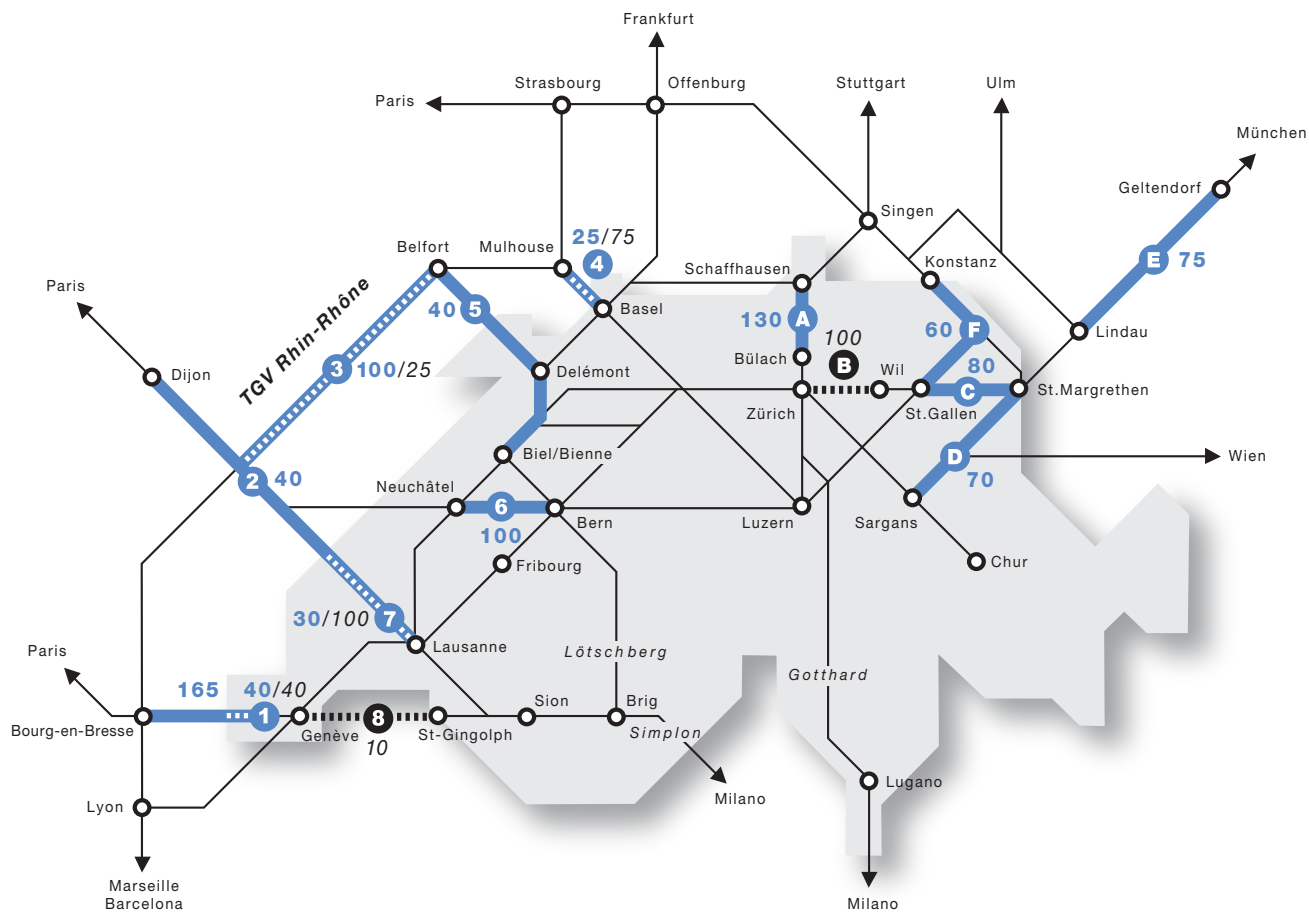


7. Augmenter la capacité ferroviaire entre Lausanne et Daillens (noeud de Lausanne) / Kapazitätserhöhung zwischen Lausanne und Daillens		0	30
Vu que le tronçon Lausanne – Renens – bifurcation Daillens est utilisé presque jusqu'à ses limites de capacité, les possibilités de créer des sillons sont fortement restreintes sur cette section. Selon la plage horaire du train régional Lausanne – Vallorbe et en fonction des trains de marchandises passant par le pied du Jura, un "saut-de-mouton" sera nécessaire à Daillens ou un quai supplémentaire à Lausanne. 30 millions de francs sont prévus à cet effet.	Da der Streckenabschnitt Lausanne-Renens-Abzweigung Daillens beinahe bis zu den Grenzen seiner Kapazität ausgenutzt wird, sind die Möglichkeiten der Schaffung von Durchfahrten auf diesem Abschnitt sehr beschränkt. Je nach den Fahrzeiten des Regionalzuges Lausanne-Vallorbe und der Durchfahrt der Güterzüge wird eine Überwerfung in Daillens oder ein zusätzlicher Perron in Lausanne notwendig werden. Dieser Ausbau wird auf 30 Millionen Franken geschätzt.		
8. Réhabiliter et électrifier le tronçon entre Saint-Gingolph et Evian + Sud de la France / Revitalisierung und Elektrifizierung der Strecke zwischen St.Gingolph und Evian		0	0
A Mise à double voie de la ligne Bülach – Schaffhouse, noeud de Schaffhouse / Doppelspurausbauten Bülach – Schaffhausen, Knoten Schaffhausen		130	130
B Augmentation de la capacité sur la ligne Zurich – Winterthur – Wil, noeud de Zurich / Kapazitätsausbauten Zürich – Winterthur – Wil, Knoten Zürich		0	0
C Mise à double voie de la ligne St.Gall – St.Margrethen, noeud de St.Gall / Doppelspurausbauten St.Gallen – St.Margrethen, Neigetechnikertüchtigung, Knoten St.Gallen		80	80
D Mise à double voie de la ligne St.Margrethen – Sargans, noeud de Sargans / Doppelspurausbauten St.Margrethen – Sargans, Knoten Sargans		0	70
Deux petits tronçons à double voie ainsi que l'augmentation de la vitesse permettent sur cette ligne de la vallée du Rhin sur un tracé pratiquement dépourvu de courbes de déplacer le croisement des trains des gares frontières de St.Margrethen et de Buchs SG en direction de Heerbrugg-Altstätten et de Sargans. La vitesse accélérée améliore de manière massive la mauvaise qualité actuelle des correspondances vers l'étranger. Ainsi, le temps du parcours entre Munich et Davos pourra être réduit, grâce au raccordement LGV, sur le tronçon situé entre St.Margrethen et Landquart à raison de 40 minutes ou de 30 pour cent (!) de 1h45 à 1h05 (sur le tronçon allemand qui est à peu près trois fois plus long, le temps de parcours sera réduit à raison de 45 minutes ou également de 30 pour cent de 2h40 à 1h55). Grâce à la circulation optimisée des véhicules, il est possible de réduire les temps d'arrêt à Coire et de baisser de manière sensible les coûts d'exploitation. Les objectifs quant aux temps de parcours et leur réalisation jusqu'en 2010 sont fixés dans la convention ferroviaire entre l'Autriche et la Suisse qui a été signée le 27 octobre 2003 par les deux ministres des transports Leuenberger et Gorbach à Berne.			
Zwei kurze Doppelspurabschnitte und die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit erlauben auf der eingleisigen, fast kurvenfreien Rheintalstrecke die Verlegung der Zugkreuzungen von den Grenzbahnhöfen St.Margrethen und Buchs SG nach Heerbrugg-Altstätten und Sargans. Mit der beschleunigten Fahrlage können die heute sehr schlechten Anschlüsse ins Ausland massiv verbessert werden. Die Reisezeit München-Davos zum Beispiel kann dank HGV-Ausbau auf dem rund 60 km langen Streckenabschnitt zwischen St.Margrethen (Ankunft) und Landquart (Abfahrt) von heute 1h45 um 40 Minuten oder 30 Prozent (!) auf 1h05 verkürzt werden (auf dem rund 3 mal längeren deutschen Streckenabschnitt wird die Fahrzeit von 2h40 um 45 Minuten oder ebenfalls 30 Prozent auf 1h55 verkürzt). Dank optimierter Fahrzeugumläufe können in Chur Standzeiten eliminiert und die Betriebskosten deutlich gesenkt werden. Die Ziele für die Fahrzeiten und die Umsetzung bis zum Zeithorizont 2010 sind in der österreichisch-schweizerischen Eisenbahnvereinbarung festgehalten, welche am 27. Oktober 2003 von den beiden Verkehrsministern Leuenberger und Gorbach in Bern unterzeichnet wurde.			
E Contribution au financement préalable de l'électrification de la ligne Lindau – Geltendorf / Beitrag an die Vorfinanzierung der Elektrifizierung Lindau – Geltendorf		75	75
F Mise à double voie de la ligne St.Gall – Konstanz, noeud de Romanshorn / Doppelspurausbauten St.Gallen – Konstanz, Knoten Romanshorn		0	60
Des mises à double voie et des aménagements de gares permettent de tracer une liaison rapide intégrée dans les nœuds de correspondance en direction de Konstanz-Singen avec correspondance vers Stuttgart et Offenburg-Strassburg. Le temps de parcours de l'horaire cadencé pour le tronçon d'environ 60 km allant de Saint-Gall par Konstanz jusqu'à Singen pourra être réduit à raison d'une heure ou de 50 pour cent (!) de 1h55 (train régional actuel) à environ 55 minutes. Cet aménagement facilite également le trafic marchandises quotidien introduit en 2003 entre Wolfurt (A) et Kornwestheim (D) via Konstanz. Cette liaison permet de délester la ligne engorgée de Bâle – Zurich – Winterthur.	Doppelspurausbauten und Bahnhofanpassungen erlauben die konfliktfreie, in die Anschlussknoten integrierte Trassierung einer neuen Schnellzugverbindung von St.Gallen nach Konstanz-Singen mit Anschluss nach Stuttgart und Offenburg-Strassburg. Die Taktfahrzeit für die rund 60 km lange Strecke von St.Gallen via Konstanz nach Singen kann mit dem neuen Schnellzug von heute 1h55 (Regionalzug) um eine Stunde oder 50 Prozent (!) auf rund 55 Minuten verkürzt werden. Der Ausbau dient ebenfalls dem Ausbau der seit 2003 täglich via Konstanz verkehrenden Transitgüterzugverbindung Wolfurt (A) – Kornwestheim (D) und weiteren Direktgüterzügen via Konstanz in die Ostschweiz. Dadurch und mit der neuen Schnellzugverbindung können Streckenengpässe im Abschnitt Basel – Zurich – Winterthur entlastet werden.		
Surveillance / Projektaufsicht		25	25
Réserve		10	10
Total		665	990



Projets LGV soutenus par 18 cantons

HGV Projekte durch 18 Kantone unterstützt



- 1** Contribution aux aménagements de Bellegarde – Bourg-en-Bresse (ligne du Haut-Bugey) et aménagement du noeud de Genève
Beitrag an Ausbauten Bellegarde – Bourg-en-Bresse (Haut-Bugey-Linie) und Ausbau des Knotens Genf
- 2** Contribution aux aménagements de Vallorbe – Frasné – Dijon et Pontarlier – Frasné
Beitrag an Ausbauten Vallorbe – Frasné – Dijon und Pontarlier – Frasné
- 3** Contribution à la construction Belfort – Dijon (ligne TGV Rhin-Rhône)
Beitrag an den Neubau Belfort – Dijon (TGV-Linie Rhin-Rhône)
- 4** Raccordement de l'aéroport de Bâle-Mulhouse (EuroAirport) au réseau ferroviaire
Bahnanschluss des Flughafens Basel-Mülhausen (EuroAirport)
- 5** Contribution aux aménagements Bienne – Belfort
Beitrag an Ausbau Bienne – Belfort
- 6** Doublements de la voie entre Berne et Neuchâtel
Doppelspurausbauten Bern – Neuenburg
- 7** Augmentation de la capacité entre Lausanne et Daillens
Kapazitätserhöhung zwischen Lausanne und Daillens
- 8** Réhabiliter et électrifier le tronçon entre St-Gingolph et Evian
Revitalisierung und Elektrifizierung der Strecke zwischen St.Gingolph und Evian
- A** Doublements de la voie entre Bülach et Schaffhouse, noeud de Schaffhouse
Doppelspurausbauten Bülach – Schaffhausen, Knoten Schaffhausen
- B** Augmentation de la capacité sur la ligne Zurich – Winterthour – Wil, noeud de Zurich
Kapazitätserhöhung Zürich – Winterthur – Wil, Knoten Zürich
- C** Aménagements et doublements de la voie entre St-Gall et St-Margrethen, noeud de St-Gall
Neigetechnikertüchtigung und Doppelspurausbauten St.Gallen – St.Margrethen, Knoten St.Gallen
- D** Doublements de la voie entre St-Margrethen et Sargans, noeud de Sargans
Doppelspurausbauten St.Margrethen – Sargans, Knoten Sargans
- E** Contribution au financement préalable des aménagements Lindau – Geltendorf (– Munich)
Beitrag an Vorfinanzierung der Elektrifizierung Lindau – Geltendorf (–München)
- F** Doublements de la voie entre St-Gall et Constance, noeud de Romanshorn
Doppelspurausbauten St.Gallen – Konstanz, Knoten Romanshorn