

Loi fédérale sur le développement de l'infrastructure ferroviaire (LDIF)

du 20 mars 2009

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu les art. 81, 87 et 196, ch. 3, de la Constitution¹,
vu le message du Conseil fédéral du 17 octobre 2007²,
arrête:*

Section 1 Dispositions générales

Art. 1 Buts

La présente loi a pour buts:

- a. d'accroître les capacités et d'augmenter le rendement dans le trafic des marchandises et dans le trafic des voyageurs à grande distance;
- b. d'augmenter le nombre des nœuds ferroviaires complets;
- c. de réduire les temps de parcours sur l'axe est-ouest;
- d. d'éliminer les goulets d'étranglement sur l'axe nord-sud.

Art. 2 Objet

La loi règle le développement de l'infrastructure ferroviaire et son financement au moyen des ressources du fonds pour les grands projets ferroviaires (fonds FTP).

Art. 3 Définitions

Au sens de la présente loi, on entend par:

- a. *augmentation du rendement*: les mesures visant à accroître la densité du trafic sur un tronçon donné ou dans un nœud ferroviaire;
- b. *accroissement des capacités*: les mesures visant à supprimer un goulet d'étranglement et à augmenter le rendement;

¹ RS 101
² FF 2007 7217

- c. *mesures d'accélération*: les mesures permettant de réduire le temps de parcours d'un train entre deux gares;
- d. *intensification de la circulation*: la réduction de l'intervalle entre deux trains circulant sur la même ligne dans la même direction;
- e. *désenchevêtrement*: les mesures prises dans un nœud ferroviaire qui permettent la circulation des trains sans croisement et augmentent la capacité des nœuds ferroviaires.

Section 2 Mesures

Art. 4 Mesures concernant les grands projets ferroviaires

Les mesures comprennent:

- a. sur les lignes de base de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA):
 - 1. Bâle–Saint-Gothard nord: intensification de la circulation sur le tronçon Bâle–Brugg–Altdorf Rynächt,
 - 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, accroissement des capacités sur le tronçon Balerna–Mendrisio,
 - 3. Bellinzone–Luino: augmentation du rendement et accroissement des capacités,
 - 4. Zoug–Arth-Goldau: augmentation du rendement dans le nœud ferroviaire d'Arth-Goldau et accroissement des capacités,
 - 5. région de Berne: augmentation du rendement du tronçon Berne–Thoune,
 - 6. axes du Loetschberg et du Saint-Gothard: en cas d'accroissement du trafic, mesures garantissant l'alimentation en courant de traction et mesures de protection contre le bruit sur les voies d'accès aux tunnels de base du Saint-Gothard et du Lötschberg;
- b. sur les autres lignes:
 - 1. région de Genève: augmentation du rendement,
 - 2. région de Lausanne: accroissement des capacités (4^e voie) sur le tronçon Lausanne–Renens, augmentation du rendement dans le nœud ferroviaire de Lausanne,
 - 3. Lausanne–Brigue–Iselle: mesures d'accélération et augmentation du rendement,
 - 4. Lausanne–Bienne–Olten: mesures d'accélération et augmentation du rendement,
 - 5. Lausanne–Berne: mesures d'accélération et augmentation du rendement,

6. région de Berne: désenchevêtrement du Wylerfeld, accroissement des capacités dans le nœud ferroviaire de Berne,
7. Thoune–Interlaken: accroissement des capacités et augmentation du rendement, garantie de la qualité des correspondances à Thoune,
8. Bienne–Delémont–Bâle: mesures d'accélération,
9. Bâle–Olten–Lucerne: désenchevêtrement de Liestal, augmentation du rendement dans la gare de voyageurs de Bâle, augmentation du rendement sur le tronçon Bâle–Lucerne,
10. région d'Olten: désenchevêtrement d'Olten nord et d'Olten est, augmentation du rendement dans le nœud ferroviaire d'Olten,
11. Olten–Aarau: accroissement des capacités sur le tronçon Olten–Aarau (4^e voie continue), accroissement des capacités (4^e voie) sur le tronçon Dulliken–Däniken, tunnel d'Eppenberg,
12. région Rapperswil, Gruemet et Mellingen: accroissement des capacités sur le tronçon Rapperswil–Gruemet (nouveau tronçon du Chestenberg),
13. région de Zurich: part du trafic à grande distance de la ligne diamétrale, accroissement des capacités par un réaménagement de l'accès sud d'Altstetten–Zurich,
14. Thalwil–Lucerne: accroissement des capacités sur le tronçon Cham–Rotkreuz, augmentation du rendement dans le nœud de Thalwil,
15. Zurich–Winterthour: désenchevêtrement de la région de Dorfnest, y compris accroissement des capacités; désenchevêtrement de Hürlistein, accroissement des capacités dans le nœud ferroviaire d'Effretikon, augmentation du rendement sur le tronçon Bassersdorf–Effretikon–Winterthour,
16. région de Winterthour: accroissement des capacités sur le tronçon Tössmühle–Winterthour; augmentation du rendement dans le nœud ferroviaire de Winterthour,
17. Winterthour–St-Gall: mesures d'accélération et augmentation du rendement,
18. Winterthour–Weinfelden: mesures d'accélération et augmentation du rendement,
19. Bellinzone–Locarno: augmentation du rendement et accroissement des capacités,
20. Vallée du Rhin: accroissement des capacités,
21. Neuhausen–Schaffhouse: augmentation du rendement,
22. en cas d'accroissement du trafic: mesures visant à garantir l'alimentation en courant de traction, mesures de protection contre le bruit et construction de voies de garage.

Art. 5 Mesures concernant d'autres tronçons

Pour les mesures concernant d'autres tronçons du réseau ferroviaire suisse, l'Office fédéral des transports procède à des planifications pour obtenir des indications sur leur réalisation et leurs coûts.

Art. 6 Mesures de compensation dans le trafic régional

Si les mesures prévues à l'art. 4 entraînent des inconvénients pour le trafic régional, des mesures de construction seront prises pour y remédier.

Art. 7 Planification et réalisation

¹ Les gestionnaires de l'infrastructure planifient et réalisent les mesures de développement de l'infrastructure ferroviaire.

² La Confédération conclut des conventions avec les gestionnaires de l'infrastructure. Ces conventions définissent en détail les objectifs concernant les capacités à fournir, les lignes, les prestations, les coûts, les délais, l'allocation des fonds et l'organisation.

³ Les conventions sont soumises à l'approbation du Conseil fédéral.

Art. 8 Adjudication des mandats

Les gestionnaires de l'infrastructure adjugent les mandats de fourniture, de prestations de services et de construction conformément à la législation fédérale sur les marchés publics.

Art. 9 Optimisation permanente des travaux

La planification et la réalisation des travaux intègrent en permanence, selon le principe de l'optimisation micro- et macroéconomique, les progrès de la technologie ferroviaire, les améliorations de l'organisation et l'évolution du trafic des voyageurs et des marchandises.

Art. 10 Développement ultérieur

¹ Le Conseil fédéral soumettra d'ici à 2010 à l'Assemblée fédérale un projet sur le développement ultérieur de l'offre et l'extension ultérieure de l'infrastructure dans toutes les régions du pays.

² Il étudiera en particulier les mesures suivantes:

- a. Pied sud du Jura, y compris construction du tunnel de Gléresse: étoffement;
- b. Lausanne–Genève: étoffement;
- c. Lucerne–Zurich avec le tunnel de base du Zimmerberg II: accélération;
- d. Berne–Viège: cadence semi-horaire;
- e. Bienne–Bâle et Bienne–Zurich: amélioration de l'offre;

- f. Intercity Zurich–Coire: cadence semi-horaire;
- g. Bienne–Delémont–Delle et Bienne–Delémont–Bâle: amélioration de l'offre;
- h. Région de Baden: délestage du trafic de marchandises;
- i. Bâle Est: désenchevêtrement;
- j. Tunnel du Wisenberg;
- k. Lignes d'accès nord et sud à la NLFA;
- l. Tunnel de Brütten;
- m. Siviriez–Villars-sur-Glâne;
- n. Tunnel du Heitersberg II.

³ Les projets approuvés en votation populaire fédérale ou présentant un caractère urgent sont prioritaires.

⁴ Les mesures reposeront sur un projet d'offres adapté aux besoins et fondé sur les principes de l'économie d'entreprise et de l'économie nationale.

⁵ Ces mesures seront financées par des versements supplémentaires au fonds FTP.

⁶ En plus du financement prévu à l'al. 5 et afin d'accélérer la réalisation de ces mesures, le Conseil fédéral étudiera également d'autres solutions de financement, en particulier le recours à des partenariats public-privé.

Section 3 Financement

Art. 11 Crédits d'engagement

L'Assemblée fédérale alloue par voie d'arrêté fédéral les crédits d'engagement nécessaires à la réalisation des mesures prévues aux art. 4 à 6.

Art. 12 Modalités de financement

¹ La Confédération met à disposition les moyens alloués au financement des mesures en les imputant sur le fonds FTP, sous la forme de prêts à intérêt variable, conditionnellement remboursables, et de contributions à fonds perdu.

² Les fonds provenant de l'impôt sur les huiles minérales mentionnés à l'art. 196, ch. 3, al. 2, let. c, de la Constitution sont affectés au financement des mesures visées à l'art. 4, let. a.

³ Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent, sous réserve de l'approbation de l'Office fédéral des transports, passer des conventions avec les cantons concernés ou avec des tiers (partenariats public-privé) pour préfinancer les mesures décidées et financées par l'Assemblée fédérale qui sont visées à l'art. 4.

Section 4 Surveillance, rapports et procédures

Art. 13 Surveillance et contrôle

Le Conseil fédéral assure la surveillance et le contrôle du développement de l'infrastructure ferroviaire.

Art. 14 Rapports

¹ Chaque année, le Conseil fédéral rend compte à l'Assemblée fédérale:

- a. de l'état d'avancement des travaux concernant le développement de l'infrastructure ferroviaire;
- b. des dépenses effectuées au titre des crédits d'engagement alloués;
- c. des investissements effectués jusque-là pour des mesures prévues aux art. 4 à 6, et des investissements prévus pour les quatre années suivantes.

² Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication édicte les dispositions d'exécution relatives au contrôle des prestations, des coûts, des finances et des délais des mesures autorisées.

Art. 15 Procédures et compétences

Les procédures et les compétences concernant la planification, la construction et l'exploitation des constructions et des installations sont régies par la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer³.

Section 5 Dispositions finales

Art. 16 Exécution

Le Conseil fédéral édicte les dispositions d'exécution.

Art. 17 Modification du droit en vigueur

La modification du droit en vigueur est réglée en annexe.

³ RS 742.101; FF 2009 1758

Art. 18 Référendum et entrée en vigueur

¹ La présente loi est sujette au référendum.

² Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur.

Conseil des Etats, 20 mars 2009

Le président: Alain Berset

Le secrétaire: Philippe Schwab

Conseil national, 20 mars 2009

La présidente: Chiara Simoneschi-Cortesi

Le secrétaire: Pierre-Hervé Freléchoz

Date de publication: 31 mars 2009⁴

Délai référendaire: 9 juillet 2009

Modification du droit en vigueur

Les actes mentionnés ci-après sont modifiés comme suit:

1. Loi fédérale du 19 décembre 1986 concernant le projet RAIL 2000⁵

Art. 2, let. a, c et d

Dans ce but, le réseau des Chemins de fer fédéraux est complété par les nouvelles lignes suivantes:

- a. Vauderens–Siviriez;
- c. MuttENZ–Liestal (à l'exclusion de la gare de Liestal);
- d. *Abrogée*

2. Arrêté du 4 octobre 1991 sur le transit alpin⁶

Titre

Loi fédérale du 4 octobre 1991
relative à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes
(loi sur le transit alpin, LTrAlp)

Préambule, 1^{er} par.

vu les art. 81, 87 et 196, ch. 3, de la Constitution⁷,

Art. 5^{bis}, phrase introductive, et let. a et c

Les projets suivants de la NLFA sont inclus dans le financement prévu à l'art. 196, ch. 3, de la Constitution:

- a. Saint-Gothard: Le réseau des Chemins de fer fédéraux (CFF) s'accroît du tunnel de base du Saint-Gothard entre les régions d'Altdorf–Erstfeld et de Bodio–Biasca, d'une nouvelle ligne jusqu'à la région de Giustizia, ainsi que du tunnel de base du Monte Ceneri reliant la région de Sant'Antonino–Cadenazzo à celle de Lugano (Massagno)–Vezia, y compris les raccordements aux lignes existantes. L'alimentation en courant de traction et les travaux de mise en service de ces ouvrages sont inclus. Les chantiers de la Sur-

⁵ RS 742.100

⁶ RS 742.104

⁷ RS 101

selva seront desservis par le réseau ferroviaire actuel, qui sera aménagé en fonction des besoins;

- c. Suisse orientale: La Confédération améliore la liaison de la Suisse orientale avec la ligne du Saint-Gothard en aménageant partiellement le tronçon St-Gall–Arth-Goldau.

Art. 8^{bis}, al. 1, let. a

¹ La Confédération coordonne les projets pour réaliser un ensemble cohérent. A cette fin, le Conseil fédéral édicte un plan sectoriel au sens de l'art. 13 de la loi du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire⁸. Ce plan comprend au moins:

- a. les liaisons entre le tunnel de base du Saint-Gothard, le tunnel de base du Monte Ceneri et le tunnel de Thalwil (Nidelbad);

Art. 10^{bis}, al. 1, let. b

¹ La NLFA prévue aux art. 3 à 9 est réalisée en deux phases:

- b. la deuxième phase comprend la réalisation des autres projets visés à l'art. 5^{bis}.

Art. 10^{ter}, titre et phrase introductive

Autres grands projets ferroviaires prévus à l'art. 196, ch. 3,
de la Constitution

Les modalités de réalisation des grands projets ferroviaires ci-après, prévus à l'art. 196, ch. 3, de la Constitution, sont définies dans des lois distinctes:

Art. 17, al. 1

¹ Les CFF et le BLS tiennent leurs propres comptes pour l'établissement des projets, ainsi que pour la construction et l'exploitation des lignes du Saint-Gothard et du Loetschberg.

