

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 2012¹,
arrête:*

I

La loi du 21 juin 2013 sur le fonds d'infrastructure ferroviaire figure en annexe.²

II

Les lois mentionnées ci-après sont modifiées comme suit:

1. Loi fédérale du 14 décembre 1990 sur l'impôt fédéral direct³

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

¹ 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;

² 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 communes⁴

Art. 9, al. 1

¹ 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

¹ FF 2012 1371

² La loi du 21 juin 2013 sur le fonds d'infrastructure ferroviaire est publiée au RO 2015 661

³ RS 642.11

⁴ RS 642.14

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 fer⁵

Préambule, premier paragraphe

vu les art. 81, 87 et 87a de la Constitution⁶,

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

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

² 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.

³ 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

⁵ RS 742.101

⁶ RS 101

programme de développement stratégique et sur la prochaine étape d'aménagement prévue.

Art. 48c Etapes d'aménagement

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

² 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.

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

⁴ 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

¹ 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.

² 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

¹ 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.

² 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

¹ 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.

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

³ 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

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

² Les cantons participent au financement de l'infrastructure.

³ 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

¹ 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.

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

³ 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

¹ 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.

² 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.

³ 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

¹ 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.

² 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 ferroviaire⁷ ou de les compenser avec d'autres prestations du fonds.

³ 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

¹ 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.

² 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.

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

⁷ RS 742.140

Titre précédant l'art. 58

Section 2 Financement de l'aménagement de l'infrastructure

Art. 58 Crédits d'engagement

¹ 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.

² 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.

³ Le Conseil fédéral fixe les mesures visées à l'al. 2.

Art. 58a Formes de financement de l'aménagement

¹ 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.

² 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

¹ 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.

² 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.

³ 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.

⁴ 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 ferroviaire⁸

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^e 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,

⁸ RS 742.140.2

12. *abrogé*

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

Art. 10

Abrogé

Art. 12, al. 1 et 2

¹ 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 ferroviaire⁹, sous la forme de prêts à intérêt variable conditionnellement remboursables, et de contributions à fonds perdu.

² *Abrogé*

5. Loi fédérale du 20 mars 1998 sur les Chemins de fer fédéraux¹⁰

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

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

² 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.

⁹ RS 742.140

¹⁰ RS 742.31

Art. 20 Financement

¹ 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.

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

III

¹ La présente loi est sujette au référendum.

² Elle est publiée dans la Feuille fédérale dès lors que l'arrêté fédéral du 20 juin 2013¹¹ portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire¹² a été accepté par le peuple et les cantons.

³ 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

Expiration du délai référendaire et entrée en vigueur

¹ Le délai référendaire s'appliquant à la présente loi a expiré le 25 septembre 2014 sans avoir été utilisé.¹³

² Conformément à son ch. III, al. 3, la présente loi entre en vigueur le 1^{er} janvier 2016¹⁴.

3 mars 2015

Chancellerie fédérale

¹¹ RO 2015 645

¹² FF 2014 3957

¹³ FF 2014 3937

¹⁴ ACF du 2 juin 2014 (FF 2014 3953).

