

Loi fédérale

sur le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques

(Loi sur le fonds d'infrastructure, LFIInfr)

du 6 octobre 2006

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu les art. 86, al. 3, et 173, al. 2, de la Constitution (Cst.)¹,
vu le message du Conseil fédéral du 2 décembre 2005²,

arrête:

Art. 1 Fonds

¹ Le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques est un fonds juridiquement dépendant de la Confédération. Il est doté d'une comptabilité propre.

² Il sert à financer:

- a. l'achèvement du réseau des routes nationales conformément à l'art. 197, ch. 3, Cst.;
- b. l'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales;
- c. des contributions aux mesures visant à améliorer les infrastructures de transport dans les villes et dans les agglomérations;
- d. des contributions pour le maintien de la qualité des routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques.

Art. 2 Alimentation

¹ Le fonds d'infrastructure est alimenté:

- a. par un premier versement de 2,6 milliards de francs prélevés sur l'état du financement spécial du trafic routier, en date de l'entrée en vigueur de la présente loi;
- b. chaque année par une partie des produits nets prévus à l'art. 86, al. 3, Cst. et alloués par l'Assemblée fédérale dans le budget.

¹ RS 101

² FF 2006 753

² Le premier versement est exclusivement destiné au financement des tâches prévues à l'art. 1, al. 2, let. a, b et d. Les tâches prévues à l'art. 1, al. 2, let. c, sont financées par les versements annuels selon l'art. 2, al. 1, let. b.

³ Les versements au fonds d'infrastructure sont définis de manière à ce que les tâches financées par le fonds et les autres tâches prévues à l'art. 86, al. 3, Cst. disposent de moyens suffisants.

Art. 3 Crédit global

En même temps que l'adoption de la présente loi, l'Assemblée fédérale arrête un crédit global et l'affecte aux tâches prévues à l'art. 1, al. 2.

Art. 4 Utilisation des moyens

¹ Les moyens du fonds d'infrastructure sont destinés à assurer le déroulement efficace et écologique des déplacements exigés par une société et une économie compétitives.

² L'utilisation des moyens repose sur une vision globale des transports, qui:

- a. intègre tous les modes et moyens de transport, leurs avantages et leurs inconvénients;
- b. donne la priorité à des alternatives efficaces plutôt qu'à de nouvelles infrastructures;
- c. tient compte du financement à long terme et de la situation financière des pouvoirs publics;
- d. englobe la coordination avec le développement de l'urbanisation et la protection de l'environnement;
- e. vise à une prise en compte appropriée des différentes parties du pays.

Art. 5 Achèvement du réseau des routes nationales

¹ Le réseau des routes nationales doit être achevé pour l'essentiel d'ici à 2015. Le Conseil fédéral peut prolonger ce délai dans des cas dûment motivés.

² L'Assemblée fédérale alloue les moyens nécessaires à l'achèvement du réseau des routes nationales pour l'entrée en vigueur de la présente loi.

Art. 6 Élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales

¹ Les goulets d'étranglement au sens de la présente loi sont les tronçons du réseau existant des routes nationales sur lesquels des surcharges limitent de manière durable la capacité de fonctionnement de l'ensemble du réseau.

² Le Conseil fédéral soumet à l'Assemblée fédérale un programme d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales deux ans au plus tard après l'entrée en vigueur de la présente loi.

³ Il rend compte à l'Assemblée fédérale, en général tous les quatre ans, de l'état de réalisation de ce programme et lui propose d'allouer les moyens nécessaires pour la période suivante.

Art. 7 Trafic d'agglomération

¹ L'Assemblée fédérale désigne les projets du trafic d'agglomération qui sont urgents et prêts à être réalisés; elle alloue les moyens nécessaires à leur financement pour l'entrée en vigueur de la présente loi. Le droit à ces fonds s'éteint si la phase de la mise en œuvre du projet n'a pas commencé à la fin de 2008.

² Au surplus, l'aide accordée au trafic d'agglomération est régie par les art. 17a à 17d de la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire³.

³ Au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur de la présente loi, le Conseil fédéral soumet à l'Assemblée fédérale un programme de cofinancement de projets d'agglomération.

⁴ Il rend compte à l'Assemblée fédérale, en général tous les quatre ans, de l'état de réalisation de ce programme et lui propose d'allouer les moyens nécessaires pour la période suivante.

⁵ Les contributions en faveur des infrastructures routières et ferroviaires ainsi que celles de la mobilité douce, pour autant qu'elles soient situées dans une ville ou dans une agglomération et qu'elles contribuent à faciliter le trafic dans de tels espaces.

⁶ Les investissements dans les infrastructures ferroviaires destinées au trafic d'agglomération sont en principe financés par les instruments prévus par la législation sur les chemins de fer. Les contributions selon la présente loi sont toutefois autorisées pour autant qu'elles génèrent une plus-value pour une ville ou une agglomération et qu'elles permettent spécifiquement de décongestionner la route.

⁷ Lorsque l'utilisation de matériel roulant spécifique permet de réaliser des économies significatives en matière d'infrastructure, les contributions peuvent également servir à couvrir les frais supplémentaires de ce matériel.

Art. 8 Routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques

¹ Les prestations de la Confédération en faveur des routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques sont versées sous la forme de montants forfaitaires. Ces derniers sont calculés en fonction de la longueur des routes.

² Le Conseil fédéral désigne les cantons bénéficiaires.

³ RS 725.116.2

Art. 9 Endettement et intérêts

¹ Le fonds ne doit pas s'endetter.

² Les liquidités ne portent pas intérêt.

Art. 10 Procédure de prélèvement

L'Assemblée fédérale arrête chaque année dans le budget les crédits budgétaires destinés au financement des tâches prévues à l'art. 1, al. 2, sous la forme d'un arrêté fédéral distinct.

Art. 11 Comptes du fonds

¹ Les comptes du fonds comprennent le compte de résultat et le bilan.

² Le compte de résultat présente:

- a. les recettes, composées des versements prévus à l'art. 2 et de la capitalisation des extensions des routes nationales en construction;
- b. les dépenses, composées des prélèvements pour le financement des tâches prévues à l'art. 1, al. 2, et du report dans le bilan de la Confédération des extensions des routes nationales achevées.

³ Le bilan présente les liquidités, les extensions des routes nationales en construction et le capital de dotation.

Art. 12 Adoption des comptes et planification financière

¹ Le Conseil fédéral soumet chaque année les comptes du fonds à l'Assemblée fédérale, qui les approuve par un arrêté fédéral simple.

² Il établit une planification financière et la soumet à l'Assemblée fédérale avec le budget.

Art. 13 Dissolution du fonds

Le Conseil fédéral dissout le fonds dès que le réseau des routes nationales et les programmes prévus aux art. 6 et 7 sont achevés, mais au plus tard 20 ans après l'entrée en vigueur de la présente loi. Il peut prolonger ce délai de cinq ans au plus. Le solde du fonds est affecté au financement spécial du trafic routier.

Art. 14 Mesures en faveur des régions de montagne et des régions périphériques dépassant le cadre du fonds d'infrastructure

¹ Les moyens supplémentaires dont les cantons disposent après l'augmentation de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) à partir de 2008 sont affectés au maintien de la qualité des routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques. L'art. 8 est applicable.

² S'il n'y a pas d'augmentation des recettes de la RPLP à partir de 2008 ou que celle-ci n'est que partielle, le financement sera assuré par le fonds d'infrastructure.

Le Conseil fédéral peut augmenter le crédit global prévu à l'art. 3 de la somme correspondante.

³ A l'entrée en vigueur de la loi du 6 octobre 2006 concernant l'adoption et la modification d'actes dans le cadre de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT)⁴, le Conseil fédéral calcule les montants globaux affectés aux routes principales en accordant au facteur de l'altitude et du caractère de route de montagne un poids quatre fois plus élevé qu'aux autres facteurs.

⁴ Les contributions pour le maintien de la qualité de l'infrastructure ferroviaire dans les régions de montagne et dans les régions périphériques sont garanties par les outils de financement de la législation sur les chemins de fer.

Art. 15 Financement des investissements déjà réalisés

Les moyens du fonds d'infrastructure peuvent servir à financer des investissements destinés aux infrastructures ferroviaires pour le trafic d'agglomération, conformément à l'art. 7, al. 1, et réalisés avant l'entrée en vigueur de la loi. Ces montants sont imputés au financement prévu par la Confédération.

Art. 16 Exécution

Le Conseil fédéral édicte les dispositions d'exécution.

Art. 17 Coordination de l'entrée en vigueur

Si la RPT du 6 octobre 2006⁵ n'entre pas en vigueur au plus tard avec la présente loi, celle-ci entre en vigueur avec les nouvelles dispositions de la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire⁶ telles qu'elles figurent dans l'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.

Conseil des Etats, 6 octobre 2006

Conseil national, 6 octobre 2006

Le président: Rolf Büttiker

Le président: Claude Janiak

Le secrétaire: Christoph Lanz

Le secrétaire: Ueli Anliker

Date de publication: 17 octobre 2006⁷

Délai référendaire: 25 janvier 2007

⁴ RO ... (FF 2006 7907)

⁵ RO ... (FF 2006 7907)

⁶ RS 725.116.2

⁷ FF 2006 7999

Modification du droit en vigueur

La loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire⁸ est modifiée comme suit:

Titre précédant l'art. 17a

Chapitre 4a **Contributions destinées aux infrastructures de transport dans les villes et dans les agglomérations**

Art. 17a But

¹ La Confédération verse des contributions pour les infrastructures de transport qui rendent plus efficace et plus durable le système global des transports dans les villes et les agglomérations.

² Les contributions de la Confédération sont versées pour financer l'aménagement de l'infrastructure au profit des routes, du rail et de la mobilité douce.

³ Des contributions peuvent également être versées pour financer les mesures correspondantes prises à l'étranger dans les régions frontalières.

⁴ Les contributions d'exploitation sont exclues.

Art. 17b Ayants droit

¹ Les contributions de la Confédération sont versées aux cantons à l'intention des organismes responsables. Ces derniers sont constitués selon le droit cantonal.

² Le Conseil fédéral désigne les villes et les agglomérations ayant droit à des contributions après avoir entendu les cantons. Il s'appuie pour ce faire sur la définition de l'Office fédéral de la statistique.

³ Les contributions aux infrastructures ferroviaires destinées au trafic d'agglomération sont versées aux entreprises de transport par l'intermédiaire des instruments de financement prévus dans la législation sur les chemins de fer. La contribution accordée à l'organisme responsable est réduite en conséquence.

⁸ RS 725.116.2

Art. 17c Conditions

Des contributions peuvent être versées si les organismes responsables prouvent dans le projet d'agglomération que:

- a. les projets prévus s'inscrivent dans une planification globale des transports et sont harmonisés avec les réseaux de transport de hiérarchie supérieure et avec le développement de l'urbanisation tel qu'il est fixé par les plans directeurs cantonaux;
- b. les projets prévus respectent les plans directeurs cantonaux;
- c. le financement résiduel des investissements pour les projets prévus est dûment garanti et les charges inhérentes à l'exploitation et à l'entretien sont supportables;
- d. les investissements pour les projets prévus ont un effet global positif.

Art. 17d Montant des contributions

¹ Les contributions sont calculées d'après l'efficacité globale des projets d'agglomération. Elles s'élèvent à 50 % au plus des frais pris en compte.

² L'efficacité globale correspond au rapport entre le coût et les objectifs suivants:

- a. amélioration de la qualité du système de transports;
- b. développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti;
- c. réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources;
- d. accroissement de la sécurité du trafic.

³ La priorité est donnée aux projets d'agglomération qui contribuent à résoudre les problèmes de transport et d'environnement les plus importants.

