

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

742.140.2

du 20 mars 2009 (État le 1^{er} janvier 2016)

*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. 2³ Objet

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

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;
- c. *mesures d'accélération*: les mesures permettant de réduire le temps de parcours d'un train entre deux gares;

RO 2009 4219

¹ RS 101

² FF 2007 7217

³ Nouvelle teneur selon le ch. II 4 de la LF du 21 juin 2013 sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2016 (RO 2015 651; FF 2012 1371).

- 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–Aldorf Rynächt,
 - 2.4 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,
 - 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,
 - 2.5 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,
 - 3.6 Lausanne–Brigue–Iselle: accroissement des capacités et augmentation du rendement,

4 Nouvelle teneur selon le ch. II 4 de la LF du 21 juin 2013 sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2016 (RO 2015 651; FF 2012 1371).

5 Nouvelle teneur selon le ch. II 4 de la LF du 21 juin 2013 sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2016 (RO 2015 651; FF 2012 1371).

6 Nouvelle teneur selon le ch. II 4 de la LF du 21 juin 2013 sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2016 (RO 2015 651; FF 2012 1371).

- 4.7 Lausanne–Bienne–Olten: accroissement des capacités et augmentation du rendement,
- 5.8 Lausanne–Berne: accroissement des capacités 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,
- 8.9 Bienne–Delémont–Porrentruy: accroissement des capacités,
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,
- 12.¹⁰...
- 13.¹¹ région de Zurich: part du trafic grandes lignes de la ligne diamétrale,
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,

⁷ Nouvelle teneur selon le ch. II 4 de la LF du 21 juin 2013 sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2016 (RO **2015** 651; FF **2012** 1371).

⁸ Nouvelle teneur selon le ch. II 4 de la LF du 21 juin 2013 sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2016 (RO **2015** 651; FF **2012** 1371).

⁹ Nouvelle teneur selon le ch. II 4 de la LF du 21 juin 2013 sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2016 (RO **2015** 651; FF **2012** 1371).

¹⁰ Abrogé par le ch. II 4 de la LF du 21 juin 2013 sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, avec effet au 1^{er} janv. 2016 (RO **2015** 651; FF **2012** 1371).

¹¹ Nouvelle teneur selon le ch. II 4 de la LF du 21 juin 2013 sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2016 (RO **2015** 651; FF **2012** 1371).

18. Winterthour–Weinfelden: mesures d'accélération et augmentation du rendement,
19. Bellinzzone–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. 10¹²**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 d'infrastructure ferroviaire au sens de la loi du 21 juin 2013 sur le fonds d'infrastructure ferroviaire¹³, sous la forme de prêts à intérêt variable conditionnellement remboursables, et de contributions à fonds perdu.¹⁴

² ...¹⁵

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.

¹² Abrogé par le ch. II 4 de la LF du 21 juin 2013 sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, avec effet au 1^{er} janv. 2016 (RO **2015** 651; FF **2012** 1371).

¹³ RS **742.140**

¹⁴ Nouvelle teneur selon le ch. II 4 de la LF du 21 juin 2013 sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2016 (RO **2015** 651; FF **2012** 1371).

¹⁵ Abrogé par le ch. II 4 de la LF du 21 juin 2013 sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, avec effet au 1^{er} janv. 2016 (RO **2015** 651; FF **2012** 1371).

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 fer¹⁶.

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.

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.

Date de l'entrée en vigueur: 1^{er} septembre 2009¹⁷

¹⁶ RS 742.101

¹⁷ ACF du 19 août 2009.

Annexe
(art. 17)

Modification du droit en vigueur

Les actes mentionnés ci-après sont modifiés comme suit:

...¹⁸

¹⁸ Les mod. peuvent être consultées au RO **2009** 4219.

