

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 (Etat le 1^{er} janvier 2013)

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.³ par un versement unique en 2011 de 850 millions de francs prélevés sur l'état du financement spécial du trafic routier;

RO 2007 6017

¹ RS 101

² FF 2006 753

³ Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 1^{er} oct. 2010, en vigueur depuis le 1^{er} juil. 2011 (RO 2011 1753; FF 2010 3099 3111).

- c.⁴ 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;
- d.⁵ par le produit de la sanction prévue à l'art. 13 de la loi du 23 décembre 2011 sur le CO₂⁶.

² Les versements prévus à l'al. 1, let. a et b, sont exclusivement destinés au financement des tâches prévues à l'art. 1, al. 2, let. a, b et d. Les versements annuels prévus à l'al. 1, let. c, sont destinés au financement des tâches prévues à l'art. 1, al. 2, let. c.⁷

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. 3⁸ Crédit d'ensemble

En même temps que l'adoption de la présente loi, l'Assemblée fédérale arrête un crédit d'ensemble 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.

⁴ Introduite par le ch. I de la LF du 1^{er} oct. 2010, en vigueur depuis le 1^{er} juil. 2011 (RO 2011 1753; FF 2010 3099 3111).

⁵ Introduite par l'art. 47 de la LF du 23 déc. 2011 sur la réduction des émissions de CO₂, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2013 (RO 2012 6989; FF 2009 6723, 2010 885).

⁶ RS 641.71

⁷ Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 1^{er} oct. 2010, en vigueur depuis le 1^{er} juil. 2011 (RO 2011 1753; FF 2010 3099 3111).

⁸ RO 2008 1889

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 Elimination 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 obligatoire⁹.

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 sont apportées, 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.

⁹ RS 725.116.2

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.

Art. 9 Endettement et intérêts

¹ Le fonds ne doit pas s'endetter.

² Les créances envers la Confédération ne portent pas intérêt.¹⁰

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 résultats présente:

- a. en tant que revenus:
 1. les versements au sens de l'art. 2,
 2. l'inscription à l'actif des routes nationales en construction au sens de l'art. 1, al. 2, let. a et b,
 3. l'inscription à l'actif des prêts pour des projets ferroviaires dans le cadre du trafic d'agglomération;
- b. en tant que charges:
 1. les sommes prélevées pour le financement des tâches prévues à l'art. 1, al. 2,
 2. la réévaluation des routes nationales en construction et des prêts affectés à des projets ferroviaires dans le cadre du trafic d'agglomération.¹¹

³ Le bilan présente:

- a. à l'actif: l'actif circulant et l'actif immobilisé;
- b. au passif: les fonds étrangers et les fonds propres.¹²

¹⁰ Nouvelle teneur selon le ch. 4 de l'annexe à la LF du 18 juin 2010, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2011 (RO 2010 5003; FF 2009 6525).

¹¹ Nouvelle teneur selon le ch. 4 de l'annexe à la LF du 18 juin 2010, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2011 (RO 2010 5003; FF 2009 6525).

¹² Nouvelle teneur selon le ch. 4 de l'annexe à la LF du 18 juin 2010, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2011 (RO 2010 5003; FF 2009 6525).

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 d'ensemble prévu à l'art. 3 de la somme correspondante.¹³

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)¹⁴, 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.

¹³ RO 2008 1889

¹⁴ Cette loi entre en vigueur le 1^{er} janv. 2008 (RO 2007 5779 5817).

Art. 16 Exécution

Le Conseil fédéral édicte les dispositions d'exécution.

Art. 17 Coordination de l'entrée en vigueur

Si la RPT¹⁵ 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 obligatoire¹⁶ 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.

Date de l'entrée en vigueur: 1^{er} janvier 2008¹⁷

¹⁵ RO 2007 5779

¹⁶ RS 725.116.2

¹⁷ ACF du 7 nov. 2007

Annexe
(art. 17)

Modification du droit en vigueur

...¹⁸

¹⁸ La mod. peut être consultée au RO **2007** 6017.

