

**Loi fédérale
relative à la construction de la ligne ferroviaire
suisse à travers les Alpes
(Loi sur le transit alpin, LTrAlp)¹**

du 4 octobre 1991 (Etat le 1^{er} décembre 2019)

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu les art. 81, 87 et 196, ch. 3, de la Constitution^{2,3}
vu les messages du Conseil fédéral du 23 mai 1990⁴ et 26 juin 1991⁵,
arrête:*

Section 1 Principe

Art. 1 Buts

La Confédération réalise un projet de grande ampleur visant à préserver sa position en Europe sur le plan de la politique des transports et à protéger les Alpes de nouvelles nuisances. Le projet doit garantir un couloir ferroviaire performant, délester les routes du trafic-marchandises sur de grandes distances, servir au transport des personnes et entraîner une baisse de la pollution, actuellement excessive.

Art. 2⁶ Mesures de promotion

Afin de promouvoir la réalisation des buts figurant à l'art. 1 et de parvenir à une bonne utilisation de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA), des mesures d'appoint appropriées seront prises pour que le trafic-marchandises en transit à travers les Alpes se déroule principalement par le rail.

RO 1993 47

- ¹ Nouvelle teneur selon l'annexe ch. 2 de la LF du 20 mars 2009 sur le développement de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1^{er} sept. 2009 (RO **2009** 4219).
- ² **RS 101**
- ³ Nouvelle teneur selon l'annexe ch. 2 de la LF du 20 mars 2009 sur le développement de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1^{er} sept. 2009 (RO **2009** 4219).
- ⁴ **FF 1990** II 1015
- ⁵ **FF 1991** III 1176
- ⁶ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'AF du 20 mars 1998, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 1999 (RO **1999** 769 774; **FF 1996** IV 648).

Section 2 Conception

Art. 3⁷

Art. 3^{bis} 8 Projet de la NLFA

¹ Le projet de la NLFA vise à faire de la Suisse une plaque tournante du trafic voyageurs européen à haute vitesse. Les derniers progrès technologiques seront appliqués à sa réalisation. S'agissant du transport de marchandises, les axes du transport combiné non accompagné seront intégrés de façon optimale dans les corridors de fret européens.

² Le projet de la NLFA prévoit l'aménagement des lignes de transit du Saint-Gothard et du Loetschberg–Simplon en tant que système global et l'amélioration du raccordement de la Suisse orientale à l'axe du Saint-Gothard.

Art. 4 Intérêt des cantons

L'intérêt des cantons concernés à un tracé ménageant l'environnement sera sauvegardé de manière appropriée lors de la planification et de la réalisation.

Art. 5⁹

Art. 5^{bis} 10 Investissements financés de la NLFA

Les projets suivants de la NLFA sont inclus dans le financement prévu à l'art. 196, ch. 3, de la Constitution: ¹¹

- a.¹² 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 Surselva seront desservis par le réseau ferroviaire actuel, qui sera aménagé en fonction des besoins;

⁷ Abrogé par le ch. I de l'AF du 20 mars 1998, avec effet au 1^{er} janv. 1999 (RO 1999 769; FF 1996 IV 648).

⁸ Introduit par le ch. I de l'AF du 20 mars 1998, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 1999 (RO 1999 769 774; FF 1996 IV 648).

⁹ Abrogé par le ch. I de l'AF du 20 mars 1998, avec effet au 1^{er} janv. 1999 (RO 1999 769; FF 1996 IV 648).

¹⁰ Introduit par le ch. I de l'AF du 20 mars 1998, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 1999 (RO 1999 769 774; FF 1996 IV 648).

¹¹ Nouvelle teneur selon l'annexe ch. 2 de la LF du 20 mars 2009 sur le développement de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1^{er} sept. 2009 (RO 2009 4219).

¹² Nouvelle teneur selon le ch. 2 de l'annexe à la LF du 20 mars 2009 sur le développement de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1^{er} sept. 2009 (RO 2009 4219).

- b. Loetschberg: Le réseau de la Société BLS Chemins de fer du Loetschberg SA s'accroît du tunnel de base du Loetschberg, en partie à voie unique, reliant la région de Frutigen à celle de Steg/Baltschieder y compris les raccordements aux lignes existantes. La nouvelle ligne doit être conçue de manière à garantir le raccordement à la ligne du Simplon et à rendre possible le chargement des véhicules routiers;
- c.¹³ 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. 6 à 8¹⁴**Art. 8**^{bis 15} Plan sectoriel

¹ La Confédération coordonne les projets pour réaliser un ensemble cohérent. À 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 territoire¹⁶. Ce plan comprend au moins:

- a.¹⁷ les liaisons entre le tunnel de base du Saint-Gothard, le tunnel de base du Monte Ceneri et le tunnel de Thalwil (Nidelbad);
- b. les installations de chargement des véhicules routiers dans les vallées de la Kander et du Rhône ainsi que le raccordement à la ligne de base du Loetschberg;
- c. la liaison directe du Valais central avec la ligne de base du Loetschberg et le raccordement de cette ligne au tunnel du Simplon.

² La réalisation et le financement des projets qui ne sont pas mentionnés à l'art. 5^{bis} sont régis par des arrêtés fédéraux de portée générale distincts.

Art. 9¹⁸ Adaptation du réseau ferroviaire existant

La Confédération assure en temps utile l'extension des lignes d'accès aux transversales alpines dans la partie centrale du Plateau ainsi que dans le sud du pays et règle le financement de cette extension; elle veille à la coordination avec les entreprises de chemins de fer privées. Les CFF et les entreprises de chemins de fer privées concernées adaptent leurs réseaux aux nouvelles lignes au plus tard lors de la mise en service de celles-ci.

¹³ Nouvelle teneur selon l'annexe ch. 2 de la LF du 20 mars 2009 sur le développement de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1^{er} sept. 2009 (RO **2009** 4219).

¹⁴ Abrogés par le ch. I de l'AF du 20 mars 1998, avec effet au 1^{er} janv. 1999 (RO **1999** 769; FF **1996** IV 648).

¹⁵ Introduit par le ch. I de l'AF du 20 mars 1998, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 1999 (RO **1999** 769 774; FF **1996** IV 648).

¹⁶ RS **700**

¹⁷ Nouvelle teneur selon l'annexe ch. 2 de la LF du 20 mars 2009 sur le développement de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1^{er} sept. 2009 (RO **2009** 4219).

¹⁸ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'AF du 20 mars 1998, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 1999 (RO **1999** 769 774; FF **1996** IV 648).

Art. 10¹⁹**Art. 10**^{bis 20} Échelonnement de la NLFA

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

- a. la première phase comprend la construction des tunnels de base du Saint-Gothard et du Loetschberg;
- b.²¹ la deuxième phase comprend la réalisation des autres projets visés à l'art. 5^{bis}.

² Le Conseil fédéral fixe le début des travaux de la deuxième phase.

³ Le plan d'exploitation sera optimisé et tiendra compte des derniers progrès technologiques dans le domaine ferroviaire.

Art. 10^{ter22} Autres grands projets ferroviaires prévus à l'art. 196, ch. 3 de la Constitution²³

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:²⁴

- a. RAIL 2000;
- b. le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau européen des trains à haute performance;
- c. l'amélioration, au moyen de mesures actives et passives, de la protection contre le bruit le long des voies ferrées.

Section 3 Projets**Art. 11** Avant-projets

¹ Les avant-projets des nouvelles lignes du projet NLFA indiquent en particulier sur le tracé, les points de raccordement, la superficie des gares et des terminaux ainsi que les ouvrages de croisement.²⁵

¹⁹ Abrogé par le ch. I de l'AF du 20 mars 1998, avec effet au 1^{er} janv. 1999 (RO 1999 769; FF 1996 IV 648).

²⁰ Introduit par le ch. I de l'AF du 20 mars 1998, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 1999 (RO 1999 769 774; FF 1996 IV 648).

²¹ Nouvelle teneur selon l'annexe ch. 2 de la LF du 20 mars 2009 sur le développement de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1^{er} sept. 2009 (RO 2009 4219).

²² Introduit par le ch. I de l'AF du 20 mars 1998, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 1999 (RO 1999 769 774; FF 1996 IV 648).

²³ Nouvelle teneur selon l'annexe ch. 2 de la LF du 20 mars 2009 sur le développement de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1^{er} sept. 2009 (RO 2009 4219).

²⁴ Nouvelle teneur selon l'annexe ch. 2 de la LF du 20 mars 2009 sur le développement de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1^{er} sept. 2009 (RO 2009 4219).

²⁵ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'AF du 20 mars 1998, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 1999 (RO 1999 769 774; FF 1996 IV 648).

² Ils tiennent compte des intérêts de l'aménagement du territoire, ainsi que de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage et de la défense nationale.

³ Ils sont soumis à l'Office fédéral des transports.

⁴ L'Office fédéral des transports entend les autorités fédérales, les cantons et les entreprises de chemins de fer intéressés. Les communes sont consultées par les cantons.

⁵ Les avant-projets doivent être approuvés par le Conseil fédéral. Celui-ci détermine le tracé.²⁶

⁶ En application de la législation sur la protection de l'environnement, la procédure d'examen et d'approbation des avant-projets inclut également une étude d'impact sur l'environnement.

⁷ Des mesures préparatoires pour la mise au point du projet ou pour la vérification des bases de décision sont autorisées. Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication²⁷ statue sur les objections de tiers. Les propriétaires sont avertis au préalable, conformément à la loi fédérale du 20 juin 1930 sur l'expropriation²⁸. L'indemnisation se règle selon la procédure fédérale sur l'expropriation.

Art. 12²⁹

Art. 13 Libre concurrence

¹ Dans le cadre de la réglementation fédérale sur la soumission, la Confédération assure, pour chaque tronçon de ligne, la libre concurrence dans les domaines de la planification, de l'établissement du projet et de la construction.

² Les candidats suisses et étrangers sont soumis aux mêmes conditions de concurrence.

Section 4 Financement

Art. 14³⁰ Conditions de financement

¹ La Confédération met les moyens nécessaires à la disposition des entreprises de chemins de fer concernées sous la forme de prêts rémunérables aux conditions du marché ou à taux variables et conditionnellement remboursables, ainsi que sous la forme de contributions à fonds perdu.

²⁶ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'AF du 20 mars 1998, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 1999 (RO 1999 769 774; FF 1996 IV 648).

²⁷ Nouvelle dénomination selon l'ACF du 19 déc. 1997 (non publié).

²⁸ RS 711

²⁹ Abrogé par l'annexe ch. 3 de la LF du 26 sept. 2014, avec effet au 1^{er} janv. 2016 (RO 2015 3205; FF 2013 6441).

³⁰ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'AF du 20 mars 1998, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 1999 (RO 1999 769 774; FF 1996 IV 648).

² Les prêts rémunérables aux conditions du marché peuvent être accordés à raison de 25 % au plus du coût du projet (coût du capital inclus). Ces prêts sont comptabilisés au bilan. Leurs intérêts sont capitalisés et rémunérés jusqu'à la mise en service des tronçons.

³ Le Conseil fédéral et les entreprises de chemins de fer règlent les modalités de l'octroi des prêts et des contributions à fonds perdu dans le cadre d'une convention.

⁴ Les fonds provenant du produit des droits d'entrée sur les carburants prévus à l'art. 36^{ter}, al. 1, let. c, de la constitution fédérale, sont octroyés aux entreprises de chemins de fer à fonds perdu. Le Conseil fédéral répartit les fonds entre les lignes de base.

Art. 15³¹

Art. 16³² Crédits d'engagement

L'Assemblée fédérale accorde par étapes, au moyen d'arrêtés fédéraux simples, les crédits d'engagement nécessaires à la réalisation des lignes de base du Saint-Gothard et du Loetschberg ainsi qu'à l'intégration de la Suisse orientale.

Art. 17 Compte spécial

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.³³

² Le Conseil fédéral édicte les prescriptions nécessaires.

Section 5 Coordination, contrôle, comptes rendus

Art. 18³⁴

Art. 19³⁵ Surveillance et contrôle

¹ Le Conseil fédéral assure la surveillance et le contrôle du projet de la NLFA.

² Il peut charger un organe consultatif de l'évaluation de questions essentielles relatives au projet.

³¹ Abrogé par le ch. I de l'AF du 20 mars 1998, avec effet au 1^{er} janv. 1999 (RO **1999** 769; FF **1996** IV 648).

³² Nouvelle teneur selon le ch. I de l'AF du 20 mars 1998, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 1999 (RO **1999** 769 774; FF **1996** IV 648).

³³ Nouvelle teneur selon l'annexe ch. 2 de la LF du 20 mars 2009 sur le développement de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1^{er} sept. 2009 (RO **2009** 4219).

³⁴ Abrogé par le ch. I de l'AF du 20 mars 1998, avec effet au 1^{er} janv. 1999 (RO **1999** 769; FF **1996** IV 648).

³⁵ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'AF du 20 mars 1998, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 1999 (RO **1999** 769 774; FF **1996** IV 648).

Art. 20 Rapport et haute surveillance³⁶

¹ Chaque année, pour la première fois en 1992, le Conseil fédéral informe les Chambres fédérales sur:

- a. l'état de réalisation du projet;
- b. les dépenses effectuées et imputées sur la base des crédits d'engagement octroyés;
- c. la charge qui en a résulté pour la Confédération et les coûts que celle-ci devra vraisemblablement supporter durant les cinq années suivantes.

² Chaque fois qu'il sollicite un nouveau crédit, il informe en outre les Chambres fédérales sur:

- a. les coûts globaux prévus pour la réalisation du projet;
- b. le calcul de rentabilité mis à jour.

³ à ⁵ ...³⁷

Section 6 Dispositions finales**Art. 21** Exécution

Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté. Il édicte les dispositions nécessaires.

Art. 22 Référendum, entrée en vigueur et validité

¹ Le présent arrêté est de portée générale; il est sujet au référendum facultatif.

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

³ ...³⁸

Date de l'entrée en vigueur: 1^{er} décembre 1992³⁹

³⁶ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'AF du 20 mars 1998, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 1999 (RO 1999 769; FF 1996 IV 648).

³⁷ Introduits par le ch. I de l'AF du 20 mars 1998 (RO 1999 769 774; FF 1996 IV 648). Abrogés par le ch. I de la LF du 22 mars 2019 (Dissolution de la Délégation de surveillance de la NLFA des Chambres fédérales), avec effet au 1^{er} déc. 2019 (RO 2019 2341; FF 2018 7211 7225).

³⁸ Abrogé par le ch. I de l'AF du 20 mars 1998, avec effet au 1^{er} janv. 1999 (RO 1999 769; FF 1996 IV 648).

³⁹ ACF du 30 nov. 1992

