

Loi fédérale sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (LFORTA)

Projet

du

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu les art. 86, al. 1, et 173, al. 2, de la Constitution¹ (Cst.),

vu le message du Conseil fédéral du²,

arrête:

Art. 1 Fonds

¹ Le fonds pour le financement des routes nationales et du trafic d'agglomération (fonds) est un fonds sans personnalité juridique doté d'une comptabilité propre.

² La loi du 7 octobre 2005 sur les finances³ s'applique subsidiairement.

Art. 2 But

¹ Les moyens du fonds 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.

Art. 3 Comptes du fonds

¹ Les comptes du fonds comprennent un compte de résultats et un bilan.

² Le compte de résultats présente:

- a. en tant que produits:
 1. les versements sous forme de recettes affectées,

RS

¹ RS 101

² FF

³ RS 611.0

2. les versements issus du financement spécial pour la circulation routière au sens de l'art. 86, al. 5, Cst.,
 3. la comptabilisation à l'actif des routes nationales en construction,
 4. la comptabilisation à l'actif des prêts pour les projets ferroviaires dans le cadre du trafic d'agglomération,
 5. les produits en rapport avec l'exploitation des routes nationales par l'Office fédéral des routes.
- b. en tant que charges:
1. les prélèvements pour le financement des routes nationales et les contributions aux mesures destinées à améliorer les infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations (trafic d'agglomération) selon l'art. 3, let. a et b^{bis} de la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière (LUMin)⁴,
 2. la réévaluation des routes nationales en construction et des prêts pour des projets ferroviaires dans le cadre du trafic d'agglomération,
 3. les prélèvements sur le fonds selon l'art. 86, al. 5, Cst.

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.

Art. 4 Versements

Le Conseil fédéral propose, avec le budget, le montant des moyens qui seront destinés au fonds, s'il n'est pas déjà fixé dans la Constitution fédérale.

Art. 5 Prélèvements

¹ L'Assemblée fédérale définit, parallèlement à l'arrêté fédéral sur le budget de la Confédération, les moyens financiers prélevés chaque année sur le fonds dans un arrêté fédéral simple. Les moyens sont répartis entre les tâches suivantes:

- a. infrastructure des routes nationales selon l'art. 3, let. a, LUMin⁵:
 1. l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations,
 2. les étapes d'aménagement ainsi que les grands projets réalisés sur le réseau existant des routes nationales, et
 3. l'achèvement;
- b. contributions aux mesures visant à améliorer le trafic d'agglomération selon l'art. 3, let. b^{bis}, LUMin.

⁴ RS 725.116.2

⁵ RS 725.116.2

² Les moyens destinés au financement des routes nationales doivent couvrir en priorité les besoins pour l'exploitation et l'entretien de l'infrastructure des routes nationales.

³ Si les travaux relatifs aux étapes d'aménagement et aux grands projets réalisés sur le réseau existant des routes nationales avancent plus rapidement que prévu et que le niveau des coûts est conforme aux attentes, le Conseil fédéral peut relever jusqu'à 15 % le crédit budgétaire approuvé l'année en cours à cette fin.

Art. 6 Plafond des dépenses

L'Assemblée fédérale définit un plafond des dépenses pour quatre ans pour les prélèvements visés à l'art. 5, al. 1, let. a, ch. 1.

Art. 7 Crédits d'engagement

¹ L'Assemblée fédérale approuve des crédits d'engagement pour:

- a. les étapes d'aménagement du réseau des routes nationales et les grands projets réalisés sur le réseau existant selon l'art. 5, al. 1, let. a, ch. 2;
- b. les contributions aux mesures visant à améliorer le trafic d'agglomération selon l'art. 5, al. 1, let. b.

² Le Conseil fédéral soumet à l'Assemblée fédérale les crédits d'engagement visés à l'al. 1 en règle générale tous les quatre ans.

Art. 8 Rapport

Le Conseil fédéral transmet à l'Assemblée fédérale, en même temps que le message sur l'approbation du plafond des dépenses et des crédits d'engagement, un rapport:

- a. sur l'état des installations et le degré d'utilisation de l'infrastructure des routes nationales;
- b. sur l'état d'avancement des étapes d'aménagement du réseau des routes nationales et sur les prochaines étapes d'aménagement prévues;
- c. sur l'état du programme en faveur du trafic d'agglomération ainsi que sur les prochaines générations prévues.

Art. 9 Endettement, réserve et intérêts

¹ Le fonds ne doit pas s'endetter.

² Il constitue une réserve appropriée. Des moyens peuvent être versés au financement spécial pour la circulation routière selon l'art. 86, al. 5, Cst., si cette réserve appropriée est épuisée. Le versement est réalisé dans le cadre de la décision sur le budget.

³ Les crédits ne portent pas intérêt.

Art. 10 Approbation des comptes et de la planification financière

¹ Chaque année, le Conseil fédéral soumet les comptes du fonds à l'Assemblée fédérale pour approbation.

² Il établit pour le fonds une planification financière concernant les trois années suivant le budget, qu'il porte à la connaissance de l'Assemblée fédérale en même temps que le budget.

Art. 11 Abrogation d'un autre acte

La loi du 6 octobre 2006 sur le fonds d'infrastructure (LFI⁶) est abrogée.

Art. 12 Modification d'autres actes

La modification d'autres actes est réglée en annexe.

Art. 13 Disposition transitoire

¹ Dès l'entrée en vigueur de la présente loi, le fonds reprend tous les actifs et les passifs du fonds d'infrastructure selon la LFI⁷. Sa part de la provision du financement spécial pour la circulation routière lui est allouée dans les trois ans via les comptes de la Confédération.

² Dès l'entrée en vigueur de la présente loi, la part de la réserve de liquidités du fonds d'infrastructure pour la tâche «contributions aux routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques» est comptabilisée comme recette dans les comptes de la Confédération et créditée au financement spécial pour la circulation routière.

³ Les crédits d'engagement approuvés pour les routes nationales et le trafic d'agglomération avant l'entrée en vigueur de la présente loi sont inscrits au débit du fonds. Le Conseil fédéral peut relever les montants maximaux correspondants selon le renchérissement effectif et la taxe sur la valeur ajoutée.

Art. 14 Référendum et entrée en vigueur

¹ La présente loi est sujette à référendum.

² Le Conseil fédéral publie la présente loi dans la feuille fédérale sitôt que l'arrêté fédéral sur la création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération aura été accepté par le peuple et les cantons.

³ La présente loi entre en vigueur en même temps que l'arrêté fédéral.

⁶ RO 2007 6017, 2010 5003, 2011 1753, 2012 6989

⁷ RO 2007 6017, 2010 5003, 2011 1753, 2012 6989

Modification d'autres actes

Les actes mentionnés ci-après sont modifiés comme suit:

1. Loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière⁸

Préambule

vu les art. 82, 83, 85a et 86 de la Constitution,

Art. 4, al. 2, 5 et 6

² Abrogé

⁵ La part afférant aux contributions au financement de mesures autres que techniques est fixée pour quatre ans; elle s'élève à 26 % au moins du produit de l'impôt sur les huiles minérales affecté au trafic routier selon l'art. 86, al. 4, Cst.

⁶ Le financement spécial pour la circulation routière constitue une réserve appropriée. Des moyens peuvent être versés au fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération selon l'art. 86, al. 5, Cst., si cette réserve appropriée est épuisée. Le versement de l'excédent est réalisé dans le cadre de la décision sur le budget.

Art. 13, al. 3, deuxième et troisième phrases

³ ... L'indice de pondération du facteur de l'altitude et du caractère de route de montagne est quatre fois plus élevé que celui des autres facteurs. Le Conseil fédéral entend les cantons avant d'édicter les dispositions d'exécution.

Art. 14 Contributions forfaitaires pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques

¹ La Confédération octroie des contributions forfaitaires aux routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques jusqu'à fin 2027. Celles-ci sont calculées en fonction de la longueur des routes.

² Le Conseil fédéral désigne les cantons bénéficiaires.

⁸ RS 725.116.2

³ Le crédit d'engagement déjà approuvé pour les contributions aux routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques reste valable. Le Conseil fédéral peut relever le montant maximum correspondant selon le renchérissement effectif.

Art. 17a, al. 2 et 2^{bis}

² Les contributions de la Confédération sont versées pour financer les mesures d'infrastructure au profit des routes, du rail et de la mobilité douce, si elles permettent l'amélioration du trafic d'agglomération et qu'elles ne sont pas déjà financées par d'autres moyens fédéraux.

^{2bis} Lorsque l'utilisation de matériel roulant spécifique destiné à la desserte capillaire permet de faire l'économie de mesures d'infrastructure importantes, des contributions peuvent aussi être allouées aux coûts supplémentaires correspondants du matériel roulant.

Art. 17e Taux de contribution et montants maximums

¹ Le taux de contribution fixé pour un projet d'agglomération s'applique aussi aux diverses mesures financées par le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération. Le montant maximum alloué à un projet d'agglomération équivaut par conséquent à la somme des montants maximums octroyés pour chacune des mesures.

² Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) fixe des délais pour le début de l'exécution des projets de construction. Le droit au versement de contributions pour une mesure devient caduc lorsque les travaux ne débutent pas dans les délais impartis.

Art. 37, al. 2

² Le DETEC définit la procédure d'octroi des contributions.

2. Loi du 19 décembre 1997 relative à une redevance sur le trafic des poids lourds⁹

Art. 19 *Titre*

Utilisation de la redevance par la Confédération et les cantons

⁹ RS 641.81

Art. 19a Utilisation des moyens issus de l'augmentation de la redevance depuis 2008

¹ Les moyens qui reviennent en plus aux cantons à la suite de l'augmentation de la redevance depuis 2008 sont employés pour l'allocation de contributions pour le maintien de la qualité des routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques selon l'art. 14 de la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière¹⁰.

3. Loi du 21 juin 1996 sur l'imposition des huiles minérales¹¹

Art. 12, al. 2

Option principale:

² La surtaxe sur les huiles minérales s'élève à 450 francs par 1000 l à 15°C.

Option secondaire:

² La surtaxe sur les huiles minérales s'élève à 420 francs par 1000 l à 15°C.

Art. 12d Compensation du renchérissement

¹ Le Conseil fédéral peut relever le tarif de l'impôt selon l'art. 12 en fonction du renchérissement si:

- a. l'indice visé à l'al. 3 a augmenté d'au moins 3 % depuis la dernière adaptation ou compensation du renchérissement du tarif concerné, et
- b. que les tâches et les dépenses liées à la circulation routière l'exigent.

² L'indice des prix de la construction pour le génie civil est déterminant.

4. Loi fédérale du 8 mars 1960 sur les routes nationales¹²

Art. 11a Programme de développement stratégique

¹ Les routes nationales sont aménagées progressivement dans le cadre d'un programme de développement stratégique.

² Tous les quatre ans, le Conseil fédéral présente à l'Assemblée fédérale un rapport sur l'avancement de l'aménagement, sur les adaptations requises du programme de développement stratégique et sur la prochaine étape d'aménagement prévue.

¹⁰ RS 641.81

¹¹ RS 641.61

¹² RS 725.11

Art. 11b Etapes d'aménagement du réseau des routes nationales

¹ Les actes relatifs aux diverses étapes d'aménagement sont édictés sous la forme d'un arrêté fédéral. Les arrêtés fédéraux sous sujets à référendum.

² Dans les messages sur les étapes d'aménagement, le Conseil fédéral présente en particulier les coûts subséquents.