

Arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire

du

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu le message du Conseil fédéral du ...¹,

arrête:

I

La Constitution² est modifiée comme suit:

Art. 81a Transports publics (*nouveau*)

¹La Confédération et les cantons veillent à ce qu'une offre de prestations suffisante de transports publics par rail, route et voie navigable soit proposée dans toutes les régions du pays.

²Les prix payés par les usagers des transports publics couvrent une part appropriée des coûts.

Art. 85, al. 2

²Le produit net de la redevance sert à couvrir les frais liés aux transports terrestres.

Art. 86, al. 3, phrase introductive, al. 3, let. b^{ter} (nouvelle) et al. 4

³Elle affecte la moitié du produit net de l'impôt à la consommation sur les carburants, à l'exception des carburants d'aviation, et le produit net de la redevance pour l'utilisation des routes nationales au financement des tâches et des dépenses suivantes, qui sont liées aux transports terrestres:

b^{ter}. Contributions au financement de l'infrastructure ferroviaire;

⁴Si ces moyens ne suffisent pas au financement des tâches et des dépenses liées aux transports, la Confédération prélève sur les carburants concernés un supplément sur l'impôt à la consommation.

¹ FF 2012 ...

² RS 101

Art. 87a Infrastructure ferroviaire (*nouveau*)

¹ La Confédération prend en charge la part principale du financement de l'infrastructure ferroviaire.

² Le financement de l'infrastructure ferroviaire est assuré par un fonds doté d'une comptabilité propre. Les ressources suivantes sont comptabilisées dans le compte financier de la Confédération et attribuées au fonds durant la même année:

- a. au plus deux tiers du produit de la redevance sur la circulation des poids lourds visée à l'art. 85;
- b. 9 % du produit net des recettes affectées de l'impôt à la consommation visé à l'art. 86, al. 1 et 4, mais au plus 310 millions de francs par année; la loi règle l'indexation de ce montant ;
- c. le produit résultant de l'augmentation des taux de la taxe sur la valeur ajoutée conformément à l'art. 130, al. 3^{bis};
- d. 4 % des recettes résultant de l'impôt fédéral direct perçu sur le revenu des personnes physiques;
- e. 2200 millions de francs des finances fédérales au prix de 2014; la loi règle l'indexation de ce montant;

³ Les cantons participent de manière appropriée au financement de l'infrastructure ferroviaire dans le cadre de la législation. La loi règle les détails.

⁴ La loi peut en outre prévoir un financement complémentaire par des particuliers ou des organisations internationales.

Art. 130, al. 3^{bis} (*nouveau*)

^{3bis} Les taux sont augmentés de 0,1 % pour financer l'infrastructure ferroviaire.

Art. 196, ch. 3, al. 2 et 3

² *Abrogé*

³ Les grands projets ferroviaires visés à l'al. 1 sont financés par le fonds conformément à l'art. 87a.

II

¹ Le présent arrêté est soumis au vote du peuple et des cantons.

² Le Conseil fédéral décide de l'entrée en vigueur.

B

Projet

Loi fédérale sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire

du

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu le message du Conseil fédéral du ...³,

arrête:

I

La loi fédérale sur le fonds d'infrastructure ferroviaire dans sa version selon l'annexe 1 est édictée.

II

Les lois mentionnées ci-après sont modifiées comme suit:

1. Loi fédérale du 14 décembre 1990 sur l'impôt fédéral direct⁴

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

¹ Les frais professionnels qui peuvent être déduits sont:

a. un montant pour les déplacements nécessaires entre le domicile et le lieu de travail;

² Les frais professionnels mentionnés à l'al. 1, let. a à c, sont estimés forfaitairement; dans le cas de l'al. 1, let. c, le contribuable peut justifier de frais plus élevés.

³ FF 2012 ...

⁴ RS 642.11

2. Loi fédérale du 14 décembre 1990 sur l'harmonisation des impôts directs des cantons et des communes⁵

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 de reconversion professionnels en rapport avec l'activité exercée font également partie des dépenses nécessaires à l'acquisition du revenu. Un montant forfaitaire peut être fixé pour les frais de déplacement entre le domicile et le lieu de travail.

3. Loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer⁶

Préambule, premier par.

...

vu les art. 81, 87 et 87a de la Constitution⁷,

Titre précédant l'art. 48a

Chapitre 5a Aménagement de l'infrastructure (nouveau)

Art. 48a Objectifs (nouveau)

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 le raccordement des réseaux de villes suisses et des centres des espaces métropolitains,
4. aménager le trafic régional et d'agglomération
5. améliorer la desserte de la zone alpine et des régions touristiques;

b. Trafic marchandises

1. transférer le trafic lourd transalpin,
2. développer les trafics intérieur, d'importation et d'exportation.

Art. 48b Programme de développement stratégique (nouveau)

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

² A intervalles réguliers, le Conseil fédéral présente à l'Assemblée fédérale un rapport sur l'état d'avancement de l'aménagement, sur les adaptations nécessaires du programme de développement stratégique et sur la prochaine étape d'aménagement prévue.

⁵ RS 642.14

⁶ RS 742.101

⁷ RS 101

Art. 48c Etapes d'aménagement (*nouveau*)

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

² Les mesures prévues sont fondées sur le besoin attesté et sur un projet d'offre lui-même fondé sur les principes micro- 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.

Art. 48d Planification (*nouveau*)

L'OFT procède aux vérifications et aux planifications nécessaires. Il y fait participer les entreprises ferroviaires concernées et les cantons de manière appropriée.

Art. 48e Projets et réalisation (*nouveau*)

¹ Les gestionnaires d'infrastructure ou les sociétés maîtres d'ouvrage élaborent les projets relatifs aux mesures d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire et les réalisent.

² La Confédération doit posséder la majorité du capital et des voix des sociétés maîtres d'ouvrage.

³ La Confédération règle ses rapports avec les gestionnaires d'infrastructure ou les sociétés maîtres d'ouvrage dans des conventions de mise en œuvre. Celles-ci fixent en détail les mesures relatives aux différentes lignes et nœuds, aux prestations, aux coûts et aux délais, à l'octroi des moyens financiers et à l'organisation.

⁴ Le DETEC conclut les conventions. L'OFT peut convenir d'adaptations mineures, notamment lorsqu'elles sont de nature technique ou organisationnelle.

Art. 48f Optimisation des travaux (*nouveau*)

Les projets sont élaborés et les travaux exécutés selon le principe de l'optimisation micro- et macroéconomique en tenant compte en permanence du progrès de la technique ferroviaire, des améliorations organisationnelles et de l'évolution du transport de voyageurs ainsi que du trafic marchandises.

Titre précédant l'art. 49

Chapitre 6 Financement de l'infrastructure

Section 1 Généralités (*nouvelle*)

Art. 49 Principes

¹ La Confédération prend en charge la part principale du financement de l'infrastructure.

² Les réseaux ferroviaires destinés à la desserte capillaire et les lignes qui ne desservent pas de localités habitées toute l'année ou qui servent à acheminer uniquement de faibles volumes de marchandises sont exclus des prestations fédérales versées en vertu de la présente loi.

³ Les cantons participent au financement de l'offre de prestations commandée conjointement avec la Confédération.

Art. 51 Conventions sur les prestations

¹ La Confédération, représentée par l'OFT, les cantons concernés et les gestionnaires d'infrastructure concluent une convention quadriennale sur les prestations. Ils y fixent au préalable 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 L'indemnité et les prêts sont prioritairement destinés au bon entretien de l'infrastructure et à son adaptation aux besoins du trafic ainsi qu'à l'état de la technique. Notamment les éléments suivants sont pris en considération :

- a. une desserte de base appropriée;
- b. les objectifs de la politique régionale, notamment le développement économique des régions défavorisées du pays;
- c. les objectifs relevant de l'aménagement du territoire;
- d. les objectifs relevant de la protection de l'environnement;
- e. les intérêts des personnes handicapées.

³ La signature de la convention confère au gestionnaire d'infrastructure un droit subjectif à des indemnités proportionnelles et à des prêts envers la Confédération et les cantons concernés.

⁴ En cas de divergences entre les autorités fédérales compétentes, les cantons et les entreprises lors de la négociation ou de l'exécution d'une convention, le DETEC statue compte tenu des principes figurant à l'al. 2.

⁵ Les décisions du DETEC peuvent faire l'objet d'un recours conformément aux dispositions générales de la procédure fédérale.

⁶ Le recourant peut invoquer:

- 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.

⁷ Les recours contre les décisions du DETEC n'ont pas d'effet suspensif.

Art. 51a Formes de financement (*nouveau*)

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, sont indemnisés.

² Les investissements qui dépassent les fonds d'amortissement disponibles et les réserves de liquidités font l'objet de prêts sans intérêts, conditionnellement remboursables. Si les fonds d'amortissement disponibles dépassent les investissements, il y a lieu de rembourser les prêts conditionnellement remboursables au fonds d'infrastructure ferroviaire selon la loi fédérale du ... sur le fonds d'infrastructure ferroviaire⁸ ou de les compenser avec d'autres prestations du fonds.

³ Les prêts, en cours et nouveaux, conditionnellement remboursables, de la Confédération peuvent être convertis en capital propre sous réserve des arrêtés requis par le droit des actions. La Confédération peut participer aux corrections de bilan nécessaires.

Art. 54 Adjudication de mandats

Les gestionnaires d'infrastructure adjudgent des mandats de livraison, de prestation et de construction selon la législation sur les marchés publics.

⁸ RS ...

Art. 56

Abrogé

Titre précédant l'art. 58

Section 2 Financement de l'aménagement de l'infrastructure (nouvelle)

Art. 58 Crédits d'engagement

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.

Art. 58a Modalités de financement (nouveau)

¹ La Confédération met à disposition les moyens alloués pour financer, par le fonds d'infrastructure ferroviaire, les mesures sous forme de prêts à intérêt variable, conditionnellement remboursables et de contributions à fonds perdu.

² Les détails sont réglés dans les conventions de mise en œuvre selon l'art. 48e.

Art. 58b Financement de mesures supplémentaires ou de substitution par les cantons (nouveau)

¹ 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 Ils 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 prévues par les cantons.

³ La participation des cantons ne doit surcharger la Confédération ni lors de la phase de construction ni durant la phase d'exploitation.

⁴ La Confédération conclut des conventions ad hoc avec les cantons et avec les gestionnaires d'infrastructure. Ces conventions fixent en détail les prestations, les coûts et les délais, l'octroi des moyens financiers ainsi que l'organisation.

Art. 58c Financement préalable (nouveau)

Les gestionnaires d'infrastructure peuvent conclure avec les cantons concernés et avec des tiers des conventions de financement préalable des mesures décidées et financées par l'Assemblée fédérale. Ces conventions sont soumises à l'approbation de l'OFT.

Titre précédant l'article 58d

Section 3: Rapports

Art. 58d (nouveau)

¹ Le Conseil fédéral informe annuellement l'Assemblée fédérale sur:

- a. l'état d'avancement des travaux d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire;
- b. les dépenses dues aux crédits d'engagement approuvés;

² Le DETEC édicte les dispositions d'exécution relatives au controlling des prestations, des coûts, des finances et des délais concernant les mesures approuvées.

³ En même temps que le message sur l'approbation du plafond des dépenses (art. 5 de la loi fédérale sur le fonds d'infrastructure ferroviaire), le Conseil fédéral présente à l'Assemblée fédérale un rapport sur l'état des installations et le taux d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

4. Loi fédérale du 20 mars 2009 sur le développement de l'infrastructure ferroviaire⁹ (LDIF)

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; let. 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,
 12. *supprimé*
 13. région de Zurich: ligne diamétrale, part du trafic longues distances

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 conformément à la loi fédérale du ... sur le fonds d'infrastructure ferroviaire¹⁰, sous la forme de prêts à intérêt variable, conditionnellement remboursables, et de contributions à fonds perdu.

² *Abrogé*

⁹ RS 742.140.2

¹⁰ RS ...

5. Loi fédérale du 20 mars 1998 sur les Chemins de fer fédéraux¹¹

Modification de titres de subdivisions

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 qu'il veut atteindre en tant que propriétaire des CFF.

² Le conseil d'administration des CFF veille à la réalisation des objectifs stratégiques. Il établit un rapport annuel à l'attention du Conseil fédéral, l'informant sur la réalisation des objectifs et lui fournissant les informations nécessaires à la vérification de ladite réalisation des objectifs.

Art. 20 Financement

¹ Les investissements 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.

Art. 20, al. 4

Abrogé

III

¹ La présente loi est sujette au référendum.

² Le Conseil fédéral la publie à la feuille fédérale lorsque l'arrêté fédéral du ... portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire¹² est accepté par le peuple et les cantons.

³ La présente loi entre en vigueur en même temps que l'arrêté fédéral du ... portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire.

¹¹ RS 742.31

¹² RS ...

Loi fédérale sur le fonds de financement de l'infrastructure ferroviaire (loi sur le fonds d'infrastructure ferroviaire, LFIF)

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu l'art. 87a de la Constitution¹³ (Cst.),
vu le message du Conseil fédéral du ...¹⁴,

arrête:

Art. 1 Fonds

¹ Le fonds de financement de l'infrastructure ferroviaire (fonds d'infrastructure ferroviaire) est un fonds juridiquement dépendant à compte propre.

² La loi du 7 octobre 2005 sur les finances¹⁵ est applicable à titre subsidiaire.

Art. 2 Compte du fonds

¹ Le fonds d'infrastructure ferroviaire se compose d'un compte de résultats et d'un bilan.

² Le compte de résultats atteste:

a. dans les revenus:

1. les versements sous forme de recettes à affectation obligatoire;
2. l'inscription à l'actif de prêts;

b. dans les charges:

1. les prélèvements destinés à l'exploitation, à la maintenance et à l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire ainsi qu'aux mandats de recherche y afférents;
2. le remboursement des avances conformément à l'art. 196, ch. 3, al. 5, Cst.¹⁶;
3. les intérêts passifs des engagements du fonds d'infrastructure ferroviaire;
4. les réévaluations de prêts.

³ Le bilan comprend:

a. dans l'actif:

1. les prêts,
2. les autres créances;

b. dans le passif:

1. les avances,
2. les autres engagements,
3. la réserve selon l'art. 7, al. 2.

Art. 3 Versements au fonds

¹ L'Assemblée fédérale statue annuellement sur le crédit budgétaire concernant les versements à affectation obligatoire au fonds d'infrastructure ferroviaire.

¹³ RS 101

¹⁴ FF ...

¹⁵ RS 611.0

¹⁶ RS 101

² Les cantons fournissent une contribution annuelle de 300 millions de francs (prix de 2014) au fonds. Cette contribution est corrigée de la moitié de l'évolution du produit intérieur brut et suit l'indice du renchérissement de la construction ferroviaire.

³ La contribution des cantons visée à l'al. 2 est fixée par le Conseil fédéral.

⁴ Les contributions fixées à l'art. 87a, al. 2, let. b et e, Cst.¹⁷, sont corrigées de la moitié de l'évolution du produit intérieur brut et suivent l'indice du renchérissement de la construction ferroviaire.

Art. 4 Prélèvements du fonds

¹ L'Assemblée fédérale fixe chaque année par arrêté fédéral simple, en même temps que l'arrêté fédéral concernant le budget annuel, les sommes à prélever du fonds d'infrastructure ferroviaire pour:

- a. l'exploitation, la maintenance, et
- b. l'aménagement, ainsi que
- c. pour les mandats de recherche y afférents.

² Les prélèvements du fonds doivent couvrir les besoins liés à l'exploitation et à la maintenance de l'infrastructure ferroviaire.

³ Au besoin, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication peut, en accord avec le Département fédéral des finances, subdiviser davantage les crédits budgétaires.

⁴ Si les travaux de réalisation sont exécutés plus rapidement que prévu et que les coûts évoluent conformément aux planifications, le Conseil fédéral peut augmenter de 15 % au plus le crédit budgétaire alloué au projet concerné.

Art. 5 Plafond des dépenses

Pour les prélèvements à approuver selon l'art. 4, al. 1, let. a, l'Assemblée fédérale décide tous les quatre ans d'un plafond de dépenses.

Art. 6 Crédit d'engagement

Les crédits d'engagement destinés aux étapes d'aménagement sont régis par l'art. 58 LCdF.

Art. 7 Endettement, réserve et rémunération

¹ Le fonds d'infrastructure ferroviaire ne doit pas s'endetter plus que jusqu'à concurrence des avances versées.

² Il constitue une réserve appropriée pour couvrir les fluctuations de liquidités.

³ Les avoirs ne sont pas rémunérés.

Art. 8 Approbation du compte et planification financière

¹ Le Conseil fédéral soumet annuellement le compte du fonds d'infrastructure ferroviaire à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

² Il établit une planification financière sur trois ans du fonds d'infrastructure ferroviaire. Il la porte à la connaissance de l'Assemblée fédérale en même temps que le budget relatif au fonds d'infrastructure ferroviaire.

Art. 9 Abrogation du droit en vigueur

L'ordonnance de l'Assemblée fédérale du 9 octobre 1998 portant règlement du fonds pour les grands projets ferroviaires¹⁸ est abrogée.

Art. 10 Dispositions transitoires

¹ Avec l'entrée en vigueur de l'arrêté fédéral du ... portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire¹⁹, le fonds d'infrastructure ferroviaire reprend l'ensemble des actifs et des passifs du fonds pour les grands projets ferroviaires.

² Il reprend simultanément les prêts accordés au débit des finances fédérales ordinaires et destinés aux investissements dans l'infrastructure ferroviaire.

³ Au moins 50 % des versements au fonds visés à l'art. 87a, al. 2, let. a et c, Cst.²⁰, doivent servir à rembourser intégralement les avances.

⁴ Les avances sont rémunérées aux taux du marché. L'Administration fédérale des finances fixe les détails.

¹⁸ RO 1999 775, 2005 2517, 2009 1169, 2010 5017

¹⁹ RS ...

²⁰ RS 101

Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire

du ...

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu l'art. 48c, al. 2, de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer²¹,
vu le message du Conseil fédéral du ... 2012²²,

arrête:

Art. 1

¹ L'étape 2025 de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire est approuvée.

² Elle comprend les mesures suivantes:

	Région et type de mesure
a.	Lausanne – Genève: extension de capacité
b.	Vevey – Blonay: augmentation des prestations
c.	Gléresse – Douanne: extension de capacité
d.	Bâle Est (1 ^{re} étape): augmentation des prestations, Ergolzthal: extension de capacité
e.	Nœud de Berne: extension de capacité
f.	Berne – Lucerne: augmentation des prestations
g.	Lucerne – Stans/Giswil: augmentation des prestations
h.	Zurich – Coire: extension de capacité
i.	Landquart/Coire – Davos/St-Moritz: augmentation des prestations
j.	Zermatt – Fiesch/Täsch: augmentation des prestations
k.	St-Gall – Rapperswil / Wil – Nesslau: augmentation des prestations
l.	Contone – Tenero: extension de capacité
m.	Lugano: extension de capacité
n.	Divers investissements isolés
o.	Travaux de préparation de la prochaine étape d'aménagement (études, planifications)
p.	Installations d'exploitation et d'accueil
q.	Réserve chemins de fer privés

Art. 2

Les projets sont à réaliser d'ici au 31 décembre 2025. Le Conseil fédéral peut adapter le délai de réalisation.

²¹ RS 742.101

²² FF 2012 ...

Art. 3

¹ Si un projet ne peut pas être réalisé dans les délais, le Conseil fédéral peut décider de mesures de remplacement en respectant le même montant maximal et le même calendrier des délais.

Art. 4

Le présent arrêté est sujet au référendum.

**Arrêté fédéral
allouant un crédit d'ensemble pour l'étape d'aménagement 2025 de
l'infrastructure ferroviaire**

du ...

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu l'art. 58 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer²³,
vu le message du Conseil fédéral du ...²⁴,

arrête:

Art. 1

Un crédit d'ensemble de 3500 millions de francs (prix d'octobre 2008, sans renchérissement ni TVA) est alloué pour l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire conformément à l'arrêté fédéral du ...²⁵:

	Mesures	Investissements en millions de francs
a.	Lausanne – Genève: extension de capacité	330
b.	Vevey – Blonay: augmentation des prestations	6
c.	Gléresse – Douanne: extension de capacité	390
d.	Bâle Est (1 ^{re} étape): augmentation des prestations, Ergolzthal: extension de capacité	390
e.	Nœud de Berne: extension de capacité	620
f.	Berne – Lucerne: augmentation des prestations	60
g.	Lucerne – Stans/Giswil: augmentation des prestations	88
h.	Zurich – Coire: extension de capacité	130
i.	Landquart/Coire – Davos/St-Moritz: augmentation des prestations	150
j.	Zermatt – Fiesch/Täsch: augmentation des prestations	18
k.	St-Gall – Rapperswil / Wil – Nesslau: augmentation des prestations	55
l.	Contone – Tenero: extension de capacité	150
m	Lugano: extension de capacité	100
.		
n.	Divers investissements isolés	400
o.	Travaux de préparation de la prochaine étape d'aménagement (études, planifications)	110
p.	Installations d'exploitation et d'accueil	500
q.	Réserve chemins de fer privés	3
	Total	3500

²³ RS 742.101

²⁴ FF 2012 ...

²⁵ RS ...

Art. 2

¹ Le Conseil fédéral gère le crédit d'ensemble. Il peut l'augmenter du renchérissement attesté et de la TVA.

² Il peut procéder, dans le crédit d'ensemble, à des reports de moindre importance entre les montants maximaux des crédits d'engagement.

Art. 3

Le présent arrêté n'est pas sujet au référendum.