

## **Arrêté fédéral sur l'initiative populaire «Pour les transports publics»**

du 21 juin 2013

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*  
vu l'art. 139, al. 5, de la Constitution<sup>1</sup>,  
vu l'initiative populaire «Pour les transports publics» déposée le 6 septembre 2010<sup>2</sup>,  
vu le message du Conseil fédéral du 18 janvier 2012<sup>3</sup>,  
*arrête:*

### **Art. 1**

<sup>1</sup> L'initiative populaire du 6 septembre 2010 «Pour les transports publics» est valable et soumise au vote du peuple et des cantons.

<sup>2</sup> Elle a la teneur suivante:

I

La Constitution est modifiée comme suit:

*Art. 81a (nouveau)* Transports publics

La Confédération et les cantons encouragent dans toutes les régions du pays les transports publics sur le rail, la route et les eaux ainsi que le transfert du trafic des marchandises de la route au rail.

*Art. 86, al. 3, 3<sup>ter</sup> (nouveau), 4 et 5 (nouveau)*

<sup>3</sup> Elle affecte aux transports la moitié du produit net de l'impôt à la consommation sur les carburants des transports terrestres. Cette part affectée est répartie de la manière suivante:

- a. pour moitié aux tâches prévues à l'art. 81a; l'encouragement se fait principalement par le financement des infrastructures;

<sup>1</sup> RS 101

<sup>2</sup> FF 2010 6049

<sup>3</sup> FF 2012 1371

- b. pour moitié aux tâches et dépenses suivantes liées à la circulation routière:
  1. construction, entretien et exploitation des routes nationales,
  2. mesures destinées à promouvoir le trafic combiné et le transport de véhicules routiers accompagnés,
  3. mesures destinées à améliorer les infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations,
  4. contributions destinées aux routes principales,
  5. contributions pour la construction d'ouvrages de protection contre les sinistres dus aux éléments naturels et pour les mesures de protection de l'environnement et du paysage que la circulation routière rend nécessaires,
  6. participation générale au financement, par les cantons, des routes ouvertes à la circulation des véhicules à moteur,
  7. contributions aux cantons dépourvus de routes nationales.

<sup>3</sup>ter Le produit net de la redevance pour l'utilisation des routes nationales est affecté aux tâches et dépenses liées à la circulation routière au sens de l'al. 3, let. b.

<sup>4</sup> Si ces moyens ne suffisent pas, la Confédération prélève un supplément, différencié selon le type de carburant, sur l'impôt à la consommation.

<sup>5</sup> Le produit net du supplément à l'impôt sur les carburants des transports terrestres est affecté à parts égales aux tâches et dépenses prévues à l'al. 3, let. a et b.

## II

Les dispositions transitoires de la Constitution sont modifiées comme suit:

*Art. 196, ch. 3, al. 2, let. c*

*3. Disposition transitoire ad art. 87 (Transports)*

<sup>2</sup> Pour financer les grands projets ferroviaires, le Conseil fédéral peut:

- c. utiliser des fonds provenant de l'imposition des carburants en vertu de l'art. 86, al. 3, let. a;

*Art. 197, ch. 8<sup>4</sup> (nouveau)*

*8. Disposition transitoire ad art. 86 (Impôt à la consommation sur les carburants et autres redevances sur la circulation)*

L'affectation des moyens en vertu de l'art. 86, al. 3, prend effet trois ans au plus tard après l'acceptation de l'art. 81a par le peuple et les cantons.

<sup>4</sup> La numérotation définitive de la présente disposition transitoire sera fixée par la Chancellerie fédérale après le scrutin.

**Art. 2**

<sup>1</sup> Si l'initiative populaire n'est pas retirée, elle sera soumise au vote du peuple et des cantons en même temps que le contre-projet (arrêté fédéral du 20 juin 2013 portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire<sup>5</sup>), conformément à la procédure prévue à l'art. 139b de la Constitution.

<sup>2</sup> L'Assemblée fédérale recommande au peuple et aux cantons de rejeter l'initiative et d'accepter le contre-projet.

Conseil des Etats, 21 juin 2013

Le président: Filippo Lombardi  
Le secrétaire: Philippe Schwab

Conseil national, 21 juin 2013

La présidente: Maya Graf  
Le secrétaire: Pierre-Hervé Freléchoz

## **Arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (contre-projet direct à l'initiative populaire «Pour les transports publics»)**

du 20 juin 2013

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,  
vu l'art. 139, al. 5, de la Constitution<sup>1</sup>,  
vu le message du Conseil fédéral du 18 janvier 2012<sup>2</sup>,  
arrête:*

I

La Constitution est modifiée comme suit:

*Art. 81a* Transports publics

<sup>1</sup> La Confédération et les cantons veillent à ce qu'une offre suffisante de transports publics par rail, route, voie navigable et installations à câbles soit proposée dans toutes les régions du pays. Ce faisant, ils tiennent compte de manière appropriée du fret ferroviaire.

<sup>2</sup> Les prix payés par les usagers des transports publics couvrent une part appropriée des coûts.

*Art. 85, al. 2*

<sup>2</sup> Le produit net de la redevance sert à couvrir les frais liés aux transports terrestres.

*Art. 87a* Infrastructure ferroviaire

<sup>1</sup> La Confédération prend à sa charge la part principale du financement de l'infrastructure ferroviaire.

<sup>2</sup> Le financement de l'infrastructure ferroviaire est assuré par un fonds. Celui-ci est alimenté par les ressources suivantes:

<sup>1</sup> RS 101

<sup>2</sup> FF 2012 1371

Règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire  
(contre-projet direct à l'initiative populaire «Pour les transports publics»). AF

---

- a. deux tiers au plus du produit de la redevance sur la circulation des poids lourds visée à l'art. 85;
- b. le produit résultant de l'augmentation des taux de la taxe sur la valeur ajoutée selon l'art. 130, al. 3<sup>bis</sup>;
- c. 2,0 % des recettes résultant de l'impôt fédéral direct perçu sur le revenu des personnes physiques;
- d. 2300 millions de francs par an provenant des finances fédérales; la loi règle l'indexation de ce montant.

<sup>3</sup> Les cantons participent de manière appropriée au financement de l'infrastructure ferroviaire. La loi règle les modalités.

<sup>4</sup> La loi peut prévoir un financement complémentaire provenant de tiers.

*Art. 130, al. 3<sup>bis</sup>*

<sup>3bis</sup> Les taux sont augmentés de 0,1 point pour financer l'infrastructure ferroviaire.

*Art. 196, ch. 3, al. 2 et 3, et ch. 14, al. 4 et 5*

*3. Disposition transitoire ad art. 87 (Transports)*

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral peut affecter au financement de l'infrastructure ferroviaire jusqu'au 31 décembre 2018, et ensuite à la rémunération et au remboursement des avances faites au fonds visé à l'art. 87a, al. 2, 9 % du produit net de l'impôt à la consommation au sens de l'art. 86, al. 1 et 4, mais au plus 310 millions de francs par année. La loi règle l'indexation de ce montant.

<sup>3</sup> Les grands projets ferroviaires visés à l'al. 1 sont financés par le fonds selon l'art. 87a, al. 2.

*14. Disposition transitoire ad art. 130 (Taxe sur la valeur ajoutée)*

<sup>4</sup> Pour garantir le financement de l'infrastructure ferroviaire, le Conseil fédéral relève de 0,1 point les taux visés à l'art. 25 de la loi du 12 juin 2009 sur la TVA<sup>3</sup> à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2018 et jusqu'au 31 décembre 2030 au plus tard, pour autant que le délai visé à l'al. 1 soit prolongé.

<sup>5</sup> Le produit du relèvement prévu à l'al. 4 est entièrement affecté au fonds visé à l'art. 87a.

## II

<sup>1</sup> Le présent contre-projet sera soumis au vote du peuple et des cantons. Conformément à la procédure prévue à l'art. 139b de la Constitution, il sera soumis

<sup>3</sup> RS 641.20

Règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire  
(contre-projet direct à l'initiative populaire «Pour les transports publics»). AF

---

au vote en même temps que l'initiative populaire «Pour les transports publics» si celle-ci n'est pas retirée.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur.

Conseil des Etats, 19 juin 2013

Le président: Filippo Lombardi  
Le secrétaire: Philippe Schwab

Conseil national, 20 juin 2013

La présidente: Maya Graf  
Le secrétaire: Pierre-Hervé Freléchoz

## **Loi fédérale sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire**

du 21 juin 2013

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,  
vu le message du Conseil fédéral du 18 janvier 2012<sup>1</sup>,  
arrête:*

I

La loi du 21 juin 2013 sur le fonds d'infrastructure ferroviaire figure en annexe.

II

Les lois mentionnées ci-après sont modifiées comme suit:

### **1. Loi fédérale du 14 décembre 1990 sur l'impôt fédéral direct<sup>2</sup>**

*Art. 26, al. 1, let. a, et al. 2*

<sup>1</sup> Les frais professionnels qui peuvent être déduits sont:

- a. les frais de déplacement nécessaires entre le domicile et le lieu de travail jusqu'à concurrence de 3000 francs;

<sup>2</sup> Les frais professionnels mentionnés à l'al. 1, let. b et c, sont estimés forfaitairement; dans les cas visés à l'al. 1, let. c, le contribuable peut justifier des frais plus élevés.

### **2. Loi fédérale du 14 décembre 1990 sur l'harmonisation des impôts directs des cantons et des communes<sup>3</sup>**

*Art. 9, al. 1*

<sup>1</sup> FF 2012 1371

<sup>2</sup> RS 642.11

<sup>3</sup> RS 642.14

<sup>1</sup> Les dépenses nécessaires à l'acquisition du revenu et les déductions générales sont défalquées de l'ensemble des revenus imposables. Les frais de perfectionnement et de reconversion professionnels en rapport avec l'activité exercée font également partie des dépenses nécessaires à l'acquisition du revenu. Un montant maximal peut être fixé pour les frais de déplacement nécessaires entre le domicile et le lieu de travail.

### **3. Loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer<sup>4</sup>**

*Préambule, premier paragraphe*

vu les art. 81, 87 et 87a de la Constitution<sup>5</sup>,

*Titre précédant l'art. 48a*

#### **Chapitre 5a Aménagement de l'infrastructure**

*Art. 48a* Objectifs

L'aménagement de l'infrastructure ferroviaire poursuit les objectifs suivants:

- a. transport des voyageurs:
  1. améliorer les raccordements aux espaces métropolitains européens,
  2. améliorer les raccordements entre les espaces métropolitains suisses et la desserte au sein de ceux-ci,
  3. améliorer les raccordements à l'intérieur des réseaux de villes suisses et entre ces réseaux et les centres des espaces métropolitains,
  4. aménager le trafic régional et d'agglomération,
  5. améliorer la desserte des régions de montagne et des régions touristiques;
- b. trafic marchandises:
  1. transférer le trafic lourd transalpin,
  2. améliorer les trafics intérieur, d'importation et d'exportation,
  3. améliorer la disponibilité des sillons.

*Art. 48b* Programme de développement stratégique

<sup>1</sup> L'infrastructure est aménagée progressivement dans le cadre d'un programme de développement stratégique.

<sup>4</sup> RS 742.101

<sup>5</sup> RS 101

<sup>2</sup> Le programme de développement stratégique est mis à jour à intervalles réguliers par la Confédération en concertation avec les cantons des différentes régions de planification et les entreprises ferroviaires concernées.

<sup>3</sup> Tous les quatre ans, le Conseil fédéral présente à l'Assemblée fédérale un rapport sur l'état d'avancement de l'aménagement, sur les modifications nécessaires du programme de développement stratégique et sur la prochaine étape d'aménagement prévue.

*Art. 48c*          Etapes d'aménagement

<sup>1</sup> Les différentes étapes d'aménagement font l'objet d'arrêtés fédéraux. Ceux-ci sont sujets au référendum.

<sup>2</sup> Les mesures prévues dans les étapes d'aménagement sont fondées sur un besoin attesté et sur un projet d'offre reposant lui-même sur des principes microéconomiques et macroéconomiques.

<sup>3</sup> Dans ses messages sur les étapes d'aménagement, le Conseil fédéral présente notamment les coûts subséquents pour l'ensemble du système ferroviaire.

<sup>4</sup> Lors de chaque étape d'aménagement, la qualité des prestations offertes sur le réseau grandes lignes doit être maintenue et les crédits nécessaires à cet effet doivent être prévus.

*Art. 48d*          Planification des étapes d'aménagement

<sup>1</sup> En sa qualité de responsable du processus, l'OFT coordonne et dirige la planification des étapes d'aménagement. Il prend en compte les planifications régionales des cantons et associe les entreprises ferroviaires concernées.

<sup>2</sup> Les cantons sont responsables de la planification de l'offre régionale. Ils définissent des régions de planification adéquates. Les entreprises ferroviaires concernées sont associées de manière appropriée.

*Art. 48e*          Projets et réalisation des mesures

<sup>1</sup> Les entreprises ferroviaires et les tiers chargés de réaliser les mesures d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (sociétés maîtres d'ouvrage) élaborent les projets correspondants, les coordonnent avec les besoins de la maintenance et les réalisent.

<sup>2</sup> Ils tiennent compte en permanence, selon le principe de l'optimisation microéconomique et macroéconomique, du progrès de la technique ferroviaire, de l'amélioration organisationnelle et de l'évolution du transport de voyageurs ainsi que du trafic marchandises.

*Art. 48f*          Conventions de mise en œuvre

<sup>1</sup> La Confédération passe des conventions de mise en œuvre des mesures d'aménagement avec les entreprises ferroviaires ou les sociétés maîtres d'ouvrage. Ces conventions précisent les mesures relatives aux différentes lignes et nœuds, les prestations, les coûts et les délais, l'octroi des moyens financiers et l'organisation.

<sup>2</sup> Les conventions de mise en œuvre comprennent les travaux de maintenance subordonnés à l'aménagement.

<sup>3</sup> Le DETEC passe les conventions. L'OFT peut convenir de modifications mineures, notamment lorsqu'elles sont de nature technique ou organisationnelle.

*Titre précédant l'art. 49*

## **Chapitre 6 Financement de l'infrastructure**

### **Section 1 Généralités**

*Art. 49*           Principes

<sup>1</sup> Sous réserve de l'art. 9b, la Confédération prend à sa charge la part principale du financement de l'infrastructure.

<sup>2</sup> Les cantons participent au financement de l'infrastructure.

<sup>3</sup> Sont exclus des prestations fédérales versées en vertu de la présente loi, sous réserve de l'art. 59, les tronçons:

- a. qui sont destinés à la desserte capillaire;
- b. qui ne desservent pas de localités habitées toute l'année;
- c. qui servent à acheminer uniquement de faibles volumes de marchandises.

*Art. 51*           Conventions sur les prestations

<sup>1</sup> La Confédération, représentée par l'OFT, et les entreprises ferroviaires passent des conventions quadriennales sur les prestations. Ils y fixent à l'avance l'offre de prestations du secteur de l'infrastructure, l'indemnisation et les prêts prévus en se fondant sur les priorités de la Confédération en matière de politique des transports et sur les comptes prévisionnels des entreprises.

<sup>2</sup> Les conventions sur les prestations comprennent les travaux d'aménagement subordonnés à la maintenance.

<sup>3</sup> L'indemnité et les prêts sont prioritairement destinés à maintenir l'infrastructure en bon état et à l'adapter aux besoins du trafic ainsi qu'à l'état de la technique. Sont notamment pris en compte:

- a. une desserte de base appropriée;
- b. les objectifs de la politique régionale, notamment le développement économique des régions défavorisées;
- c. les objectifs relevant de la politique d'aménagement du territoire et des agglomérations;
- d. les objectifs relevant de la protection de l'environnement.

*Art. 51a* Différends à propos des conventions sur les prestations

<sup>1</sup> Le DETEC statue en cas de divergences entre l'OFT et les entreprises ferroviaires lors de la conclusion ou de l'exécution d'une convention sur les prestations.

<sup>2</sup> Les décisions du DETEC peuvent faire l'objet d'un recours conformément aux dispositions générales de la procédure fédérale. Peuvent être invoquées:

- a. la violation du droit fédéral, y compris l'excès ou l'abus du pouvoir d'appréciation;
- b. la constatation inexacte ou incomplète des faits pertinents.

<sup>3</sup> Les recours contre les décisions du DETEC n'ont pas d'effet suspensif.

*Art. 51b* Formes de financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire

<sup>1</sup> Les coûts non couverts planifiés de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire, y compris les amortissements et les coûts d'investissement non activables, donnent lieu au versement d'une indemnité.

<sup>2</sup> Les investissements qui dépassent les amortissements et les réserves de liquidités font l'objet de prêts sans intérêts, conditionnellement remboursables. Si les amortissements dépassent les investissements, il y a lieu de rembourser les prêts conditionnellement remboursables octroyés au fonds d'infrastructure ferroviaire prévu par la loi du 21 juin 2013 sur le fonds d'infrastructure ferroviaire<sup>6</sup> ou de les compenser avec d'autres prestations du fonds.

<sup>3</sup> Les prêts conditionnellement remboursables de la Confédération peuvent être convertis en capital propre sous réserve des décisions requises par le droit des sociétés anonymes. La Confédération peut renoncer au remboursement de prêts pour participer aux assainissements de bilan nécessaires ou si le canton renonce également à ce remboursement.

*Art. 56**Abrogé**Art. 57* Participation des cantons au financement

<sup>1</sup> Les cantons versent une contribution commune de 500 millions de francs par an au fonds d'infrastructure ferroviaire au titre du financement des coûts d'infrastructure.

<sup>2</sup> La participation de chaque canton est déterminée au prorata des prestations de trafic régional commandées aux entreprises ferroviaires (voyageurs-kilomètres et trains-kilomètres), selon la clé de répartition intercantonale.

<sup>3</sup> Le Conseil fédéral règle les modalités par voie d'ordonnance, après avoir entendu les cantons.

<sup>6</sup> RS ...; FF 2013 ...

*Titre précédant l'art. 58*

## **Section 2 Financement de l'aménagement de l'infrastructure**

*Art. 58* Crédits d'engagement

<sup>1</sup> L'Assemblée fédérale statue par arrêté fédéral sur les crédits d'engagement nécessaires à la réalisation des étapes d'aménagement visées à l'art. 48c.

<sup>2</sup> Si la réalisation de certaines mesures subit des retards, les crédits d'engagement non utilisés prévus pour leur réalisation peuvent être affectés à la réalisation d'autres mesures dont la planification est prévue par un arrêté fédéral.

<sup>3</sup> Le Conseil fédéral fixe les mesures visées à l'al. 2.

*Art. 58a* Formes de financement de l'aménagement

<sup>1</sup> La Confédération met à disposition par le fonds d'infrastructure ferroviaire les moyens alloués pour financer les mesures sous la forme de prêts sans intérêt, conditionnellement remboursables, et de contributions à fonds perdu.

<sup>2</sup> Les conventions de mise en œuvre visées à l'art. 48f règlent les modalités.

*Art. 58b* Financement de mesures supplémentaires ou de substitution par des tiers

<sup>1</sup> Les tiers, en particulier les cantons, peuvent financer des mesures supplémentaires ou de substitution lorsqu'il est possible d'intégrer ces mesures dans le programme de développement stratégique.

<sup>2</sup> Les tiers prennent en charge:

- a. pour les mesures supplémentaires: l'intégralité des coûts;
- b. pour les mesures de substitution: la différence entre les coûts des mesures prévues par la Confédération et ceux des mesures qu'ils ont prévues.

<sup>3</sup> La participation de tiers ne doit pas occasionner de frais supplémentaires pour la Confédération, ni lors de la phase de construction, ni durant la phase d'exploitation.

<sup>4</sup> La Confédération passe des conventions avec les tiers et les entreprises ferroviaires. Ces conventions précisent les prestations, les coûts et les délais, l'octroi des moyens financiers ainsi que l'organisation.

*Art. 58c* Financement préalable

Les entreprises ferroviaires peuvent passer, avec les cantons concernés et avec des tiers, des conventions relatives au financement préalable des mesures dont la réalisation ou la planification a été décidée par l'Assemblée fédérale. Ces conventions sont soumises à l'approbation de l'OFT.

*Art. 58d* Dispositions d'exécution

Le DETEC édicte les dispositions d'exécution relatives au contrôle des prestations, des coûts, des finances et des échéances des mesures approuvées.

*Art. 58e* Rapports

Le Conseil fédéral présente annuellement à l'Assemblée fédérale un rapport sur le financement de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire portant notamment sur:

- a. l'état d'avancement et la continuation des travaux;
- b. les dépenses effectuées au titre des crédits d'engagement alloués.

#### **4. Loi fédérale du 20 mars 2009 sur le développement de l'infrastructure ferroviaire<sup>7</sup>**

*Art. 2* Objet

La présente loi règle la réalisation et le financement des mesures destinées aux grands projets ferroviaires NLFA et RAIL 2000.

*Art. 4, let. a, ch. 2, et b, ch. 2 à 5, 8, 12 et 13*

Les mesures comprennent:

- a. sur les lignes de base de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA):
  2. Saint-Gothard sud–Chiasso: augmentation du rendement dans les nœuds ferroviaires de Bellinzone, Lugano et Chiasso, intensification de la circulation sur le tronçon Biasca–Bellinzone–Chiasso,
- b. sur les autres lignes:
  2. région de Lausanne: accroissement des capacités (4<sup>e</sup> voie) sur le tronçon Lausanne–Renens, désenchevêtrement à Renens, accroissement des capacités et augmentation du rendement dans le nœud ferroviaire de Lausanne,
  3. Lausanne–Brigue–Iselle: accroissement des capacités et augmentation du rendement,
  4. Lausanne–Bienne–Olten: accroissement des capacités et augmentation du rendement,
  5. Lausanne–Berne: accroissement des capacités et augmentation du rendement,
  8. Bienne–Delémont–Porrentruy: accroissement des capacités,
  12. *abrogé*

<sup>7</sup> RS 742.140.2

13. région de Zurich: part du trafic grandes lignes de la ligne diamétrale,

*Art. 10*

*Abrogé*

*Art. 12, al. 1 et 2*

<sup>1</sup> La Confédération met à disposition les moyens alloués au financement des mesures en les imputant sur le fonds d'infrastructure ferroviaire au sens de la loi du 21 juin 2013 sur le fonds d'infrastructure ferroviaire<sup>8</sup>, sous la forme de prêts à intérêt variable conditionnellement remboursables, et de contributions à fonds perdu.

<sup>2</sup> *Abrogé*

## **5. Loi fédérale du 20 mars 1998 sur les Chemins de fer fédéraux<sup>9</sup>**

*Remplacement d'un terme*

*Dans tout l'acte, les titres de subdivision «Chapitre» sont remplacés par «Section».*

*Art. 3, al. 4*

*Abrogé*

*Titre précédant l'art. 7a*

### **Section 3 Objectifs stratégiques**

*Art. 7a*

*Abrogé*

*Art. 8*

<sup>1</sup> Tous les quatre ans, le Conseil fédéral définit les objectifs stratégiques que la Confédération veut atteindre en tant que propriétaire des CFF.

<sup>2</sup> Le conseil d'administration des CFF veille à la réalisation des objectifs stratégiques. Il adresse au Conseil fédéral un rapport annuel l'informant sur la mise en œuvre des objectifs fixés et lui fournissant les informations nécessaires pour vérifier la réalisation de ces objectifs.

<sup>8</sup> RS ...; FF 2013 ...

<sup>9</sup> RS 742.31

*Art. 20*            Financement

<sup>1</sup> Les investissements opérés en dehors du secteur de l'infrastructure sont financés par des prêts remboursables, intégralement rémunérés, accordés par la Confédération. D'entente avec l'Administration fédérale des finances, les CFF peuvent utiliser d'autres modalités de financement dans les cas où de telles modalités peuvent se révéler plus avantageuses.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral fixe dans les objectifs stratégiques le montant maximal autorisé pour les emprunts auprès de la Confédération.

## III

<sup>1</sup> La présente loi est sujette au référendum.

<sup>2</sup> Elle est publiée dans la Feuille fédérale dès lors que l'arrêté fédéral du 20 juin 2013 portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire<sup>10</sup> a été accepté par le peuple et les cantons.

<sup>3</sup> La présente loi entre en vigueur en même temps que l'arrêté fédéral.

Conseil des Etats, 21 juin 2013

Le président: Filippo Lombardi  
Le secrétaire: Philippe Schwab

Conseil national, 21 juin 2013

La présidente: Maya Graf  
Le secrétaire: Pierre-Hervé Freléchoz

<sup>10</sup> FF 2013 ...

# Loi fédérale sur le fonds de financement de l'infrastructure ferroviaire

## (Loi sur le fonds d'infrastructure ferroviaire, LFIF)

du 21 juin 2013

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*  
vu l'art. 87a de la Constitution<sup>11</sup>,  
vu le message du Conseil fédéral du 18 janvier 2012<sup>12</sup>,  
*arrête:*

### Art. 1 Fonds

<sup>1</sup> Le fonds de financement de l'infrastructure ferroviaire (fonds) est un fonds juridiquement dépendant de la Confédération; il est doté d'une comptabilité propre.

<sup>2</sup> La loi du 7 octobre 2005 sur les finances<sup>13</sup> est applicable à titre subsidiaire.

### Art. 2 Comptes du fonds

<sup>1</sup> Les comptes du fonds comprennent le compte de résultats et le bilan.

<sup>2</sup> Le compte de résultats présente au moins:

- a. au titre des revenus:
  1. les versements sous forme de recettes à affectation obligatoire,
  2. l'inscription à l'actif de prêts,
  3. les intérêts actifs sur les prêts;
- b. au titre des charges:
  1. les prélèvements destinés à l'exploitation, à la maintenance et à l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire ainsi qu'aux mandats de recherche y afférents,
  2. le remboursement des avances,
  3. les intérêts passifs des engagements du fonds,
  4. les amortissements d'actifs.

<sup>3</sup> Le bilan comprend tous les actifs et tous les engagements.

<sup>11</sup> RS 101

<sup>12</sup> FF 2012 1371

<sup>13</sup> RS 611.0

**Art. 3** Versements au fonds

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral fixe les montants destinés au fonds.

<sup>2</sup> Les montants définis aux art. 87a, al. 2, let. d, et 196, ch. 3, al. 2, de la Constitution<sup>14</sup> sont basés sur les prix de 2014. Ils sont corrigés en fonction de l'évolution du produit intérieur brut réel et suivent l'indice du renchérissement de la construction ferroviaire. Le Département fédéral des finances règle les modalités, en accord avec le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication.

**Art. 4** Prélèvements du fonds

<sup>1</sup> L'Assemblée fédérale adopte chaque année, en même temps que l'arrêté fédéral concernant le budget annuel, un arrêté fédéral simple fixant les sommes à prélever du fonds. Ces prélèvements sont répartis sur:

- a. l'exploitation et la maintenance;
- b. l'aménagement;
- c. les mandats de recherche.

<sup>2</sup> Les prélèvements doivent couvrir en priorité les besoins liés à l'exploitation et à la maintenance de l'infrastructure ferroviaire.

<sup>3</sup> Si les travaux de réalisation sont exécutés plus rapidement que prévu et que les coûts évoluent conformément aux planifications, le Conseil fédéral peut augmenter de 15 % au plus le crédit budgétaire de l'année en cours alloué à l'aménagement conformément à l'al. 1, let. b.

**Art. 5** Plafond des dépenses

<sup>1</sup> L'Assemblée fédérale fixe tous les quatre ans un plafond de dépenses pour les prélèvements qui sont arrêtés conformément à l'art. 4, al. 1, let. a.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral rend compte à l'Assemblée fédérale de l'état des installations et du taux d'utilisation de l'infrastructure dans le cadre du message sur l'approbation du plafond de dépenses.

**Art. 6** Crédits d'engagement

Les crédits d'engagement destinés aux étapes d'aménagement sont régis par l'art. 58 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer<sup>15</sup>.

<sup>14</sup> FF 2013 ...

<sup>15</sup> RS 742.101

**Art. 7** Endettement, réserve et rémunération

<sup>1</sup> Le fonds ne doit pas s'endetter plus que jusqu'à concurrence des avances versées.

<sup>2</sup> Il constitue une réserve appropriée.

<sup>3</sup> Les avoirs ne sont pas rémunérés.

**Art. 8** Approbation des comptes et planification financière

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral soumet annuellement les comptes du fonds à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

<sup>2</sup> Il établit une planification financière du fonds sur trois ans. Il la présente à l'Assemblée fédérale en même temps que le budget relatif au fonds.

**Art. 9** Abrogation du droit en vigueur

L'ordonnance de l'Assemblée fédérale du 9 octobre 1998 portant règlement du fonds pour les grands projets ferroviaires<sup>16</sup> est abrogée.

**Art. 10** Dissolution du fonds pour les grands projets ferroviaires

<sup>1</sup> Lors de l'entrée en vigueur de l'arrêté fédéral du 20 juin 2013 portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire<sup>17</sup>, le fonds reprend l'ensemble des actifs et des passifs du fonds pour les grands projets ferroviaires.

<sup>2</sup> Le fonds reprend simultanément les prêts accordés au débit des finances fédérales ordinaires et destinés aux investissements dans l'infrastructure ferroviaire.

**Art. 11** Remboursement des avances

<sup>1</sup> A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019 au plus tard, le budget et la planification financière du fonds doivent prévoir qu'au moins 50 % des versements au fonds prévus à l'art. 87a, al. 2, let. a, de la Constitution<sup>18</sup> et l'intégralité des versements au fonds prévus à l'art. 196, ch. 3, al. 2, de la Constitution<sup>19</sup> servent à rémunérer et à rembourser les avances, jusqu'au remboursement intégral de celles-ci.

<sup>2</sup> Les avances sont rémunérées aux taux du marché. L'Administration fédérale des finances règle les modalités.

<sup>16</sup> RO 1999 775, 2005 2517, 2009 1169, 2010 5017

<sup>17</sup> FF 2013 ...

<sup>18</sup> FF ...

<sup>19</sup> FF ...

## **Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire**

du 21 juin 2013

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*

vu l'art. 48c, al. 1, de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer<sup>1</sup>,  
vu le message du Conseil fédéral du 18 janvier 2012<sup>2</sup>,

*arrête:*

### **Art. 1**

<sup>1</sup> L'étape 2025 de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire est approuvée.

<sup>2</sup> Elle comprend les mesures suivantes:

- a. Lausanne–Genève: extension de capacité;
- b. nœud de Genève: extension de capacité;
- c. Lausanne–Berne: mesures d'accélération;
- d. Gléresse–Douanne: extension de capacité;
- e. Bâle Est (1<sup>re</sup> étape), Ergolzthal: extension de capacité; Pratteln: désenchevêtrement;
- f. nœud de Berne: extension de capacité;
- g. Gümligen–Münsingen: extension de capacité;
- h. Berne–Lucerne: augmentation des prestations;
- i. Zurich–Coire: extension de capacité;
- j. Rapperswil–Mägenwil: augmentation du rendement;
- k. St-Gall–Coire: extension de capacité;
- l. Bellinzone–Tenero: extension de capacité;
- m. Lugano: extension de capacité;
- n. divers investissements particuliers;

<sup>1</sup> RS 742.101

<sup>2</sup> FF 2012 1371

- o. travaux préparatoires de la prochaine étape d'aménagement (études, planifications);
- p. études de projet pour l'extension de capacité Aarau–Zurich, Zurich–Winterthour (tunnel de Brütten, Stadelhofen), Thalwil–Zoug (Zimmerberg), Zoug–Lucerne (gare souterraine ou gare de transit de Lucerne) et pour l'équipement de technique ferroviaire Ferden–Mitholz dans le tunnel de base du Loetschberg;
- q. installations d'exploitation;
- r. chemins de fer privés: augmentation des prestations Vevey–Blonay, Lucerne–Stans/Giswil, Landquart/Coire–Davos–St. Moritz, Zermatt–Täsch/Fiesch, St-Gall–Rapperswil/Wil–Nesslau, Worblaufen–Soleure et réserves.

<sup>3</sup> Le Conseil fédéral soumet un message à l'Assemblée fédérale d'ici à 2018 concernant l'étape d'aménagement 2030. A l'horizon 2030 les mesures suivantes, notamment, doivent être réalisées:

- a. Aarau–Zurich–Winterthour: extension de capacité;
- b. Lucerne–Zoug–Thalwil: extension de capacité;
- c. Ferden–Mitholz: équipement de technique ferroviaire dans le tunnel de base du Loetschberg;
- d. élimination des goulets d'étranglement dans le trafic d'agglomération et le trafic régional ainsi qu'aux accès aux régions touristiques;
- e. investissements particuliers destinés à optimiser le principe des noeuds et les cadences;
- f. installations d'exploitation;
- g. travaux préparatoires de planification pour la prochaine étape d'aménagement et études relatives au tronçon entre Bâle et le Mittelland (3e traversée du Jura), au nouveau tronçon de l'Axen, au tronçon Lausanne–Berne et à d'autres projets.

## Art. 2

Les mesures prévues doivent être réalisées d'ici au 31 décembre 2025. Le Conseil fédéral peut adapter le délai de réalisation.

## Art. 3

<sup>1</sup> Le présent arrêté est sujet au référendum.

<sup>2</sup> Il est publié dans la Feuille fédérale en même temps que la loi du 21 juin 2013 sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Il entre en vigueur en même temps que la loi du 21 juin 2013 sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> FF 2013 ...

Conseil des Etats, 21 juin 2013

Le président: Filippo Lombardi

Le secrétaire: Philippe Schwab

Conseil national, 21 juin 2013

La présidente: Maya Graf

Le secrétaire: Pierre-Hervé Freléchoz

E

## **Arrêté fédéral allouant un crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire**

du 17 juin 2013

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*

vu l'art. 58 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer<sup>1</sup>,  
vu le message du Conseil fédéral du 18 janvier 2012<sup>2</sup>,

*arrête:*

### **Art. 1**

Un crédit d'engagement de 6400 millions de francs (prix d'octobre 2008, sans renchérissement ni TVA) est alloué pour l'aménagement prévu par l'arrêté fédéral du 21 juin 2013 sur l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire<sup>3</sup>.

### **Art. 2**

Le Conseil fédéral peut augmenter le crédit d'engagement du renchérissement attesté et de la TVA.

### **Art. 3**

Le présent arrêté n'est pas sujet au référendum.

Conseil des Etats, 13 juin 2013

Le président: Filippo Lombardi  
Le secrétaire: Philippe Schwab

Conseil national, 17 juin 2013

La présidente: Maya Graf  
Le secrétaire: Pierre-Hervé Freléchoz

<sup>1</sup> RS 742.101

<sup>2</sup> FF 2012 1371

<sup>3</sup> FF 2012 1573

