Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil
à l'appui
d'un projet de loi sur les routes nationales, ainsi que sur les routes principales et autres routes bénéficiant de contributions de la Confédération (LRNRP)

(Du 15 août 2007)

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

RESUME

La nouvelle conception de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT) occasionnent des changements majeurs dans le secteur des travaux publics et des transports. Ils concernent notamment la loi sur les routes nationales et la loi concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire. Cette dernière apporte des modifications concernant le financement des routes principales, les contributions au financement de mesures autres que techniques, le trafic d'agglomération et la protection de l'air et la lutte contre le bruit. Il convient donc d'en tenir compte et d'adapter le droit cantonal en conséquence.

1. GENERALITES

Selon le Message sur la législation d'exécution concernant la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT), du 7 septembre 2005 (FF 2005 5641 ss, spéc. 5665), la RPT vise à améliorer l'efficacité du système fédéral helvétique et les structures d'incitation qu'il comporte. A cet effet, il importe de "désenchevêtrer" autant que possible les tâches, les compétences et les flux financiers entre la Confédération et les cantons. Un système de péréquation entièrement neuf dans sa conception doit donc permettre de corriger les incitations inopportunes de la péréquation financière actuelle. Il mise en premier lieu sur le remplacement des suppléments péréquatifs affectés par des contributions à libre disposition, de manière à renforcer l'autonomie et la responsabilité des cantons et à permettre une utilisation des ressources plus conforme aux besoins de la population régionale. Ainsi, des conventions-programmes et des contributions forfaitaires doivent déboucher sur une exécution mieux ciblée des tâches fédérales par les cantons. Par ailleurs, une réglementation accrue de la collaboration intercantonale dans l'exécution des tâches publiques permettra de réaliser des économies d'échelle et de réduire les effets d'externalités territoriales indésirables (*spillovers*).

Il convient d'examiner, dans le domaine routier, les conséquences que ces nouvelles répartitions de tâches entre la Confédération et les cantons impliquent au niveau de la

répartition des compétences et des incidences financières, d'une part, de l'adaptation de la législation cantonale, d'autre part. Sont concernés les routes nationales, la séparation des courants de trafic et passages à niveau en dehors des agglomérations, les routes principales, les contributions au financement des mesures autres que techniques, le trafic d'agglomération, la protection de l'air et la lutte contre le bruit.

2. ROUTES NATIONALES

2.1. Système actuel

Actuellement, la construction, l'entretien et l'exploitation des routes nationales sont des tâches communes de la Confédération et des cantons. Les compétences des collectivités – de la conception jusqu'à l'entretien et à l'utilisation, en passant par l'étude de projets et la construction – sont régies par la loi fédérale sur les routes nationales (LRN), du 8 mars 1960 (RS 725.11) et par son ordonnance (ORN), du 18 décembre 1995 (RS 725.111). Sur le plan cantonal, ont été adoptés la loi d'introduction de la loi fédérale sur les routes nationales, du 9 décembre 1968 (RSN 735.15) et son règlement d'exécution, du 4 mars 1969 (RSN 735.151). Quant à leur financement, il est régi par la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (LUMin), du 22 mars 1986 (RS 725.116.2). La participation de la Confédération au financement des différentes tâches est échelonnée selon les charges que les cantons assument dans le domaine des routes nationales, selon leur capacité financière et selon l'intérêt que ces routes présentent pour eux (FF 2005 5749).

La gestion du trafic est étroitement liée à l'exploitation des routes nationales. Aujourd'hui, elle incombe aux cantons. Des compétences sont attribuées à la Confédération, notamment en cas de graves perturbations du trafic (art. 53*a* de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR), du 19 décembre 1958, RS 741.01).

2.2. Nouveau système

Vu l'état avancé des travaux, l'achèvement du réseau routier national tel qu'il a été décidé demeure une tâche commune. La répartition des compétences et le financement commun continuent de s'appliquer dans ce domaine.

En revanche, l'aménagement du réseau (construction de voies de circulation supplémentaires, p. ex.) et son extension (intégration de nouveaux tronçons), ainsi que l'entretien et l'exploitation des routes nationales relèveront à l'avenir de la compétence exclusive de la Confédération, qui se chargera non seulement de la réalisation de ces différentes tâches, mais aussi de leur financement. La Confédération, qui deviendra seule propriétaire des routes nationales, peut assumer elle-même ces tâches ou les déléguer, en totalité ou en partie, à des organismes publics, privés ou mixtes (FF 2005 5750). Concernant la possibilité pour les cantons de remplir ces tâches d'entretien et d'exploitation des routes nationales, sur mandat de la Confédération et contre indemnisation, nous vous renvoyons, concernant la participation du canton de Neuchâtel à l'unité territoriale IX, au rapport à l'appui d'un projet de loi concernant l'entretien des routes nationales qui vous est également soumis.

3. ROUTES PRINCIPALES

3.1. Système actuel

Certaines routes cantonales forment un réseau d'importance nationale, voire internationale. Ce réseau, d'une longueur de quelque 2300 km, est défini par le Conseil fédéral, qui lui attribue des moyens financiers par le biais de programmes pluriannuels, tout projet ayant atteint le stade de la réalisation devant encore faire l'objet d'un engagement financier. Les subventions se limitent aux nouvelles constructions et aux aménagements; l'entretien et l'exploitation incombent aux cantons. Les taux de subventionnement sont échelonnés en fonction de l'intérêt des cantons, de leur capacité financière, des charges routières et des coûts des projets de construction. Ils se situent entre 40 et 75 % pour les routes du Jura et des Alpes et entre 15 et 60 % pour les routes de plaine, conformément à la décision prise dans le cadre du programme de stabilisation 1998 (FF 2005 5766).

3.2. Nouveau système

Le Conseil fédéral continue à définir le réseau des routes principales donnant droit aux subventions, mais celles-ci sont attribuées sous forme globale.

Dans le but de mettre au point une solution qui assure, conformément aux exigences, une répartition objective, équilibrée et transparente des moyens financiers, divers modes de répartition ont été envisagés pour calculer les contributions globales destinées aux cantons possédant des routes principales. Le modèle qui a été retenu est celui du «kilomètre pondéré de routes principales». Il utilise deux facteurs de pondération: la densité du trafic qui comprend entre autres les domaines du bruit et des immissions atmosphériques, ainsi que l'altitude et le caractère de route de montagne. La Confédération continue de participer aux mesures de protection de l'environnement au sens de l'article 50, alinéa 1, lettre a de la loi fédérale sur la protection de l'environnement, du 7 octobre 1983 (RS 814.01), mais dans le cadre de contributions globales et non plus de contributions au financement de mesures techniques (FF 2005 5768).

Les cantons construisent, entretiennent et exploitent les routes principales. Ils utilisent les contributions globales en les affectant obligatoirement à cette tâche (FF 2005 5769).

4. AUTRES CONTRIBUTIONS AU FINANCEMENT DE MESURES TECHNIQUES

4.1. Situation actuelle

Il s'agit ici de subventions classiques visant à aider les cantons à s'acquitter de leurs tâches dans le domaine routier (passages à niveau, mesures de protection contre le bruit, mesures de protection de l'air, protection des sites, galeries et tunnels paravalanches; FF 2005 5771).

En vertu des dispositions de la Constitution en vigueur (art. 86, al. 3, let b), trois aspects de la séparation des courants de trafic selon la LUMin sont soutenus:

1. la suppression de passages à niveau ou l'amélioration de leur sécurité;
2. le déplacement de voies de chemin de fer ou de routes pour séparer le trafic général motorisé privé et du trafic sur rail;

3. les mesures de séparation des courants de trafic et d'amélioration de la fluidité du trafic dans les agglomérations (FF 2005 5782).

Les contributions fédérales aux mesures en dehors des localités ont été considérablement réduites dans le cadre du programme de stabilisation 1998. Le programme d'allègement budgétaire 2003 (PAB 03) a supprimé la base légale de l'assainissement des passages à niveau, à compter du 1er janvier 2005. Cependant, le Conseil fédéral a décidé, en novembre 2004, que la Confédération soutiendrait la rénovation des passages à niveau dangereux jusqu'en 2006. En revanche, le PAB 03 n'a pas touché la base juridique du soutien aux autres mesures de séparation des courants de trafic hors agglomération. Les projets approuvés seront donc menés à terme, mais la Confédération ne soutiendra aucun nouveau projet. En moyenne, 33 millions de francs ont été dépensés en 2001 et en 2002 pour l'assainissement de passages à niveau et pour des mesures de séparation des courants de trafic hors des agglomérations (FF 2005 5783).

Les infrastructures du trafic d'agglomération sont financées de manière analogue au trafic régional, par le biais de conventions et des plafonds de dépenses des CFF et des entreprises de transports concessionnaires (ETC). La Confédération ne participe pas aux investissements en faveur du trafic local dans les zones urbaines. En outre, différents projets routiers sont actuellement difficiles à financer dans les agglomérations (FF 2005 5776).

4.2. Nouvelle situation

La suppression de passages à niveau, ainsi que d'autres mesures de séparation des courants de trafic relèveront de la compétence exclusive des cantons. Les moyens financiers de la Confédération correspondants serviront désormais à financer sa contribution aux associations de transports en agglomération urbaine.

Les autres contributions au financement de mesures techniques dans les domaines de l'environnement (air, bruit, forêt), du paysage (protection de la nature et du paysage, des monuments historiques et des sites) et des éléments naturels (crues, galeries paravalanches) sont confiées partiellement aux cantons ou continuent à être financées avec la participation de la Confédération au travers de programmes ou d'autres instruments (FF 2005 5771).

Les mesures de protection contre le bruit prises le long des routes nationales et principales ou lors de la construction et de l'aménagement de ces routes sont financées par le budget consacré aux routes nationales ou par les contributions globales aux routes principales. Les autres contributions destinées aux mesures de protection contre le bruit et d'isolation acoustique sur le *reste* du réseau routier (routes cantonales et communales) devront désormais être versées aux cantons sur la base de conventions-programmes. Il convient par ailleurs de supprimer l'échelonnement en fonction de la capacité financière (FF 2005 5772).

Le principe de la séparation des courants de trafic disparaît de la Constitution et est remplacé par la disposition sur le financement du trafic d'agglomération. Du fait de la RPT, les 33 millions de francs déjà mentionnés, versés annuellement pour la séparation des courants de trafic seront octroyés sous la forme de contributions globales aux organismes responsables dans le domaine du trafic d'agglomération. A l'intérieur des agglomérations, la Confédération continuera, par conséquent de cofinancer des mesures de séparation des courants de trafic si elles font partie intégrante d'une planification générale, autrement dit d'un «projet d'agglomération» (FF 2005 5783).

Les contributions fédérales au trafic d'agglomération font l'objet d'un autre rapport (RUN). A ce propos, la constitution d'un dossier répondant aux exigences posées pour les

projets d'agglomération est actuellement en cours de préparation. Il sera déposé auprès de l'autorité fédérale compétente d'ici à la fin de l'année.

5. PROTECTION DE L'AIR ET LUTTE CONTRE LE BRUIT

5.1. Situation actuelle

Dans le cadre de l'affectation de l'impôt sur les huiles minérales à des tâches en relation avec la circulation routière, la Confédération participe actuellement aux coûts des mesures de protection de l'environnement nécessaires aux routes ou pour les bâtiments. Alors que la contribution fédérale aux mesures de protection de l'environnement pour les routes nationales et pour les routes principales à aménager avec l'aide fédérale est calculée selon les critères valables pour ces routes, ce sont la capacité financière du canton et les coûts de l'assainissement qui sont déterminants pour les mesures d'assainissement du réseau des autres routes (FF 2005 5792).

5.2. Nouvelle situation

La protection de l'environnement le long des routes nationales et des routes principales existantes, et lors de la construction et de l'aménagement de ces routes, est financée par le budget des routes nationales et par les contributions globales des routes principales. Les dispositions pertinentes figurent dans la LUMin.

En l'espèce, il s'agit de trouver une solution pour la protection contre le bruit le long des autres routes. Cette tâche doit être poursuivie en tant que tâche commune. Toutefois, la forme de financement doit être modifiée et il faut renoncer à l'examen au cas par cas de projets individuels.

L'allocation des moyens doit se faire sur la base de conventions-programmes. Elle doit dépendre de la qualité des projets et de l'effet obtenu. Grâce aux moyens financiers engagés, la population concernée doit ressentir une nette diminution du bruit.

Les conventions-programmes conclues avec les cantons mentionnent les routes qui doivent être assainies et fixent le montant des contributions fédérales aux mesures prévues en fonction de l'effet attendu. L'allocation des moyens est échelonnée en fonction de la réduction effective des nuisances sonores. L'on espère ainsi inciter les cantons à réduire l'exposition de la population au bruit. Pour respecter le principe de la proportionnalité, le rapport coût-bénéfice sera pris en compte lors de l'octroi des subventions. Ce critère n'est pas nouveau; il est déjà utilisé aujourd'hui pour de nombreux projets d'assainissement. Pour évaluer les bénéfices, il sera tenu compte à la fois de la réduction effective du bruit et du nombre de personnes ainsi protégées.

Si les crédits débloqués chaque année par le Parlement sont insuffisants, le versement des ressources allouées aux programmes présentant le moins bon rapport coût bénéfice sera ajourné. Le montant des contributions fédérales versées sera identique pour chaque projet présentant un rapport coût-bénéfice égal, et ceci jusqu'à l'expiration du délai d'assainissement.

Dans les régions à forte densité de population, l'installation de fenêtres anti-bruit est souvent l'unique moyen de protéger de façon appropriée l'intérieur des habitations. Les propriétaires des routes doivent donc recevoir des contributions aux coûts de ces fenêtres. Il est prévu d'allouer un montant forfaitaire par fenêtre (FF 2005 5793 – 5794).

6. COMMENTAIRE DU PROJET DE LOI

6.1. Généralités

Actuellement, la législation cantonale traite des routes cantonales et communales dans la loi sur les routes et voies publiques (LRVP), du 21 août 1849 (RSN 735.10) et des routes nationales dans la loi d'introduction de la loi fédérale sur les routes nationales, du 9 décembre 1968 (RSN 735.15) et son règlement d'exécution, du 4 mars 1969 (RSN 735.151).

Compte tenu des nouvelles contributions financières de la Confédération qui sont allouées non seulement aux routes nationales, mais également aux routes principales, ainsi qu'aux autres routes, cantonales et communales, d'une part, qui imposent aux cantons une affectation obligatoire, d'autre part, il nous a paru opportun de réunir les dispositions cantonales d'exécution du droit fédéral dans une seule loi. Si la LRVP subsiste, en revanche, la loi d'introduction de la loi fédérale sur les routes nationales, du 9 décembre 1968 (RSN 735.15) et son règlement d'exécution, du 4 mars 1969 (RSN 735.151) peuvent être abrogés.

6.2. Commentaire article par article

Comme son **titre** l'indique, la nouvelle loi concerne les routes nationales, ainsi que les routes principales et autres routes bénéficiant de contributions de la Confédération, abrégée LRNRP.

Le chapitre premier traite des dispositions générales.

L'article premier précise le but et le champ d'application de la loi.

Selon **l'alinéa premier**, le but est d'établir les dispositions d'application de la législation fédérale en matière de routes nationales (LRN et ORN révisées), ainsi que celles en matière de financement des routes principales et autres routes, cantonales et communales auquel la Confédération participe par le biais de contributions et de subventions. Les dispositions fédérales en matière de financement de toutes les routes précitées se trouvent dans la LUMin.

Le second alinéa réserve les dispositions de la LRVP, ainsi que celles de la nouvelle loi concernant l'entretien des routes nationales qui fait l'objet d'un rapport séparé (LERN).

Il appartient au Conseil d'Etat de désigner le département compétent pour exécuter la loi (**art. 2**). Compte tenu de l'organisation actuelle, ce sera le Département de la gestion du territoire.

L'article 3 est important. Il indique les ressources alimentant le financement de la construction, de l'entretien et de la rénovation des routes (**alinéa 1**) qui sont: les contributions et subventions fédérales à affectation obligatoire (**let. *a***), la part du produit de la taxe des véhicules automobiles, conformément à l'article 16 de la loi sur la taxe des véhicules automobiles, des remorques et des bateaux (RSN 761.20), du 6 octobre 1992 (**let. *b***), les allocations budgétaires (**let. *c***) et les crédits d'engagement (**let. *d***). Ces deux dernières ressources, indépendamment de celles mentionnées sous lettres *a)* et *b)*, devront contribuer au financement des routes, de telle sorte que le canton puisse faire face à ses obligations vis-à-vis de la Confédération. En effet, s'agissant des tâches communes, l'aide financière de la Confédération implique également un engagement financier du canton pour réaliser celles-ci (**alinéa 2**).

Le chapitre 2 est consacré aux routes nationales.

L'article 4 donne la définition des routes nationales, telle qu'elle ressort du droit fédéral (art. 1 et 8, al. 1 LRN).

L'article 5 traite des installations annexes aux routes nationales, en relevant que, selon le droit fédéral (art. 8, al. 2 LRN), elles sont financées par le canton et lui appartiennent (**alinéa 1**). Rappelons qu'il s'agit, partout où l'accès latéral des routes nationales est interdit, des installations qui pourront être aménagées le long de la route, selon le besoin, pour servir à la vente de carburants et des lubrifiants, et permettre aux usagers de la route de se ravitailler, de se restaurer et de se loger (art. 7 LRN). **L'alinéa 2** rappelle que c'est le canton qui est compétent pour statuer sur l'octroi du droit de les construire, de les agrandir et de les exploiter (art. 7, al. 3 LRN).

Pour l'achèvement du réseau des routes nationales, tel qu'il a été décidé (art. 40*a*, let. *a* LRN), c'est toujours le canton, en collaboration avec la Confédération, qui est compétent pour la construction et l'aménagement des routes nationales (**art. 6**).

L'article 7, alinéa premier énumère toutes les compétences qui incombent au Conseil d'Etat en vertu de la LRN. C'est pourquoi, à la fin de chaque lettre de cet alinéa, nous indiquerons entre parenthèses la référence aux dispositions de la LRN. Les compétences du Conseil d'Etat sont les suivantes:

a) il donne l'avis du canton sur le programme fédéral de construction (11, al. 2 LRN);

b) il remet à l'office fédéral compétent les propositions du canton sur les projets généraux, accompagnées des préavis des autorités communales, après avoir invité les communes et, le cas échéant, les propriétaires fonciers touchés par la construction de la route à se prononcer (19 LRN);

c) il se prononce sur la demande de projet définitif (27*b*, al. 1 LRN);

d) le cas échéant et après avoir consulté les communes, il donne l'avis du canton sur le recours à la procédure simplifiée d'approbation des plans (28*a*, al. 2 LRN);

e) il décide de l'acquisition de terrain nécessaire à la construction des routes nationales (32, al. 1 LRN);

f) il ordonne les remembrements nécessités par la construction des routes nationales et fait établir les avants-projets par le département compétent, en collaboration avec l'office fédéral compétent, ainsi que les services fédéraux et cantonaux intéressés (32, al. 2; 33, al. 2; 36, al. 1 LRN);

g) il désigne l'autorité compétente pour décider de l'envoi en possession anticipé si les travaux de construction de la route doivent commencer avant la clôture de la procédure remembrement ; au préalable, les intéressés seront entendus et les mesures utiles pour l'estimation du sol devront être prises (37, al. 1 LRN);

h) il arrête les dispositions d'exécution de la législation fédérale sur les routes nationales et édicte les prescriptions complémentaires nécessaires à l'application de cette législation (61, al. 1 et 2 LRN).

L'alinéa 2 précise que les lettres *e)* à *g)* du premier alinéa ne sont applicables que pour l'achèvement du réseau des routes nationales, tel qu'il a été décidé. En effet, pour les nouveaux projets, ces compétences relèveront dorénavant uniquement de la Confédération.

Les alinéas 3 et 4 concernent la possibilité pour le canton de demander à la Confédération de réaliser la construction d'installations (art. 6 LRN) qui servent de façon

prépondérante des intérêts cantonaux, de sorte que les frais, de construction et d'entretien, sont à la charge de celui-ci.

L'article 8, alinéa premier énumère les compétences qui sont dévolues au département et qui sont de nature essentiellement organisationnelle ou technique, contrairement à celles du Conseil d'Etat qui sont avant tout politiques (art. 7). Ces compétences découlent de la LRN. C'est pourquoi, à la fin de chaque lettre de cet alinéa, nous indiquerons entre parenthèses la référence aux dispositions de la LRN. Les compétences du département sont les suivantes:

a) il accorde les autorisations nécessaires pour la construction, l'agrandissement et l'exploitation des installations annexes (7, al. 3 LRN);

b) il désigne le service compétent pour participer à l'élaboration des projets généraux, en collaboration avec l'office fédéral compétent, ainsi que les services fédéraux et cantonaux intéressés (13 LRN);

c) il désigne le service compétent pour participer à l'élaboration des projets généraux, en collaboration avec l'office fédéral compétent, ainsi que les services fédéraux et cantonaux intéressés (13 LRN);

d) après avoir entendu l'office fédéral compétent, il statue sur les demandes d'autorisation de construire à l'intérieur des zones réservées ou à l'intérieur des alignements (art. 16, al. 2; 24, al. 2 LRN);

e) il prend, aux frais du contrevenant, les mesures nécessaires au rétablissement de l'état antérieur, conforme au droit, des zones réservées ou des alignements (art. 15, al. 2; 23, al. 2 LRN);

f) il reçoit les prétentions à indemnité qui lui sont adressées par écrit par les intéressés, consécutives à l'établissement de zones réservées ou de plans d'alignement (18, al. 2; 25, al. 3 LRN);

g) il désigne le service compétent pour établir les projets définitifs, en collaboration avec l'office fédéral compétent, ainsi que les services fédéraux et cantonaux intéressés (21, al. 2, let. *a* LRN);

h) il procède à la mise à l'enquête publique du projet définitif et à l'envoi de l'avis personnel aux intéressés (27b, al. 2; 27c LRN);

i) en cas d'acquisition de terrain de gré à gré, il prend les mesures appropriées pour remédier aux inconvénients résultant du fait que des biens-fonds sont coupés ou fractionnés (40 LRN);

j) il adjuge et surveille les travaux (41, al. 2 LRN);

k) il prend les mesures nécessaires pour assurer la sécurité des travaux de construction, mettre les personnes et les biens à l'abri des dangers et protéger les riverains contre les nuisances qu'ils peuvent être tenus de tolérer (42, al. 1 LRN);

l) il statue sur les demandes d'exécuter des travaux touchant les routes nationales et prend, le cas échéant et aux frais du contrevenant, les mesures nécessaires au rétablissement de l'état antérieur, conforme au droit (44, al. 1 LRN).

L'alinéa 2 précise que les lettres *f)* à *l)* du premier alinéa ne sont applicables que pour l'achèvement du réseau des routes nationales, tel qu'il a été décidé. En effet, pour les nouveaux projets, ces compétences relèveront dorénavant uniquement de la Confédération.

L'article 9, alinéa 1 est consacré au financement des routes nationales. Le financement de l'achèvement du réseau des routes nationales, tel que décidé, est régi par le droit fédéral, c'est-à-dire par les articles 7 et suivants LUMin.

L'alinéa 2 précise que les mesures de protection de l'environnement (art. 27 LUMin), de protection du paysage (art. 30 LUMin) et les ouvrages de protection contre les forces de la nature (art. 33 LUMin) font partie intégrante du projet et font donc l'objet de contributions de la Confédération, déterminées conformément au droit fédéral, c'est-à-dire aux dispositions respectivement en matière de protection de l'environnement (art. 25 LUMin), de protection de la nature et du paysage et sur l'encouragement de la conservation des monuments historiques (art. 28 LUMin), ainsi que sur la police des forêts et sur la police des eaux (art. 31 LUMin) auxquelles les articles de la LUMin indiqués entre parenthèse renvoient.

L'alinéa 3 rappelle que les montants des contributions versés au canton par la Confédération sont obligatoirement affectés à la couverture des coûts engendrés par les routes nationales (art. 8, al. 2 et art. 11 LUMin). Ces montants ne peuvent donc être versés dans la caisse générale de l'Etat et affectés à la couverture d'autres dépenses (cf. art. 3 du projet).

Le chapitre 3 est consacré aux routes principales.

L'article 10 rappelle que c'est le Conseil fédéral qui défini, après avoir entendu les cantons, le réseau des routes principales (art. 12, al. 1 LUMin et annexe 1 de l'ordonnances sur les routes principales, du 8 avril 1987, RS 725.116.23) qui bénéficie de contributions de la Confédération (annexe 2 de l'ordonnances sur les routes principales, du 8 avril 1987).

Le Conseil fédéral entend les cantons avant de définir le réseau des routes principales qui bénéficie de contributions de la Confédération (art. 12, al. 1 LUMin), d'une part, avant d'édicter les dispositions d'exécution concernant les contributions globales (art. 13, al. 3 LUMin), d'autre part. Dans les deux cas, s'agissant avant tout de questions politiques, c'est le Conseil d'Etat qui donne l'avis du canton (**art. 11**).

Les conventions-programmes passées avec les cantons sur les mesures de protection contre le bruit à prendre lors de l'assainissement des autres routes, visent à faire en sorte que les cantons effectuent en priorité des assainissements qui produisent des effets substantiels sur le plan de la qualité – autrement dit qui entraînent une réduction des nuisances sonores. Le contrôle de gestion doit permettre d'en vérifier l'évolution. Le rapport sur l'utilisation des subventions aux mesures de protection de l'environnement le long des routes principales et des autres routes (art. 50, al. 2 LPE) permet une coordination avec la surveillance fédérale de l'exécution des prescriptions en matière d'assainissement (FF 2005 5795). L'établissement de ce rapport est une tâche du département (**art. 12**).

Selon l'article 16 LUMin, les cantons peuvent, dans leurs dispositions d'exécution, prescrire que les expropriations se feront selon la loi fédérale sur l'expropriation (LEx), du 20 juin 1930 (RS 711). C'est ce que prévoit **l'article 13**. En effet, s'agissant d'appliquer des dispositions relevant du droit fédéral, les autorités en matière d'expropriation prévues par la LEx, spécialement les commissions d'estimation fédérales, ont davantage de pratique que la commission cantonale d'estimation.

L'article 14 rappelle que c'est le canton qui construit, entretient et exploite les routes principales sur son territoire (art. 17, 1ère phrase LUMin).

L'article 15, alinéa 1 reprend le principe de l'article 17, seconde phrase LUMin, selon lequel le canton a l'obligation d'utiliser les contributions globales qu'il reçoit de la Confédération pour accomplir les tâches qui lui incombent en matière de routes principales.

Il en est de même des contributions globales versées par la Confédération pour les mesures de protection de l'environnement (art. 27 LUMin), de protection du paysage (art. 30 LUMin) et les ouvrages de protection contre les forces de la nature (art. 33 LUMin). Pour le surplus, on se reportera au commentaire à propos de l'article 9, alinéa 2 du projet.

Le chapitre 4 est consacré aux autres routes.

L'article 16 donne la définition des autres routes ouvertes aux véhicules à moteur. Il s'agit des routes qui ne sont ni nationales, ni principales, par conséquent des routes cantonales et communales.

Selon l'article 34, alinéa 3 LUMin, le Conseil fédéral entend les cantons avant d'édicter les dispositions d'exécution concernant la participation générale de la Confédération aux frais des routes ouvertes aux véhicules à moteur. S'agissant avant tout de questions politiques, c'est le Conseil d'Etat qui donne l'avis du canton (**art. 17, al. 1**).

C'est également le Conseil d'Etat (**art. 17, al. 2**) qui est compétent pour conclure avec la Confédération les conventions-programmes par lesquelles elle participe aux frais des mesures de protection contre le bruit et d'isolation acoustique à prendre lors de l'assainissement des autres routes (art. 50, al. 1, let. b LPE).

Selon l'article 50, alinéa 2 LPE, les cantons présentent à la Confédération un rapport sur l'utilisation des subventions versées pour des mesures de protection de l'environnement à prendre le long des routes principales qui doivent être aménagées avec l'aide fédérale, et des autres routes. C'est le département qui établit ce rapport (**art. 18**). Pour le surplus, on peut se référer au commentaire fait à propos de l'article 12 du projet.

L'article 19 traite du financement, en rappelant que le canton à l'obligation d'utiliser les contributions globales, ainsi que les subventions qui lui sont versées par la Confédération, pour accomplir ses tâches routières (art. 34, al. 4 LUMin). Pour le surplus, on peut se référer au commentaire fait à propos des articles 9, alinéa 3 et 15 du projet.

En vertu de l'article 62*a*, alinéas 1 et 2 LRN, la propriété des routes nationales et de toutes les installations qu'elles comportent est transférée sans indemnisation à la Confédération (succession universelle) à l'entrée en vigueur de cette disposition. En cas d'utilisation mixte de centres d'entretien, par exemple, le transfert s'effectue à hauteur de la participation aux routes nationales; il y a alors copropriété.

Dans son commentaire, le Conseil fédéral précise (FF 2005 5761 – 5762):

> "Dans certains cantons, le transfert sans indemnisation des routes nationales à la Confédération peut nécessiter des amortissements importants au moment du transfert, si les parts cantonales correspondantes figurent encore au bilan. Or l'amortissement en une seule fois de leur valeur comptable résiduelle risque de peser lourd dans les comptes courants et d'entrer en conflit avec les dispositions du droit cantonal sur le plafonnement des déficits et déterminer des hausses d'impôts.
>
> Dans les limites de leurs dispositions budgétaires, les cantons peuvent toutefois transformer, au moment du transfert de propriété, les parts cantonales des routes nationales qui figurent encore au bilan et les convertir en «contributions aux investissements à la Confédération». Cette méthode permet de procéder aux amortissements sur la période initialement prévue, sans que les comptes courants des cantons subissent de charge extraordinaire.

Cette solution est adéquate car elle n'empiète pas sur le droit budgétaire cantonal. Autrement dit, elle laisse chaque canton décider *comment* il entend régler sur le plan législatif l'amortissement des valeurs résiduelles au moment du transfert de propriété."

Il est également à noter que la valeur comptable des crédits routiers apparaîtra désormais au Bilan de l'Etat dans le poste «Subventions d'investissements» en lieu et place du poste «Investissements». Par ailleurs, la durée d'amortissement, respectivement le taux d'amortissement applicable (en principe 10%) demeurent inchangés. Il ne résulte de cette opération aucune incidence financière pour le canton.

Cette solution fait l'objet d'une disposition transitoire (**art. 20**).

Comme nous l'avons déjà indiqué, la loi d'introduction de la loi fédérale sur les routes nationales, du 9 décembre 1968 (RSN 735.15) peut être abrogée (**art. 21**).

7. INCIDENCES DE LA LOI

7.1. Incidence financière

7.1.1 N5

La terminaison du réseau avec le régime financier actuel (88% de subvention fédérale) concerne le tronçon Treytel-Areuse, en cours de finition, mais pour lequel les décomptes auront lieu jusqu'en 2010. Il y a également le tunnel de Serrières dont les travaux devraient commencer en 2008 et durer jusqu'en 2014.

En ce qui concerne la rénovation des anciens tronçons (UplaNS), la totalité des frais d'études et de travaux effectués à partir du 1er janvier 2008 seront pris en charge par la Confédération. Par contre, le solde de travaux et d'études effectués en 2007 et payés en 2008, sera soumis au régime actuel, avec la participation cantonale.

7.1.2 Routes principales

Les grands projets actuellement en cours de réalisation sont subventionnés individuellement (taux variable entre 58% et 68%).

A l'entrée en vigueur de la RPT au 1er janvier 2008, la Confédération attribuera au canton un montant forfaitaire annuel pour l'ensemble des routes principales du réseau cantonal. La clé de la répartition financière pour l'octroi du montant forfaitaire tiendra compte de la longueur totale des routes principales du réseau cantonal, du trafic journalier moyen (TJM) répertorié sur ces routes et de leurs situations géographiques (réseau de plaine ou de montagne).

Cette attribution de contributions forfaitaires va très fortement réduire les montants en provenance de la Confédération au titre des aménagements futurs des routes principales, puisque ce ne seront que quelques millions de francs (6 à 8 millions selon une première estimation) qui seront octroyés au canton de Neuchâtel.

Le canton devra donc en proportion beaucoup plus contribuer à l'étude et à l'exécution des futurs projets routiers sur les axes des routes principales.

7.2. Incidence sur les effectifs

7.2.1 N5

Il faut distinguer 2 cas:

a) Le personnel déjà réduit de l'office de construction de la route nationale 5 (subventionné à 88% environ) va en diminuant en fonction de la charge de travail.

b) Le personnel «auxiliaire», subventionné au même taux, provenant du service des ponts et chaussées (services généraux, section électromécanique, office de l'entretien), verra ses tâches sensiblement réduites. Par contre, il est prévu que l'Office fédéral des routes, durant une période transitoire estimée à 2 ans, passera des contrats de prestation avec le service des ponts et chaussées, afin de terminer des tâches engagées.

7.2.2 Routes principales

La réduction importante des moyens mis à disposition par la Confédération va obliger le canton à diminuer l'octroi de mandats externes pour l'élaboration des projets. Les études devront être menées à l'interne du service des ponts et chaussées avec le personnel des bureaux techniques.

Il s'agira de voir, après une période probatoire, si les effectifs sont suffisants ou s'ils doivent être renforcés.

8. VOTE DU GRAND CONSEIL

La loi cantonale, telle qu'elle vous est présentée n'implique pas de dépenses nouvelles au sens du frein à l'endettement. Dès lors, la majorité qualifiée des trois cinquièmes n'est pas requise pour le vote du Grand Conseil sur cet objet.

9. CONCLUSION

Avec l'entrée en vigueur de la RPT, le domaine des routes va connaître des changements en profondeur. Ce sont non seulement les moyens mis à disposition par la Confédération qui sont modifiés, mais également le mode de collaboration entre canton et la Confédération ou encore les compétences dans ce domaine.

Le Conseil d'Etat est convaincu que le projet de loi qui vous est soumis est à même créer les conditions nécessaires pour tirer le meilleur parti des modifications intervenues au niveau fédéral dans le cadre de la RPT. Pour cette raison, le Conseil d'Etat vous invite à accepter le projet de loi sur les routes nationales, ainsi que les routes principales et autres routes bénéficiant de contributions de la Confédération.

Veuillez agréer, Monsieur le président, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Neuchâtel, le 15 août 2007

Au nom du Conseil d'Etat:

Le président, F. CUCHE

Le chancelier, J.-M. REBER

Loi
sur les routes nationales, ainsi que sur les routes principales et autres routes bénéficiant de contributions de la Confédération (LRNRP)

Le Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel,

vu les articles 5, alinéa 1, lettres *j*) et *m)* et 55 de la Constitution de la République et Canton de Neuchâtel (Cst. NE);

vu la loi fédérale sur les routes nationales (LRN), du 8 mars 1960;

vu la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (LUMin), du 22 mars 1985;

vu l'article 50 de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE), du 7 octobre 1983;

sur la proposition du Conseil d'Etat, du 15 août 2007,

décrète:

CHAPITRE PREMIER
Dispositions générales

But et champ d'application

Article premier [1]La présente loi a pour but d'établir les dispositions d'application de la législation fédérale en matière de routes nationales, ainsi que celles en matière de financement des routes principales et des autres routes, cantonales et communales auquel la Confédération participe par le biais de contributions et de subventions.

[2]Sont réservées les dispositions de la loi sur les routes et voies publiques (LRVP), du 21 août 1849, et de la loi concernant l'entretien des routes nationales (LERN), du ……

Exécution

Art. 2 Le Conseil d'Etat désigne le département compétent pour exécuter la présente loi.

Financement

Art. 3 [1]Le financement de la construction, de l'entretien et de la rénovation des routes est assuré par :

a) les contributions et subventions fédérales à affectation obligatoire ;

b) la part du produit de la taxe des véhicules automobiles et des remorques ;

c) les allocations budgétaires ;

d) les crédits d'engagement.

[2]Le financement des routes doit être assuré de telle sorte que le canton puisse faire face à ses obligations vis-à-vis de la Confédération, compte tenu de l'aide financière qu'elle lui apporte.

CHAPITRE 2
Routes nationales

Définition

Art. 4 Les routes nationales sont les voies de communication déclarées telles par la Confédération.

Installations annexes

Art. 5 [1]Dans les limites du droit fédéral, les installations annexes aux routes nationales sont financées par le canton et lui appartiennent.

[2]Le canton statue sur l'octroi du droit de les construire, de les agrandir et des les exploiter.

Construction et aménagement

Art. 6 Le canton est compétent pour la construction des routes nationales en ce qui concerne l'achèvement de leur réseau, tel qu'il a été décidé.

Autorités compétentes :
a) Conseil d'Etat

Art. 7 [1]Le Conseil d'Etat a les compétences suivantes :

a) il donne l'avis du canton sur le programme fédéral de construction ;

b) il remet à l'office fédéral compétent les propositions du canton sur les projets généraux, accompagnées des préavis des autorités communales, après avoir invité les communes et, le cas échéant, les propriétaires fonciers touchés par la construction de la route, à se prononcer ;

c) il se prononce sur la demande de projet définitif ;

d) le cas échéant et après avoir consulté les communes, il donne l'avis du canton sur le recours à la procédure simplifiée d'approbation des plans ;

e) il décide de l'acquisition de terrain nécessaire à la construction des routes nationales ;

f) il ordonne les remembrements nécessités par la construction des routes nationales et fait établir les avants-projets par le département compétent, en collaboration avec l'office fédéral compétent, ainsi que les services fédéraux et cantonaux intéressés ;

g) il désigne l'autorité compétente pour décider de l'envoi en possession anticipé si les travaux de construction de la route doivent commencer avant la clôture de la procédure remembrement ; au préalable, les intéressés seront entendus et les mesures utiles pour l'estimation du sol devront être prises;

h) il arrête les dispositions d'exécution de la législation fédérale sur les routes nationales et édicte les prescriptions complémentaires nécessaires à l'application de cette législation.

[2]Les lettres *e)* à *g)* de l'alinéa premier ne sont applicables que pour l'achèvement du réseau des routes nationales, tel qu'il a été décidé.

[3]Le Conseil d'Etat peut demander à la Confédération de réaliser des installations qui servent de façon prépondérante des intérêts cantonaux, régionaux ou locaux.

[4]Les frais de construction et d'entretien de ces installations sont à la charge du canton, sous réserve de la participation financière exceptionnelle de la Confédération.

b) Département

Art. 8 [1]Le département désigné par le Conseil d'Etat a les compétences suivantes :

a) il accorde les autorisations nécessaires pour la construction, l'agrandissement et l'exploitation des installations annexes ;

b) il désigne le service compétent pour participer à l'élaboration des projets généraux, en collaboration avec l'office fédéral compétent, ainsi que les services fédéraux et cantonaux intéressés ;

c) il donne l'avis du canton sur la création de zones réservées ;

d) après avoir entendu l'office fédéral compétent, il statue sur les demandes d'autorisation de construire à l'intérieur des zones réservées ou à l'intérieur des alignements ;

e) il prend, aux frais du contrevenant, les mesures nécessaires au rétablissement de l'état antérieur, conforme au droit, des zones réservées ou des alignements ;

f) il reçoit les prétentions à indemnité qui lui sont adressées par écrit par les intéressés, consécutives à l'établissement de zones réservées ou de plans d'alignement ;

g) il désigne le service compétent pour établir les projets définitifs, en collaboration avec l'office fédéral compétent, ainsi que les services fédéraux et cantonaux intéressés ;

h) il procède à la mise à l'enquête publique du projet définitif et à l'envoi de l'avis personnel aux intéressés ;

i) en cas d'acquisition de terrain de gré à gré, il prend les mesures appropriées pour remédier aux inconvénients résultant du fait que des biens-fonds sont coupés ou fractionnés ;

j) il adjuge et surveille les travaux ;

k) il prend les mesures nécessaires pour assurer la sécurité des travaux de construction, mettre les personnes et les biens à l'abri des dangers et protéger les riverains contre les nuisances qu'ils peuvent être tenus de tolérer ;

l) il statue sur les demandes d'exécuter des travaux touchant les routes nationales et prend, le cas échéant et aux frais du contrevenant, les mesures nécessaires au rétablissement de l'état antérieur, conforme au droit.

[2]Les lettres *f)* à *l)* de l'alinéa premier ne sont applicables que pour l'achèvement du réseau des routes nationales, tel qu'il a été décidé.

Financement

Art. 9 [1]Le financement de l'achèvement du réseau des routes nationales, tel que décidé, est régi par le droit fédéral.

[2]Les mesures de protection de l'environnement, de protection du paysage et les ouvrages de protection contre les forces de la nature font partie intégrante du projet et font l'objet de contributions de la Confédération, déterminées conformément aux dispositions de la législation fédérale, respectivement sur la protection de l'environnement, sur la protection de la nature et du paysage et sur l'encouragement de la conservation des monuments historiques, ainsi que sur la police des forêts et sur la police des eaux.

[3]Les montants des contributions versés au canton par la Confédération sont obligatoirement affectés à la couverture des coûts engendrés par les routes nationales.

CHAPITRE 3
Routes principales

Définition

Art. 10 [1]Le réseau des routes principales qui bénéficie de contributions de la Confédération est défini par le Conseil fédéral.

Conseil d'Etat

Art. 11 Lorsqu'il est entendu par le Conseil fédéral, le Conseil d'Etat donne l'avis du canton.

Département

Art. 12 Le département présente à la Confédération un rapport sur l'utilisation des subventions versées pour des mesures de protection de l'environnement à prendre le long des routes principales qui doivent être aménagées avec l'aide fédérale.

Droit d'expropriation

Art. 13 Les expropriations se font selon la loi fédérale sur l'expropriation (LEx), du 30 juin 1930.

Construction, entretien et exploitation

Art. 14 Le canton construit, entretient et exploite les routes principales sur son territoire.

Financement

Art. 15 [1]Pour accomplir ces tâches, le canton a l'obligation d'utiliser les contributions globales qui lui sont octroyées par la Confédération.

[2]Il en est de même des contributions globales versées par la Confédération pour les mesures de protection de l'environnement, de protection du paysage et les ouvrages de protection contre les forces de la nature.

CHAPITRE 4
Autres routes

Définition

Art. 16 Les autres routes ouvertes aux véhicules à moteur sont les routes cantonales et les routes communales.

Conseil d'Etat

Art. 17 [1]Lorsqu'il est entendu par le Conseil fédéral, le Conseil d'Etat donne l'avis du canton.

[2]Il conclut avec la Confédération les conventions-programmes concernant les contributions aux mesures de protection contre le bruit et l'isolation acoustique à prendre lors de l'assainissement des autres routes.

Département

Art. 18 Le département présente à la Confédération un rapport sur l'utilisation des subventions versées pour des mesures de protection de l'environnement à prendre le long des autres routes.

Financement

Art. 19 Pour accomplir ses tâches routières, le canton a l'obligation d'utiliser les contributions globales qui lui sont octroyées par la Confédération, ainsi que les subventions versées par cette dernière.

Disposition transitoire

Art. 20 Les parts cantonales qui figurent encore au bilan lors du transfert, sans indemnisation, des routes nationales à la Confédération sont converties en "contributions aux investissements à la Confédération".

Abrogation

Art. 21 La loi d'introduction de la loi fédérale sur les routes nationales, du 9 décembre 1968, est abrogée.

Promulgation

Art. 22 [1]La présente loi est soumise au référendum facultatif.

[2]Le Conseil d'Etat pourvoit, s'il y a lieu, à la promulgation et à l'exécution de la présente loi.

[3]Il fixe la date de son entrée en vigueur.

Neuchâtel, le

Au nom du Grand Conseil:

Le président, *Les secrétaires,*

Annexe 1

LOI FEDERALE SUR LES ROUTES NATIONALES (LRN)

Notes marginales	Dispositions en vigueur	Notes marginales	Modifications RPT
	Loi fédérale sur les routes nationales (LRN1), du 8 mars 1960 (RSN 725.11 ; état le 13 juin 2006)		
	L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse vu les art. 23, 36bis, 36ter et 37 de la constitution, vu le message du Conseil fédéral du 3 juillet 1959, arrête:		L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse, vu les art. 81, 82, 83, 86 et 197 ch. 3 de la Constitution, vu le message du Conseil fédéral du 7 septembre 2005, arrête:
	Chapitre 1 Dispositions générales		
	Art. 1		
I. Routes nationales	[1]Les voies de communication les plus importantes présentant un intérêt pour la Suisse en général seront déclarées routes nationales par l'Assemblée fédérale.		
	[2]Les routes nationales sont de première, de deuxième ou de troisième classe.		
	Art. 2		
1. Routes nationales de première classe	Les routes nationales de première classe sont exclusivement ouvertes aux véhicules à moteur et ne sont accessibles qu'à certains points. Elles sont pourvues, dans les deux directions, de bandes de roulement séparées et n'ont pas de croisements au même niveau.		
	Art. 3		
2. Routes nationales de deuxième classe	Les autres routes nationales qui sont exclusivement ouvertes aux véhicules à moteur et ne sont accessibles qu'à certains points appartiennent à la deuxième classe. Elles n'ont en général pas de croisements au même niveau.		
	Art. 4		
3. Routes nationales de troisième classe	[1]Les routes nationales de troisième classe sont également ouvertes à d'autres usagers. Lorsque les circonstances le permettent, les traversées de localités et les croisements au même niveau doivent être évités.		

	[2]Le Conseil fédéral peut limiter leur accès à des points déterminés.		
	Art. 5		
II. Principes à suivre pour l'aménagement des routes nationales	[1]Les routes nationales doivent satisfaire aux exigences supérieures de la technique en matière de circulation; elles doivent, en particulier, garantir un trafic sûr et économique.		
	[2]Si ces exigences entrent en conflit avec d'autres intérêts importants, notamment de la défense nationale, de l'utilisation économique du sol, de l'aménagement national ou de la protection des eaux, de la nature et des sites, il y aura lieu de déterminer ceux qui doivent l'emporter.		
	Art. 6		
III. Délimitation 1. En général	Les routes nationales comprennent outre la chaussée, toutes les installations nécessaires à l'aménagement rationnel des routes, notamment les ouvrages d'art, les jonctions, les places de stationnement, les signaux, les installations pour l'utilisation et l'entretien des routes, les plantations, ainsi que les talus dont l'exploitation ne peut pas être attendue des riverains.		
	Art. 7		
2. Installations annexes	[1]Partout où l'accès latéral des routes nationales est interdit, des installations pourront être aménagées le long de la route, selon le besoin, pour servir à la vente des carburants et des lubrifiants, et permettre aux usagers de la route de se ravitailler, de se restaurer et de se loger.		
	[2]Le Conseil fédéral édicte les règles fondamentales régissant les installations annexes.		
	[3]Sous réserve de la législation fédérale et de l'approbation des projets par les autorités fédérales, il appartient aux cantons d'accorder le droit de construire, d'agrandir et d'exploiter des installations annexes.		[3] Ne concerne que le texte allemand et italien.

	Art. 8		
IV. Souveraineté et propriété	[1]Réserve faite des attributions de la Confédération, les routes nationales sont placées sous la souveraineté des cantons.		[1]Les routes nationales sont placées sous la souveraineté de la Confédération et lui appartiennent.
	[2]Le droit cantonal règle les rapports de propriété concernant ces routes.		[2]Les installations annexes au sens de l'art. 7 appartiennent aux cantons.
	Chapitre 2 Construction des routes nationales A. Plan directeur et projets généraux		
	Art. 9		
I. Plan directeur 1. Objet	Le plan directeur détermine les régions qui doivent être reliées par les routes nationales, ainsi que les tracés généraux et les types de routes entrant en considération.		
	Art. 10		
2. Compétence	Le plan directeur sera établi par l'office compétent (office), en collaboration avec les services fédéraux et cantonaux intéressés.		
	Art. 11		
3. Décision	[1]L'Assemblée fédérale fixe définitivement, sur la proposition du Conseil fédéral, le tracé général et le type des routes nationales à construire.		
	[2]Le Conseil fédéral fixe le programme de construction après avoir consulté les cantons.		
	Art. 12		
II. Etablisse-ment des projets généraux 1. Objet	Les routes nationales doivent figurer dans les projets généraux. Les plans indiqueront notamment les tracés des routes, les points d'accès et les aménagements pour les croisements.		
	Art. 13		
2. Compétence	Les projets généraux sont établis par l'office, en collaboration avec les services fédéraux et cantonaux intéressés.		
	Art. 14		
3. Libre disposition des terrains nécessaires	[1]En vue d'assurer la libre disposition des terrains nécessaires à la construction		

à la construction a. Etablissement des zones réservées	des routes nationales, le département compétent (département) peut, après avoir pris l'avis des cantons, créer des zones réservées.		
	[2]Là où les zones à réserver au projet peuvent être assurées par le droit cantonal, l'application de ce droit est réservée.		[2]Là où les zones à réserver au projet peuvent être assurées par le droit cantonal, l'application de ce droit est réservée lors de la réalisation du réseau des routes nationales tel qu'il a été décidé.
	[3]La fixation des zones doit être rendue publique dans les communes. Cette décision peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal administratif fédéral.		
	[4]Les plans mis au point seront déposés auprès des communes pour y être consultés. Cette fixation des zones entre en force dès sa publication.		
	Art. 15		
b. Effets	[1]Dans ces zones, aucune construction nouvelle et aucune transformation augmentant la valeur des bâtiments ne pourront être faites sans autorisation. Le Conseil fédéral a le pouvoir de subordonner à une autorisation d'autres mesures relatives à la propriété foncière de nature à entraver ou à renchérir l'acquisition future de terrain.		
	[2]Les cantons peuvent prendre, aux frais du contrevenant, les mesures nécessaires au rétablissement de l'état antérieur conforme au droit, indépendamment des poursuites pénales qui pourraient être dirigées contre lui.		
	Art. 16		
c. Conditions auxquelles des autorisa-tions de construire peuvent être accordées. Compétence	[1]Des travaux de construction à l'intérieur des zones réservées peuvent être autorisés s'ils ne rendent pas la construction de la route plus difficile ou plus onéreuse et s'ils ne nuisent pas à la fixation des alignements.		
	[2]Les autorités désignées par les cantons statuent sur les demandes d'autorisation de construire. L'autorité cantonale entend le département avant de délivrer l'autorisation. Ce dernier est habilité à user de toutes les		[2]… L'autorité cantonale entend l'office avant de délivrer l'autorisation. …

	voies de recours prévues par le droit fédéral et le droit cantonal contre les décisions rendues par les autorités cantonales en application de la présente loi ou de ses dispositions d'exécution. 3 ... Art. 17		
d. Suppression de zones réservées	[1]La décision définissant une zone réservée est caduque dès l'entrée en force de la décision fixant les alignements, mais au plus tard après cinq ans; ce délai peut être prolongé de trois ans au plus. La caducité d'une zone réservée n'empêche pas la création d'une nouvelle zone couvrant en tout ou en partie le périmètre de l'ancienne. [2]Le département supprime la zone réservée pour les variantes d'un tracé s'il est établi que ces variantes ne seront pas exécutées. [3]La décision doit être publiée dans les communes concernées, avec indication du délai de recours. Art. 18		
e. Indemnité. Procédure de fixation	[1]Les restrictions à la propriété foncière par la création de zones réservées ne donnent droit à une indemnité que si elles ont les mêmes effets qu'une expropriation. [2]L'intéressé doit annoncer ses prétentions par écrit au canton. Si les prétentions sont entièrement ou partiellement contestées, la procédure prévue aux art. 57 ss. de la loi fédérale du 20 juin 1930 sur l'expropriation (LEx) sera ouverte. Art. 19		[2]L'intéressé doit annoncer ses prétentions par écrit à l'autorité compétente selon l'art. 21. …
4. Mise au point et approbation des projets généraux a. Procédure	[1]L'office soumettra les projets généraux aux cantons intéressés. Ceux-ci inviteront les communes et, le cas échéant, les propriétaires fonciers touchés par la construction de la route à se prononcer. Les cantons remettront leurs propositions, accompagnées des préavis des autorités communales, à l'office. [2]L'office mettra au point, en collaboration avec les services fédéraux et les cantons intéressés, les projets généraux en se fondant sur les		

	propositions reçues. Art. 20		
b. Approbation des projets généraux	Les projets généraux sont soumis à l'approbation du Conseil fédéral.		
	B. Projets définitifs Art.21		
1. Etablisse-ment des projets définitifs	[1]Après l'approbation des projets généraux, les projets définitifs sont établis par les cantons en collaboration avec l'office et les services fédéraux intéressés. Ces projets définitifs renseignent sur le genre, l'ampleur, et l'emplacement de l'ouvrage et de ses installations annexes, ainsi que sur les détails de sa structure technique et sur les alignements.	1. Etablissement des projets définitifs	[1]Les projets définitifs renseignent sur le genre, l'ampleur et l'emplacement de l'ouvrage et de ses installations annexes, sur les détails de sa structure technique et sur les alignements.
	[2]Le Conseil fédéral édicte les prescriptions relatives aux plans et aux projets définitifs.		[2]Sont compétents pour l'établissement des projets définitifs: a. en ce qui concerne l'achèvement du réseau des routes nationales tel qu'il a été décidé: les cantons, en collaboration avec l'office et les services fédéraux intéressés; b. en ce qui concerne la construction de nouvelles routes nationales ou l'aménagement de routes nationales existantes: l'office. [3]Le Conseil fédéral fixe les exigences relatives aux projets définitifs et aux plans.
	Art. 22		
2. Emprises a. Fixation des alignements	Les projets définitifs doivent fixer les alignements des deux côtés de la route projetée. Lors de cette fixation, il sera notamment tenu compte des exigences de la sécurité du trafic et de celles de l'hygiène des habitations, ainsi que de la nécessité d'un élargissement éventuel de la route dans l'avenir.		
	Art. 23		
b. Effets	[1]Il est interdit d'élever, sans autorisation, de nouvelles constructions entre les alignements et d'y transformer des immeubles existants, même s'ils ne débordent que partiellement sur les alignements. Les travaux nécessités par l'entretien d'un		

	immeuble ne sont pas considérés comme des transformations au sens de la présente disposition. [2]Les cantons peuvent prendre, aux frais du contrevenant, les mesures nécessaires au rétablissement de l'état antérieur conforme au droit, indépendamment des poursuites pénales qui pourraient être dirigées contre lui.		
	Art. 24		
c. Conditions auxquelles des autorisations de construire peuvent être accordées. Compétence	[1]Sous réserve de dispositions cantonales plus rigoureuses, des travaux de construction doivent être autorisés à l'intérieur des alignements lorsqu'ils ne portent pas atteinte à des intérêts publics au sens de l'art. 22.		
	[2]Les autorités désignées par les cantons statuent sur les demandes d'autorisation de construire. L'autorité cantonale entend le département avant de délivrer l'autorisation. Ce dernier est habilité à user de toutes les voies de recours prévues par le droit fédéral et le droit cantonal contre les décisions rendues par les autorités cantonales en application de la présente loi ou de ses dispositions d'exécution.		[2]… L'autorité cantonale entend l'office avant de délivrer l'autorisation.
	[3] … (Abrogé)		
	Art. 25		
d. Indemnité. Procédure de fixation	[1]La restriction de la propriété foncière par des alignements ne donne droit à une indemnité que si elle a les mêmes effets qu'une expropriation.		
	[2]Le droit à l'indemnité et le montant de cette dernière sont déterminés d'après les conditions existant au moment où la restriction de la propriété prend effet (art. 29).		
	[3]L'intéressé doit annoncer ses prétentions par écrit au canton dans les cinq ans qui suivent le jour où la restriction de la propriété a pris effet. Si les prétentions sont entièrement ou partiellement contestées, la procédure prévue aux art. 57 ss. de la LEx sera ouverte.		[3]L'intéressé doit annoncer ses prétentions par écrit à l'autorité compétente dans les cinq ans qui suivent le jour où la restriction de la propriété a pris effet. …

	Art. 26			
3. Procédure d'approbation des plans a. Principe	[1]Les plans relatifs aux projets définitifs sont soumis à l'approbation du département.			
	[2]L'approbation des plans couvre toutes les autorisations requises par le droit fédéral.			
	[3]Aucune autorisation ni aucun plan relevant du droit cantonal ne sont requis. Le droit cantonal est pris en compte dans la mesure où il n'entrave pas de manière disproportionnée la construction et l'exploitation des routes nationales.			
	Art. 26a			
b. Droit applicable	La procédure d'approbation des plans est régie par la présente loi et, subsidiairement, par la LEx.			
	Art. 27			
4. Procédure ordinaire a. Ouverture	La demande d'approbation des plans doit être adressée au département avec les documents requis. Ce dernier vérifie si le dossier est complet et, au besoin, le fait compléter.			
	Art. 27a			
b. Piquetage	[1]Avant la mise à l'enquête de la demande, les modifications requises par l'ouvrage projeté doivent être marquées sur le terrain par un piquetage et pour les bâtiments par des gabarits.			
	[2]Les objections émises contre le piquetage ou la pose de gabarits doivent être adressées sans retard au département, mais au plus tard à l'expiration du délai de mise à l'enquête.			
	Art. 27b			
c. Consultation, publication et mise à l'enquête	[1]Le département transmet la demande aux cantons concernés et les invite à se prononcer dans les trois mois. Si la situation le justifie, il peut exceptionnellement prolonger ce délai.			
	[2]La demande doit être publiée dans les organes officiels des cantons et des communes concernés et mise à l'enquête pendant 30 jours.			

	[3]La mise à l'enquête institue le ban d'expropriation visé aux art. 42 à 44 LEx. Art. 27c		
d. Avis personnel	Le canton adresse aux intéressés, au plus tard lors de la mise à l'enquête de la demande, un avis personnel les informant des droits à exproprier, conformément à l'art. 31 LEx.	d. Avis personnel	Le requérant adresse aux intéressés, au plus tard lors de la mise à l'enquête de la demande, un avis personnel les informant des droits à exproprier, conformément à l'art. 31 LEx.
	Art. 27d		
e. Opposition	[1]Quiconque a qualité de partie en vertu de la loi fédérale du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative ou de la LEx peut faire opposition auprès du département pendant le délai de mise à l'enquête contre le projet définitif ou les tracés qui y sont fixés. Toute personne qui n'a pas fait opposition est exclue de la suite de la procédure. [2]Toutes les objections en matière d'expropriation et les demandes d'indemnité ou de réparation en nature doivent être déposées dans le même délai. Les oppositions et les demandes déposées ultérieurement en vertu des art. 39 à 41 LEx doivent être adressées au département.		
	Art. 27e		
f. Elimination des divergences au sein de l'administration fédérale	La procédure d'élimination des divergences au sein de l'administration fédérale est régie par l'art. 62b de la loi fédérale du 21 mars 1997 sur l'organisation du gouvernement et de l'administration.		
	Art. 28		
5. Décision d'approbation des plans. Durée de validité. Recours	[1]Lorsqu'il approuve les plans, le département statue également sur les oppositions en matière d'expropriation. [2]Il peut approuver des projets par étapes pour autant que ce traitement n'affecte pas l'évaluation de l'ensemble. [3]L'approbation des plans est caduque si la réalisation du projet de construction n'a pas commencé dans les cinq ans suivant l'entrée en force de la décision.		

	[4]Si des raisons majeures le justifient, le département peut prolonger de trois ans au plus la durée de validité de sa décision. Toute prolongation est exclue si les conditions déterminantes de fait ou de droit ont changé sensiblement depuis l'entrée en force de la décision.		[5]Un recours peut être formé devant la Commission fédérale de recours en matière d'infrastructures et d'environnement contre la décision d'approbation des plans et les autres décisions rendues par l'autorité d'approbation.
	Art. 28a		
6. Procédure simplifiée	[1]La procédure simplifiée d'approbation des plans s'applique: a. aux projets qui affectent un espace limité et ne concernent qu'un ensemble restreint et bien défini de personnes; b. aux constructions et installations dont la modification n'altère pas sensiblement l'aspect extérieur du site, n'affecte pas les intérêts dignes de protection de tiers et n'a que des effets minimes sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement; c. aux constructions et installations qui seront démontées après trois ans au plus. [2]Le département peut ordonner le piquetage. La demande n'est ni publiée, ni mise à l'enquête. Le département soumet le projet aux intéressés, qui peuvent faire opposition dans un délai de 30 jours, sauf s'ils ont donné auparavant leur accord écrit. Il peut solliciter l'avis des cantons et des communes. Il leur accorde un délai raisonnable pour se prononcer. [3] Au surplus, la procédure ordinaire est applicable. En cas de doute, cette dernière est appliquée.		
	Art. 29		
7. Mise à l'enquête des	Les plans d'alignements approuvés en même temps que		

plans d'alignements	les projets d'exécution seront publiés et déposés dans les communes pour y être consultés. Cette publication leur donne force obligatoire. C. Acquisition de terrain et mesures en faveur de l'utilisation du sol Art. 30			
I. Acquisition de terrain 1. Procédés d'acquisition	[1]Si le terrain nécessaire à la construction des routes nationales ne peut pas être acquis de gré à gré, il le sera par une procédure de remembrement ou d'expropriation. [2]La procédure d'expropriation ne sera applicable que si les efforts faits en vue d'acquérir le terrain de gré à gré ou par un remembrement ont échoué. Art. 31			
2. Acquisition de terrain par la procédure de remembrement	[1]La procédure de remembrement sous forme de remaniement parcellaire de terrains agricoles, de forêts ou de terrains à bâtir est applicable si elle est dans l'intérêt de la construction de la route ou si elle est nécessaire pour que le sol auquel la construction de la route porte atteinte puisse être utilisé et exploité conformément à sa destination. [2]Les mesures à prendre dans la procédure de remembrement peuvent consister: a. en l'emploi, dans l'entreprise de remembrement, de bien-fonds du domaine public; b. en des réductions équitables de la surface des biens-fonds compris dans le remembrement. Le terrain obtenu de cette façon pour la construction de la route est bonifié à sa valeur vénale à l'entreprise de remembrement; c. en l'emploi de terrain d'un prix correspondant à la plus-value résultant, pour le reste des biens-fonds, des améliorations foncières dues à la construction de la route; d. en d'autres procédures prévues par le droit cantonal.			

	Art. 32		
3. Compétence	[1]L'acquisition de terrain incombe aux cantons, qui fixent le mode d'acquisition.		[1]L'acquisition de terrain incombe aux autorités compétentes.
	[2]Les cantons ordonnent, dans les limites des prescriptions ci-après, la procédure en matière de remembrement. Pour les remaniements parcellaires de biens-fonds et de forêts, sont réservées les dispositions de la législation fédérale sur l'amélioration de l'agriculture et le maintien de la population paysanne, ainsi que de la législation fédérale concernant la haute surveillance de la Confédération sur la police des forêts.		[2]Ne concerne que le texte allemand.
	Art. 33		
4. Prescriptions particulières concernant la procédure de remaniements parcellaires de bien-fonds et de forêts a. Etablissement d'avant-projets de remembrement	[1]S'il y a lieu d'envisager des remaniements parcellaires de bien-fonds ou de forêts, des avant-projets de remaniement seront établis si possible en même temps que les projets routiers généraux. Ces avant-projets indiqueront notamment les limites probables des régions à inclure dans le remembrement, le réseau des dévestitures à créer et les ouvrages hydrauliques les plus importants.		
	[2]Les avant-projets seront établis par les cantons. L'office exerce la haute surveillance, d'entente avec l'Office fédéral des améliorations foncières et les autres services fédéraux intéressés.		
	Art. 34		
b. Remaniements parcellaires selon l'art. 703 du code civil	Un délai convenable peut être imparti aux propriétaires fonciers pour se prononcer sur un remaniement parcellaire de biens-fonds ou de forêts selon l'art. 703 du code civil suisse. La décision concernant les frais de remembrement à mettre au compte de la construction de la route devra être publiée.		
	Art. 35		
c. Approbation des projets de nouvelle répartition	Les projets de nouvelle répartition des terres seront soumis par les cantons à		

	l'approbation de l'office. Celui-ci examinera si la répartition ne nuit pas aux travaux routiers et les autorités compétentes veilleront à l'observation des dispositions relatives aux subventions.			
	Art. 36			
5. Droit d'ordonner les remembre-ments	[1]Les remembrements nécessités par la construction de la route peuvent être ordonnés par le gouvernement cantonal. [2]Le département peut accorder un délai raisonnable au gouvernement cantonal. Si ce dernier n'ordonne pas le remembrement dans ce délai, la procédure ordinaire, qui comprend l'expropriation, est appliquée.			
	Art. 37			
6. Envoi en possession anticipé	L'autorité cantonale compétente décide l'envoi en possession anticipé du terrain nécessaire si les travaux de construction de la route doivent commencer avant la clôture de la procédure de remembrement. Au préalable, les intéressés seront entendus et les mesures utiles pour l'estimation du sol devront être prises.			
	Art. 38			
7. Frais	[1]Les frais supplémentaires de remembrement occasionnés par la construction de la route dans une région où des remembrements seraient nécessaires sont à la charge du compte de la route. Tous les frais de nouveaux remembrements occasionnés par la construction de la route dans des régions où les remembrements ont déjà été exécutés ou dans les régions de fermes isolées sont à la charge du compte de la route. [2]Le Département statue dans chaque cas, d'entente avec les départements fédéraux intéressés, sur la mise en compte des frais.			

	Art. 39		
8. Expropriation. Procédure d'estimation. Envoi en possession	[1]Les cantons disposent du droit d'expropriation. Ils peuvent déléguer ce droit aux communes.		[1]Les autorités compétentes disposent du droit d'expropriation. Les cantons peuvent déléguer leur droit d'expropriation aux communes.
	[2]Lorsque des terrains sont acquis par expropriation, une procédure d'estimation est ouverte, après clôture de la procédure d'approbation des plans, devant la commission d'estimation conformément à la LEx. Seules les prétentions qui ont été produites sont prises en considération; l'art. 38 LEx est réservé.		
	[3]Le département transmet au président de la commission d'estimation les plans approuvés, le plan d'expropriation, le tableau des droits expropriés ainsi que les prétentions qui ont été produites.		
	[4]Le président de la commission d'estimation peut autoriser l'envoi en possession anticipé lorsque la décision d'approbation des plans est exécutoire. L'expropriant est présumé subir un préjudice sérieux s'il ne bénéficie pas de l'entrée en possession anticipée. Au surplus, l'art. 76 LEx est applicable.		
	Art. 40		
II. Mesures pour l'utilisation du sol	Lorsque le terrain nécessaire à la construction de la route a été acquis de gré à gré ou par expropriation, les cantons doivent aussi remédier, par des mesures appropriées, aux inconvénients résultant du fait que des biens-fonds sont coupés ou fractionnés.	II. Mesures pour l'utilisation du sol	Lorsque le terrain nécessaire à la construction de la route a été acquis de gré à gré ou par expropriation, les autorités compétentes doivent aussi remédier, par des mesures appropriées, aux inconvénients résultant du fait que des biens-fonds sont coupés ou fractionnés.
			D. Construction et aménagement des routes nationales
		I. Compétences	Art. 40a Sont compétents: a. en ce qui concerne

			l'achèvement du réseau des routes nationales tel qu'il a été décidé: les cantons; b. en ce qui concerne la construction de nouvelles routes nationales et l'aménagement de routes nationales existantes: l'office.
	D. Construction et transformations		Abrogé
	Art. 41		
I. Construction 1. Méthodes, adjudication et surveillance des travaux	[1]Les routes nationales seront construites d'après les méthodes techniques les plus modernes et selon des considérations économiques.	II. Construction 1. Méthodes, adjudication et surveillance des travaux	
	[2]Les cantons adjugent et surveillent les travaux selon les principes arrêtés par le Conseil fédéral.		[2]Les autorités compétentes adjugent et surveillent les travaux. Le Conseil fédéral fixe les principes qui doivent être appliqués par les cantons.
	Art. 42		
2. Mesures de protection pendant la construction	[1]Les cantons prennent les mesures nécessaires pour assurer la sécurité des travaux de construction, protéger les personnes et les biens et mettre les riverains à l'abri d'inconvénients qu'ils ne peuvent être tenus de tolérer.		[1]Les autorités compétentes prennent les mesures nécessaires pour assurer la sécurité des travaux de construction, mettre les personnes et les biens à l'abri des dangers et protéger les riverains contre les nuisances qu'ils ne peuvent être tenus de tolérer.
	[2]Si des installations publiques, telles que chemins, conduites et autres ouvrages analogues, sont touchées par les travaux de construction, des mesures seront prises pour qu'elles puissent continuer d'être utilisées conformément à l'intérêt public.		
	[3]L'utilisation économique de la propriété foncière devra être assurée pendant la construction de la route.		
	Art. 43		
3. Ouverture à la circulation	Les routes nationales ne devront être ouvertes à la circulation qu'au moment où l'état des travaux et les mesures de		

	sécurité prises permettront un trafic sans danger et lorsque l'utilisation économique de la propriété foncière contiguë sera assurée.		
	Art. 44		
II. Mesures à prendre pour les constructions futures 1. Autorisation	[1]Une autorisation est nécessaire pour exécuter des travaux touchant les routes nationales, tels que la construction, la modification et le déplacement de croisements d'autres voies de communication, de cours d'eau, de téléphériques, de conduites et autres ouvrages analogues, ainsi que d'accès de routes et de chemins aux routes nationales. Ils ne doivent porter atteinte ni à la route, ni à son aménagement futur éventuel.	III. Aménage-ment des constructions dans le domaine des routes nationales	
	[2]Le Conseil fédéral règle la procédure et désigne les autorités compétentes. Les propriétaires d'installations de transport existantes devront pouvoir exprimer leur avis au cours de la procédure. Sont réservées les dispositions de la loi fédérale du 24 juin 1902 concernant les installations électriques à faible et à fort courant.		
	[3]Les cantons peuvent prendre, aux frais du contrevenant, les mesures nécessaires au rétablissement de l'état antérieur conforme au droit, indépendamment des poursuites pénales qui pourraient être dirigées contre lui.		[3]Les autorités compétentes peuvent prendre, aux frais du contrevenant, les mesures nécessaires au rétablissement de l'état antérieur conforme au droit, indépendamment des poursuites pénales qui pourraient être dirigées contre lui.
	Art. 45		
2. Répartition des frais de déplacement, de croisements et ouvrages d'accès a. Nouvelles installations	[1]Si une route nationale porte atteinte à des voies de communication, conduites ou autres installations analogues, ou si elle subit une atteinte par le fait de l'établissement de tels ouvrages, les frais de toutes les mesures nécessaires pour supprimer l'atteinte sont à la charge de celui qui exécute les nouveaux travaux.	IV. Répartition des frais de déplacement, de croisements et d'ouvrages d'accès 1. Nouvelles installations	[1]Si une route nationale porte atteinte à des voies de communication, conduites ou autres installations analogues, ou si elle subit une atteinte par le fait de l'établissement de tels ouvrages, les frais de toutes les mesures nécessaires pour supprimer l'atteinte sont à la charge de celui qui exécute les nouveaux travaux. Les dispositions de la législation sur les télécommunications sont réservées.
	[2]Si une nouvelle route publique est reliée à une route nationale		

	existante, les intéressés doivent convenir de la répartition des frais.		
	Art. 46		
b. Transformation de croisements	[1]Si des croisements de routes nationales avec d'autres voies publiques doivent être améliorés par des ouvrages nouveaux, tous ceux qui assument la charge de la construction de la route doivent contribuer aux frais de construction et d'entretien de ces ouvrages dans la mesure où ils sont exigés par le développement du trafic. [2]Les frais des transformations de croisements entre des routes nationales et des voies ferrées se répartissent selon les dispositions de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer.	2. Transformation de croisements	
	Art. 47		
c. Réglementation exceptionnelle des frais. Décision en cas de différends	[1]Les art. 45, al. 1, et 46, al. 1, ne sont pas applicables dans la mesure où des accords divergents concernant les frais ont été ou seront conclus entre les intéressés.	3. Réglementation exceptionnelle des frais. Décision en cas de différends.	
	[2]L'Office fédéral des routes statue sur les contestations relatives à la répartition des frais. Est réservée l'action de droit administratif prévue à l'art. 116, let. a ou b, de la loi fédérale d'organisation judiciaire du 16 décembre 1943 pour les contestations opposant la Confédération et des cantons, ou des cantons entre eux.		[2]L'office statue sur les contestations relatives à la répartition des frais. …
	Art. 48		
3. Répartition des frais d'adaptation à des ouvrages militaires	Le Conseil fédéral fixe les principes de la mise en compte des frais de travaux d'adaptation que doivent subir les ouvrages militaires du fait de la construction de routes nationales.	V. Répartition des frais d'adaptation à des ouvrages militaires	
	Chapitre 3 Entretien des routes nationales; service des installations		

	techniques et annexes		Section 3 Entretien et exploitation des routes nationales Art. 49a
		2. Compétence	[1]L'entretien et l'exploitation des routes nationales relèvent de la compétence de la Confédération. [2]Elle conclut avec des cantons ou des organismes responsables constitués par eux des accords sur les prestations relatifs à l'entretien courant et aux petits travaux d'entretien. Si pour certaines unités territoriales aucun canton ou aucun organisme responsable n'est prêt à conclure un accord sur les prestations, la Confédération peut confier l'entretien courant et les petits travaux d'entretien à des tiers. Dans des cas dûment motivés, la Confédération peut exploiter elle-même tout ou partie de certaines unités territoriales. [3]Le Conseil fédéral édicte des dispositions précisant notamment la délimitation des unités territoriales, l'étendue des prestations et leur indemnisation. Il détermine l'attribution des unités territoriales.
	Art. 49		
I. Entretien des routes, service des installations techniques	Les cantons assurent selon des principes économiques et d'une manière garantissant un trafic sûr et fluide l'entretien des routes nationales et le service des installations techniques et annexes.	I. Entretien et exploitation 1. Principe	[1]Ne concerne que le texte allemand et italien.
	Art. 50		
II. Exploitation des installations annexes	L'exploitation des installations annexes est soumise, notamment, aux prescriptions concernant la police du commerce et de l'industrie, l'hygiène publique et la police des auberges. Si les nécessités du trafic ou des intérêts d'ordre général l'exigent, le département peut édicter d'autres prescriptions.	II. Exploitation des installations annexes	L'exploitation des installations annexes est soumise notamment aux prescriptions concernant la police du commerce et de l'industrie, l'hygiène publique et la police des auberges. Si les nécessités du trafic ou des intérêts d'ordre général l'exigent, le département peut prévoir des exceptions.

	Art. 51			
III. Mesures pour assurer la sécurité de la circulation 1. Interdiction des installations diminuant la visibilité	[1]Les plantations, les clôtures, les dépôts de matériaux et les installations qui compromettent la circulation en diminuant la visibilité sont interdits à l'intérieur des alignements; s'ils existent déjà, ils doivent être enlevés à la demande du propriétaire de la route. [2]Une indemnité convenable sera versée pour le dommage en résultant. Si elle ne peut être convenue, le président de la commission d'estimation la fixera conformément à l'art. 60, al. 2, de la LEx.			
	Art. 52			
2. Installations de protection	[1]Les propriétaires fonciers doivent tolérer les installations temporaires destinées à protéger les routes contre les dommages causés par les phénomènes naturels et qu'il est nécessaire d'aménager en dehors de la route. [2]Une indemnité convenable sera versée pour le dommage en résultant. Si elle ne peut être convenue, le président de la commission d'estimation la fixera conformément à l'art. 60, al. 2, LEx.			
	Art. 53			
3. Interdiction de publicité	[1]Toute réclame et toute annonce sont interdites aux abords des routes nationales, conformément à la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière. [2]Le Conseil fédéral arrête des dispositions d'exécution particulières en ce qui concerne les routes nationales.			
	Chapitre 4 Haute surveillance de la Confédération			
	Art. 54			

I. Haute surveillance	[1]Les routes nationales sont placées sous la haute surveillance du Conseil fédéral; il prend, en particulier, les mesures qui sont nécessaires pour assurer l'établissement de projets conformes aux règles de l'art, une exécution économique des travaux, un contrôle suffisant de la construction et un entretien judicieux. Si les circonstances l'exigent, le Conseil fédéral veille à ce que les cantons intéressés exécutent en commun l'établissement des projets et les travaux de construction et d'entretien.	I. Haute surveillance	[1]L'achèvement du réseau des routes nationales tel qu'il a été décidé est placé sous la haute surveillance de la Confédération.
	[2]Le Conseil fédéral fait exercer la haute surveillance par le département.		[2]Si les circonstances l'exigent, le Conseil fédéral veille à ce que les cantons concernés exécutent en commun l'établissement des projets et les travaux de construction.
	Art. 55		
II. Substitution	[1]Par décision du Conseil fédéral, la Confédération peut assumer entièrement ou partiellement les tâches imposées à un canton par la présente loi: si le canton le demande et s'il n'est réellement pas en mesure d'exécuter lui-même les tâches qui lui incombent, si cela est nécessaire pour assurer l'exécution de l'ouvrage et si le canton se refuse à exécuter, dans un délai convenable à fixer par le Conseil fédéral, les obligations lui incombant en vertu de la présente loi.	II. Substitution	[1]Par décision du Conseil fédéral, la Confédération peut assumer tout ou partie des tâches qui incombent à un canton en vertu de la présente loi: a. si le canton le demande et s'il n'est réellement pas en mesure d'assumer les tâches en question; b. si cela est nécessaire pour assurer l'exécution de l'ouvrage et si le canton se refuse à exécuter les tâches dans un délai convenable à fixer par le Conseil fédéral.
	[2]Dans ces cas également, les frais sont répartis selon les dispositions des art. 56 à 58.		[2]Dans ces cas également, les frais sont répartis selon les dispositions de la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire.
	Chapitre 5 Financement des routes nationales		Abrogé
	Art. 56		Abrogé
I. Répartition des frais 1. Frais de construction	Les frais de construction des routes nationales sont supportés par la Confédération et les cantons sur le territoire desquels elles se trouvent. La part des cantons est déterminée d'après les charges qui leur sont		

	imposées par les routes nationales, leur intérêt à ces routes et leur capacité financière.		
	Art. 57		Abrogé
2. Frais d'exploitation et d'entretien	Les frais d'exploitation et d'entretien des routes nationales sont répartis entre la Confédération et les cantons selon les principes définis à l'art. 56.		
	Art. 58		Abrogé
3. Compétence	[1]Les détails du financement des routes nationales seront réglés par un arrêté fédéral de portée générale.		
	[2] …(Abogé)		
	Art. 59		
	Chapitre 6 Dispositions d'exécution, transitoires et finales		
	Art. 60		
I. Exécution de la loi 1. Par le Conseil fédéral	Le Conseil fédéral édicte les dispositions nécessaires à l'exécution de la présente loi et veille à leur application.	I. Exécution de la loi 1. Par le Conseil fédéral	[1]Le Conseil fédéral édicte les dispositions d'exécution et veille à leur application. [2]Il prend en particulier les mesures nécessaires pour assurer l'établissement de projets conformes aux règles de l'art, une exécution économique des travaux, un contrôle suffisant de la construction ainsi qu'un entretien et une exploitation adéquats.
	Art. 61		
2. Par les cantons	[1]Les cantons règlent, dans les limites de la présente loi, la compétence pour l'exécution des tâches qui leur sont imposées, ainsi que la procédure. [2]Les cantons sont tenus d'édicter des prescriptions complémentaires dans la mesure		

	où l'exécution de la présente loi l'exige. Elles peuvent être édictées par voie d'ordonnance. [3]Si un canton n'a pas pris en temps utile les dispositions qu'exige l'application de la présente loi, le Conseil fédéral édicte provisoirement, en son lieu et place, les ordonnances nécessaires et porte le fait à la connaissance de l'Assemblée fédérale.		
		Ia. Traités internationaux	Art. 61a Le Conseil fédéral peut de sa propre compétence conclure des traités internationaux lorsque des ouvrages transfrontaliers sont réalisés dans le cadre d'un raccordement de routes nationales et de routes étrangères à grand débit.
II. Dispositions transitoires relatives à la modification du 18 juin 1999	Art. 62 [1]Les demandes qui ont été mises à l'enquête avant l'entrée en vigueur de la présente modification sont régies par les anciennes règles de procédure. [2]Les recours pendants sont également régis par les anciennes règles de procédure.		
		IIa. Dispositions transitoires relatives à la modification du …	Art. 62a [1]La propriété des routes nationales est tranférée sans indemnisation à la Confédération à l'entrée en vigueur de la présente loi. en vigueur de la présente loi. [2]Le Conseil fédéral détermine les biens-fonds et désigne les droits réels limités, les conventions de droit public, les obligations contractuelles et les décisions qui sont transférés à la Confédération à l'entrée en vigueur de la présente loi. Le département peut rectifier cette répartition par voie de décision dans un délai de quinze ans après l'entrée [3]Le Conseil fédéral établit le régime de propriété et règle les conséquences en matière d'indemnités pour les surfaces, les centres d'entretien et les centres de police qui deviennent entièrement ou partiellement inutiles pour les

			routes nationales. L'obligation de verser des indemnités est limitée à 15 ans. [4]Les droits de propriété immobilière et les droits réels limités transférés à la Confédération sont immatriculés au registre foncier ou passent à la Confédération sans qu'aucun émolument ne soit perçu. [5]Le Conseil fédéral désigne les tronçons à construire dans le cadre de l'achèvement du réseau des routes nationales tel qu'il a été décidé. Les cantons restent propriétaires de ces tronçons jusqu'à ce qu'ils soient ouverts à la circulation. [6]Lors du transfert de propriété, les cantons remettent à la Confédération tous les documents, plans et banques de données correspondant à l'état d'exécution atteint. Les cantons archivent les actes historiques pour une durée indéterminée et les justificatifs comptables conformément aux dispositions légales. [7]Le Conseil fédéral règle la compétence concernant l'exécution des projets d'aménagement et d'entretien qui sont en cours au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi.
	Art. 63		
III. Modification de lois. 1. Loi fédérale sur la circulation routière	L'art. 2, al. 3, de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière est remplacé par la disposition suivante: ...		
	Art. 64		
2. Loi sur l'organisation de l'administration fédérale	L'art. 30, ch. II, de la loi fédérale du 26 mars 1914 sur l'organisation de l'administration fédérale est remplacé par la disposition suivante: ...		
	Art. 65		
IV. Récusation des membres et suppléants des commissions d'estimation	L'art. 22, al. 1, let. c, de la loi fédérale d'organisation judiciaire du 16 décembre 1943 n'est pas applicable à la récusation des membres et des suppléants des commissions d'estimation.		
	Art. 66		

V. Entrée en vigueur	Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur de la présente loi. Date de l'entrée en vigueur: 21 juin 1960		

LOI FEDERALE CONCERNANT L'UTILISATION DE L'IMPOT SUR LES HUILES MINERALES A AFFECTATION OBLIGATOIRE (LUMIN)

Notes marginales	Dispositions en vigueur	Notes marginales	Modifications RPT
	Loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire1 (LUMin), du 22 mars 1985 (RS 725.116.2 ; état le 23 novembre 2004)		
	L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse, vu les art. 36bis, 36ter et 37 de la constitution; vu le message du Conseil fédéral du 13 mars 1984, arrête:		L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse, vu les art. 8231, 8332 et 8633 de la Constitution, vu le message du Conseil fédéral du 7 septembre 2005, arrête:
	Chapitre 1 Généralités		
	Art. 1 et 2 (Abogés)		
	Chapitre 2 Utilisation de la part du produit de l'impôt sur les huiles minérales affectée au trafic routier		
Principe	Art. 3		
	Après déduction des dépenses pour sa collaboration à l'exécution de la présente loi, la Confédération utilisera le produit de l'impôt sur les huiles minérales affecté au trafic routier (ci-après «le produit de l'impôt») de la façon suivante: a. pour la participation aux frais des routes nationales; b. pour les contributions aux frais de construction des routes principales; c. pour les autres contributions au financement de mesures techniques, à savoir: 1. des contributions aux frais des mesures visant à séparer les transports publics du trafic privé et aux frais d'embranchements ferroviaires privés, 2. des contributions aux frais de promotion du trafic combiné et du transport ferroviaire de véhicules routiers accompagnés, 3. ... (Abogé). 4. des contributions aux frais des mesures de protection de l'environnement nécessitées par le trafic routier, 5. des contributions aux frais des mesures de protection du paysage nécessitées par le trafic routier, 6. des contributions aux frais d'ouvrages de protection contre les forces de la nature le long des routes; d. pour des contributions au financement de mesures autres que techniques, à savoir: 1. une participation générale aux frais		Après déduction des dépenses pour sa collaboration à l'exécution de la présente loi, la Confédération utilisera le produit de l'impôt sur les huiles minérales affecté au trafic routier (ci-après «le produit de l'impôt») et le produit net de la redevance pour l'utilisation des routes nationales de la façon suivante: a. pour le financement des routes nationales; b. pour les contributions aux frais des routes principales; bbis. pour des mesures destinées à améliorer les infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations; c. pour les autres contributions au financement de mesures techniques, à savoir: 1. des contributions aux frais des voies de raccordement ferroviaires de nature privée32; d. pour des

	des routes ouvertes aux véhicules à moteur et à la péréquation financière dans le secteur routier, 2. des subventions aux cantons dotés de routes alpestres qui servent au trafic international et à ceux qui sont dépourvus de routes nationales ouvertes au trafic; e. pour une provision, en tant qu'elle est nécessaire pour assurer une évolution équilibrée des recettes et des dépenses; f. pour ses dépenses au titre de la recherche en matière de routes.		contributions au financement de mesures autres que techniques, à savoir: 1. une participation générale aux frais assumés par les cantons pour des routes ouvertes aux véhicules à moteur, 2. des subventions aux cantons qui sont dépourvus de routes nationales ouvertes au trafic;
	Art. 4		
Répartition entre les différents secteurs d'activité	[1]L'Assemblée fédérale répartit, lors de l'établissement du budget, le produit de l'impôt entre les différents secteurs d'activité.		
	[2]La part afférente à la participation aux frais des routes nationales se détermine en fonction: a. des exigences des programmes de construction annuels et à long terme que le Conseil fédéral fixe pour ces routes après avoir entendu les cantons; b. des besoins d'entretien et d'exploitation de ces routes.		
	[3]La part afférente aux contributions aux frais de construction des routes principales se détermine en fonction des exigences des programmes de construction pluriannuels que le Conseil fédéral fixe pour ces routes après avoir entendu les cantons		Abrogé
	[4]Les parts afférentes aux autres contributions au financement de mesures techniques se déterminent d'après l'estimation des dépenses faite compte tenu des besoins et degrés d'urgence.		Abrogé
	[5]La part afférente aux contributions au financement de mesures autres que techniques est fixée pour quatre ans; elle s'élève à 12 % au moins du produit de l'impôt.		
	Art. 5		
Présentation d'un rapport	Le Conseil fédéral présente à l'Assemblée fédérale, en même temps que le budget et le compte, un rapport sur l'utilisation du produit de l'impôt.		
	Art. 6		
Paiement des contributions	[1]Le paiement des contributions fédérales dépend des ressources disponibles.		
	[2]Il n'est pas versé de contribution fédérale inférieure à		[2]Il n'est pas versé de contribution inférieure à

	30 000 francs; cette restriction ne s'applique pas aux parts fédérales versées pour les routes nationales ni aux contributions aux frais de protection de l'environnement, de la nature et du paysage.		30 000 francs; cette restriction ne s'applique pas aux parts fédérales versées pour l'achèvement du réseau des routes nationales tel qu'il a été décidé36 ni aux contributions aux frais de protection de l'environnement, de la nature et du paysage.
	Chapitre 3 Participation aux frais des routes nationales Section 1 Participation aux frais de construction		Chapitre 3 Financement des routes nationales
	Art. 7		
Taux de la participation	[1]La Confédération prend à sa charge les parts suivantes des frais imputables; a. routes nationales de première ou de deuxième classe – en dehors des villes – dans les villes b. routes nationales de troisième classe – dans les régions des Alpes et du Jura – en dehors de ces régions – dans les villes	Principe	[1]Le financement couvre: a. les frais de construction, d'aménagement, d'entretien et d'exploitation des routes nationales. b. la participation aux frais d'achèvement du réseau des routes nationales tel qu'il a été décidé conformément à l'art. 11.
	[2]Le Conseil fédéral fixe le taux de la participation en tenant compte des charges imposées aux différents cantons par les routes nationales, de la capacité financière de ceux-ci ainsi que de l'intérêt que ces routes présentent pour eux.		[2]Le financement d'installations annexes au sens de l'art. 7 de la loi fédérale du 8 mars 1960 sur les routes nationales relève de la compétence des cantons.
	[3]Lorsque la capacité financière du canton est insuffisante et que la construction d'une route nationale présente un intérêt général prédominant pour le pays, le Conseil fédéral peut, à titre exceptionnel, porter la participation au-delà du taux maximum. Celui-ci ne doit cependant pas être dépassé de plus de 7 % des frais imputables.		
	[4]Les frais de construction d'installations au sens de l'art. 6 de la loi du 8 mars 1960 sur les routes nationales10 et qui sont réalisées à la demande d'un canton, sont pris totalement en charge par celui-ci, lorsqu'elles servent de façon prépondérante des intérêts cantonaux, régionaux ou locaux. Exceptionnellement, la Confédération peut octroyer, selon la capacité financière du canton, des aides financières de 15 à 30 % des coûts imputables.		
	Art. 8		
Frais imputables	1 Sont imputables: a. les frais occasionnés par la planification, les études de base, l'établissement des projets, la direction et la surveillance des travaux ainsi que les tâches administratives; b. les frais d'acquisition de terrains, y	Construction et aménagement	[1]Par construction, on entend la réalisation d'une nouvelle route; par aménagement, on entend toutes les mesures de construction relatives à une route en service.

	compris les frais de remaniements parcellaires entrant dans les coûts de construction de la route; c. les frais de construction et ceux des travaux d'adaptation nécessaires, y compris les frais de remplacement des chemins forestiers et de campagne, des pistes cyclables, des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre; d. les frais de mesures de protection de l'environnement et du paysage ainsi que les frais d'ouvrages de protection contre les forces de la nature; e. 12 les coûts des équipements qui servent à assurer la sécurité et le délestage de la route, tels que les centres d'intervention de lutte contre les accidents chimiques, les dispositifs de contrôle du poids, les voies et aires de stationnement. [2]Ne sont pas imputables les frais des installations annexes en bordure des routes nationales ni les impôts sur les gains immobiliers, les droits de mutation, les droits de timbre et autres taxes à caractère fiscal dues selon le droit cantonal.		[2]La construction et l'aménagement comprennent: a. la planification, les études de base, l'établissement des projets, la direction des travaux, la surveillance et les tâches administratives; b. l'acquisition de terrains, y compris les remaniements parcellaires en rapport avec la construction de la route; c. la construction et les travaux d'adaptation nécessaires, y compris le remplacement des chemins forestiers et de campagne, des pistes cyclables, des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre; d. les mesures de protection de l'environnement et du paysage ainsi que les mesures de protection contre les forces de la nature; e. les équipements qui servent à assurer la sécurité et le délestage de la route, notamment les centres d'intervention contre les accidents chimiques, les dispositifs de contrôle du poids et de la circulation et les voies ou aires de stationnement; f. les installations de gestion du trafic, telles que la centrale de gestion du trafic et le

			centre de données sur les transports. [3]Les frais de construction des installations au sens de l'art. 6 de la loi fédérale du 8 mars 1960 sur les routes nationales qui sont réalisées à la demande des cantons et qui servent de façon prépondérante des intérêts cantonaux, régionaux ou locaux sont pris en charge par les cantons. Les futurs frais d'entretien courant doivent également être pris en compte. Exceptionnellement, la Confédération peut participer aux frais imputables à concurrence de 30 %. Le Conseil fédéral décide en l'espèce.
	Art. 9		
Paiements	La Confédération versera les contributions au fur et à mesure de l'avancement des travaux préliminaires et de la construction. Elle pourra accorder des avances à un intérêt raisonnable sur les paiements à faire par les cantons ou, dans des cas de rigueur, allouer des prêts. Le Conseil fédéral fixe les modalités de paiement.	Entretien	[1]Par entretien, on entend le renouvellement et le gros entretien des routes. [2]Le gros entretien et le renouvellement des routes nationales comprennent: a. les travaux qui servent à conserver les route et leurs installations techniques, notamment les travaux concernant la chaussée et les ouvrages d'art; b. les travaux complémentaires et les travaux qui sont effectués pour adapter les routes en service à de nouvelles exigences légales. [3]Les frais d'entretien des installations au sens de l'art. 6 de la loi fédérale du 8 mars 1960 sur les routes nationales qui sont réalisées à la demande des cantons et qui servent de façon prépondérante des intérêts cantonaux, régionaux ou locaux sont pris en charge par les cantons. La Confédération peut participer aux frais d'entretien dans les mêmes proportions que pour les frais de construction. Le Conseil fédéral règle les

			modalités. [4]Sont considérés comme frais les dépenses liées à l'établissement des projets et aux travaux eux-mêmes, ainsi que les frais de surveillance et d'administration.
	Section 2 Participation aux frais d'entretien et d'exploitation Art. 10		
Taux de la participation	[1]L'entretien et l'exploitation des routes nationales comprennent le renouvellement ainsi que le gros entretien et l'entretien courant.	Exploitation	[1]Par exploitation, on entend l'entretien courant, les petits travaux d'entretien, la gestion du trafic et les services de protection.
	[2]La Confédération prend à sa charge 80 à 90 % de la part des frais imputables d'entretien des routes nationales. Si les charges qu'un canton doit supporter pour l'entretien des routes nationales sont excessives par rapport à l'intérêt qu'il y trouve et à sa capacité financière, le Conseil fédéral peut augmenter de 7 % au plus le taux maximum des frais imputables.		[2]L'entretien courant comprend l'ensemble des mesures et des travaux requis pour que les routes soient sûres et exploitables, notamment le service d'hiver, le nettoyage des voies de circulation et des bandes d'arrêt, l'entretien des bermes centrales et des talus, tous les travaux visant à assurer le fonctionnement permanent des installations de régulation du trafic ainsi que les petites réparations.
	[3]La Confédération prend à sa charge 40 à 80 % de la part des frais imputables d'exploitation des routes nationales. Si les charges qu'un canton doit supporter pour l'exploitation des routes nationales sont excessives par rapport à l'intérêt qu'il y trouve et à sa capacité financière, le Conseil fédéral peut augmenter de 15 % au plus le taux maximum des frais imputables.		[3]Les petits travaux d'entretien comprennent l'ensemble des mesures et des travaux qui servent à la conservation des routes et de leurs installations techniques et qui peuvent être réalisés sans planification importante et à moindres frais.
	[4]Après avoir entendu les cantons, le Conseil fédéral fixe le taux de la participation en tenant compte des charges imposées aux différents cantons par les routes nationales, de la capacité financière de ceux-ci ainsi que de l'intérêt que ces routes présentent pour eux.		[4]La gestion du trafic comprend l'ensemble des mesures et travaux nécessaires à un trafic sûr et fluide sur les routes nationales, notamment: a. la gestion de réseau, la gestion opérationnelle et la régulation du trafic; b. l'information routière, en particulier la collecte et le traitement de données ainsi que l'établissement et la diffusion des informations routières permettant aux usagers de la route de prendre des décisions optimales avant et pendant un déplacement sur les routes nationales.

	[5]Pour les frais de renouvellement et de gros entretien d'installations au sens de l'art. 6 de la loi fédérale du 8 mars 1960 sur les routes nationales qui servent de façon prépondérante des intérêts cantonaux, régionaux ou locaux et qui ont été réalisées à la demande des cantons, la Confédération peut octroyer des aides financières de la même importance que celles qui ont été consenties pour leur construction.		[5]Les services de protection comprennent l'ensemble des mesures et des travaux nécessaires à la sécurité du trafic sur les routes nationales et à la protection des personnes et de l'environnement, en particulier la protection contre les incendies et la pollution par des hydrocarbures et des matières chimiques ou radioactives. [6]Sont considérés comme frais les dépenses liées à l'établissement des projets, et aux travaux eux-mêmes, ainsi que les frais de surveillance et d'administration.
	Art. 11		
Frais imputables	[1]Le gros entretien et le renouvellement des routes nationales comprennent tous les travaux qui servent à conserver la route et ses installations techniques, tels que les travaux concernant le corps de la route et les ouvrages d'art. Les travaux complémentaires ainsi que ceux qui sont effectués pour adapter les routes en service à de nouvelles exigences légales sont assimilés au gros entretien et au renouvellement. Les frais d'établissement du projet y compris les expertises techniques, ainsi que les frais d'exécution des travaux, de leur surveillance et les frais administratifs sont imputables.	Achèvement du réseau des routes nationales	[1]S'agissant de l'achèvement du réseau des routes nationales tel qu'il a été décidé41, la Confédération prend à sa charge les parts suivantes des frais de construction au sens de l'art. 8, al. 2: a. routes nationales de première ou de deuxième classe: – en dehors des villes: 75 à 90 %, – dans les villes: 50 à 80 %; b. routes nationales de troisième classe: – dans les régions des Alpes et du Jura: 75 à 90 %; – en dehors de ces régions: 55 à 70 %; – dans les villes: 50 à 70 %.
	[2]L'entretien courant comprend toutes les mesures et tous les travaux requis pour que les routes soient sûres et exploitables, tels que les services de protection, le déneigement, le nettoyage des voies de circulation et des bandes d'arrêt, l'entretien des bermes centrales et des talus, tous les travaux visant à assurer le fonctionnement permanent des installations de régulation du trafic, ainsi que les petites réparations. Les frais d'établissement du projet ainsi que les frais d'exécution des travaux, de leur surveillance et les frais administratifs sont imputables.		[2]Ne sont pas pris en charge les impôts sur les gains immobiliers, les droits de mutation, les droits de timbre et autres taxes à caractère fiscal dues en vertu du droit cantonal.
	[3]... (Abogé)		[3]Le Conseil fédéral fixe le taux de la participation en tenant compte des charges imposées aux différents cantons par les routes

			nationales, de la capacité financière de ceux-ci et de l'intérêt que ces routes présentent pour eux.
	[4]Le Conseil fédéral détermine en détail les frais imputables dans le cas d'espèce et fixe les modalités de paiement.		[4]Lorsque la capacité financière du canton est insuffisante et que la construction d'une route nationale présente un intérêt général prépondérant pour le pays, le Conseil fédéral peut, à titre exceptionnel, porter la participation au-delà du taux maximum. Celui-ci ne doit cependant pas être dépassé de plus de 7 % des frais imputables. [5]L'art. 8, al. 3, est applicable aux installations qui sont réalisées à la demande des cantons et qui servent de façon prépondérante des intérêts cantonaux, régionaux ou locaux. [6]La Confédération opère ses paiements au fur et à mesure de l'avancement des travaux préliminaires et de la construction. Elle peut accorder des avances à un intérêt raisonnable sur les paiements à faire par les cantons ou, dans des cas de rigueur, allouer des prêts. Le Conseil fédéral fixe les modalités de paiement.
	Chapitre 4 Contributions aux frais de construction des routes principales Art. 12		Chapitre 4 Contributions aux frais des routes principales
Réseau des routes principales	[1]Après avoir entendu les cantons, le Conseil fédéral définit le réseau des routes principales dont la construction bénéficie de contributions de la Confédération. [2]Le réseau des routes principales comprend des voies de communication, importantes pour le trafic suisse ou international, qui n'appartiennent pas au réseau des routes nationales. [3]Dans les régions des Alpes et du Jura, peuvent être déclarées principales les routes dont l'amélioration ou la construction revêtent une importance particulière pour: a. le trafic de transit national ou international; b. le développement du tourisme; c. le maintien ou le renforcement de la structure économique de régions périphériques. [4]En dehors des régions des Alpes et du		[1]Après avoir entendu les cantons, le Conseil fédéral définit le réseau des routes principales qui bénéficie de contributions de la Confédération.

	Jura, peuvent être déclarées routes principales: a. les routes importantes de grande communication reliées aux routes étrangères de même catégorie; b. les routes reliant entre elles les routes nationales et les villes ainsi que les diverses parties ou régions du pays; c. les routes d'accès aux régions des Alpes et du Jura qui relient les routes nationales à ces régions.		
	Art. 13		
Taux des contributions	[1]Les contributions de la Confédération aux frais d'amélioration ou de construction des routes principales s'élèvent, dans les régions des Alpes et du Jura, à 40 à 70 % et en dehors de ces régions à 15 à 55 % des frais imputables.	Contributions globales	[1]La prestation que la Confédération octroie aux cantons revêt la forme de contributions globales.
	[2]Le Conseil fédéral fixe le taux de la contribution en tenant compte de l'intérêt que la route présente pour le canton, de la capacité financière et des charges routières de celui-ci, ainsi que du coût de l'ouvrage projeté.		[2]Les contributions globales sont calculées en fonction: a. de la longueur des routes; b. de la densité du trafic, qui englobe les atteintes à l'environnement; c. de l'altitude et du caractère de route de montagne.
	[3]Si les charges qu'un canton doit supporter pour la construction d'une route sont excessives par rapport à sa capacité financière, le Conseil fédéral peut porter la contribution au-delà du taux maximum. Celui-ci ne doit cependant pas être dépassé de plus de 5 pour cent des frais imputables.		[3]Le Conseil fédéral pondère les critères prévus à l'al. 2 et définit les parts en pourcent des cantons au crédit annuel. Il entend les cantons avant d'édicter les dispositions d'exécution.
	[3bis]Aucune contribution n'est versée lorsque les frais imputables liés au projet sont inférieurs à 2,5 millions de francs. [4]Le Conseil fédéral fixe les conditions à remplir pour avoir droit aux contributions et, après avoir entendu les cantons, attribue les moyens nécessaires qu'il inscrit dans les programmes de construction pluriannuels.		
	Art. 14		Abrogé
Frais imputables	[1]Sont imputables: a. les frais occasionnés par l'établissement des projets, la direction et la surveillance des travaux; b. les frais d'acquisition de terrains y compris les frais de remaniements parcellaires entrant dans les coûts de construction de la route; c. les frais de construction et ceux des travaux d'adaptation nécessaires, y compris les frais de remplacement des chemins forestiers et de campagne, des pistes cyclables, des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre; d. les frais de mesures de protection de l'environnement et du paysage ainsi que		

	les frais d'ouvrages de protection contre les forces de la nature. [2]Ne sont pas imputables la rétribution des autorités et commissions ni les coûts nécessaires à l'obtention des crédits de construction et au service des intérêts sur ces crédits.		
	Art. 15		Abrogé
Procédure	Le Conseil fédéral règle la procédure applicable à la fixation des programmes de construction pluriannuels, à l'approbation des projets, ainsi qu'à l'octroi, au décompte et au versement des contributions.		
	Art. 16		
Droit d'expropriation	Dans leurs dispositions d'exécution, les cantons peuvent prescrire que les expropriations se feront selon la loi fédérale du 20 juin 1930 sur l'expropriation19. Dans ce cas, le droit d'expropriation, au sens de l'art. 3, al. 2, de ladite loi, leur est conféré.		
	Art. 17		
Construction, entretien et exploitation	Les cantons construisent, entretiennent et exploitent les routes principales.	Contribution, entretien et exploitation	Les cantons construisent, entretiennent et exploitent les routes principales. Ils utilisent les contributions globales pour accomplir ces tâches.
			Chapitre 4a Contributions destinées aux infrastructures de transport 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 du trafic lent.
			[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]responsables. Ceux-ci se constituent selon le droit cantonal.

				[2]Le Conseil fédéral désigne les villes et les agglomérations ayant droit à des contributions. [3]Les contributions aux RER sont versées par le biais d' accords sur les prestations conclus avec les entreprises de transport selon la législation sur les chemins de fer. La contribution accordée à l'organisme responsable est réduite en conséquence.
			Conditions	Art. 17c 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 plus étendus et le développement urbain; b. les projets prévus respectent le plan directeur cantonal; 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.
			Montant des contributions	Art. 17d [1]Les contributions sont calculées d'après l'efficacité globale des projets d'agglomération. Elles s'élèvent à 50 % au plus des frais imputables des projets d'agglomération. [2]L'effet global correspond au rapport entre le coût et les objectifs d'efficacité suivants: a. amélioration de la qualité du système de transports; b. densification du tissu urbain; 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 graves.
	Chapitre 5 Autres contributions au financement de mesures techniques		Chapitre 5 Autres contributions au financement de mesures techniques
	Section 1 Contributions aux frais des mesures visant à séparer les transports publics du trafic privé et aux frais d'embranchements ferroviaires privés		Section 1 Contributions aux frais des voies de raccordement ferroviaires de nature privée
	Art. 18		Art. 18
Principe	[1]La Confédération soutient les mesures visant à séparer les transports publics du trafic privé.	Principe	[1]La Confédération peut verser des contributions aux frais de construction de voies de raccordement ferroviaires de nature privée.
	[2] ...		[2]Ces contributions ne peuvent excéder 60 % des frais imputables.
	[3]Les contributions de la Confédération sont versées pour l'ensemble des frais imputables.		
	Art. 19		Abrogé
Taux des contributions	[1]Les contributions de la Confédération s'élèvent à 40 à 80 % des frais imputables. [2]Le Conseil fédéral fixe les taux des contributions en tenant compte du coût de la mesure adoptée et de la capacité financière des intéressés. [3]Si les charges que les intéressés doivent supporter pour l'adoption de mesures qui favorisent la séparation des courants de trafic sont excessives par rapport à leur capacité financière, le Conseil fédéral peut augmenter la contribution au-delà du taux maximum. Celui-ci ne doit cependant pas être dépassé de plus de 10 % des frais imputables. [4]Le Conseil fédéral attribue les moyens nécessaires après avoir entendu les cantons.		
	Art. 20		Abrogé
Relation avec d'autres parts et contributions (routes nationales et routes principales)	Les art. 18 et 19 sont applicables par analogie lorsque des mesures techniques visant à séparer les transports publics du trafic privé bénéficient déjà de parts pour les routes nationales ou de contributions pour les routes principales.		
	Section 2 Contributions aux frais de promotion du trafic combiné et du transport ferroviaire de		

	véhicules routiers accompagnés Art. 21			
Principe	La Confédération alloue des contributions d'investissement ou d'exploitation dans le but de promouvoir le trafic combiné et le transport ferroviaire de véhicules routiers accompagnés. Art. 22			
Montant des contributions	[1]Les contributions aux frais de promotion du trafic combiné, pour des motifs relevant de la politique des transports et de celle de l'environnement, sont allouées dans la mesure où l'équilibre financier de l'exploitation ne peut pas être atteint. [2]Les contributions aux frais du transport ferroviaire de véhicules routiers accompagnés doivent permettre de procéder à des réductions tarifaires répondant aux impératifs de la politique des transports et de celle de l'environnement. [3]Après avoir entendu les cantons, le Conseil fédéral attribue les moyens nécessaires aux contributions d'investissement, compte tenu des nécessités techniques et du degré d'urgence. Section 3 … Art. 23 et 24 Section 4 Contributions aux frais des mesures de protection de l'environnement nécessitées par le trafic routier Art. 25			
Principe	La Confédération alloue des contributions aux frais des mesures de protection de l'environnement le long des routes ou, à défaut, des mesures touchant les bâtiments, qui doivent être prises en vertu de la législation fédérale sur la protection de l'environnement. En outre, elle participe aux frais des mesures générales de protection de l'environnement qui sont nécessitées par le trafic routier motorisé, notamment aux frais de mesures visant à remédier aux dégâts des forêts et à rétablir les forêts. Art. 26			
Taux des contributions	[1]Les contributions de la Confédération se déterminent selon les dispositions de la législation fédérale sur la protection de l'environnement. [2]Le Conseil fédéral attribue les moyens nécessaires aux contributions compte tenu des nécessités techniques et du degré d'urgence. [3]La Confédération alloue des contributions aux frais des mesures visant à remédier aux			

	dégâts des forêts et à rétablir les forêts en tant que ces dégâts sont imputables au trafic motorisé.		
	Art. 27		Art. 27
Relation avec d'autres parts et contributions (routes nationales et routes principales)	Les contributions aux frais des mesures de protection de l'environnement le long des routes nationales et des routes principales existantes se déterminent selon les taux appliqués par la Confédération pour ses participations et contributions aux frais de construction de ces routes. Lors de la construction ou de l'aménagement de telles routes, les mesures de protection de l'environnement font partie intégrante du projet.	Relation avec d'autres parts et contributions	Lors de la construction et de l'aménagement des routes nationales et lors de l'achèvement du réseau des routes nationales tel qu'il a été décidé42, les mesures de protection de l'environnement requises au sens de l'art. 25 font partie intégrante du projet. Dans le cas des routes principales, les coûts des mesures visées à l'art. 25 sont financés au moyen des contributions globales.
	Section 5 Contributions aux frais des mesures de protection du paysage nécessitées par le trafic routier		
	Art. 28		
Principe	La Confédération alloue des contributions aux frais des mesures nécessitées par le trafic routier motorisé pour conserver, préserver ou restaurer des paysages dignes d'être protégés, y compris les monuments historiques.		
	Art. 29		
Taux des contributions	[1]Les contributions de la Confédération se déterminent selon les dispositions de la législation fédérale sur la protection de la nature et du paysage et sur l'encouragement de la conservation des monuments historiques. [2]Après avoir entendu les cantons, le Conseil fédéral attribue, les moyens nécessaires aux contributions, compte tenu des nécessités techniques et du degré d'urgence.		
	Art. 30		Art. 30
Relation avec d'autres parts et contributions (routes nationales et routes principales)	Lors de la construction ou de l'aménagement de routes nationales et de routes principales, les mesures de protection du paysage font partie intégrante du projet.	Relation avec d'autres parts et contributions	Lors de la construction et de l'aménagement des routes nationales et lors de l'achèvement du réseau des routes nationales tel qu'il a été décidé43, les mesures de protection du paysage requises au sens de l'art. 28 font partie intégrante du projet. Dans le cas des routes principales, les coûts de ces mesures sont financés au moyen des contributions globales.
	Section 6 Contributions aux frais d'ouvrages de		

	protection contre les forces de la nature le long des routes		
	Art. 31		
Principe	[1]La Confédération alloue des contributions aux frais occasionnés par les reboisements, les travaux de défense contre les avalanches, les glissements de terrain et les chutes de pierres, les galeries, les endiguements de torrents et les corrections de cours d'eau, qui sont nécessaires pour protéger contre les forces de la nature les routes ouvertes au trafic motorisé ainsi que les installations ferroviaires qui, durant une certaine partie de l'année, absorbent le trafic motorisé en lieu et place de la route. [2]Elle n'alloue de contributions pour les galeries et tunnels que s'ils servent à protéger des routes nationales ou des routes principales. [3]Elle n'alloue pas de contributions aux mesures visant à protéger les autres routes elles-mêmes (galeries, tunnels, déplacement de tracés, évacuation des eaux, etc.).		
	Art. 32		
Taux des contributions	[1]Les contributions de la Confédération se déterminent selon les dispositions de la législation fédérale sur la police des forêts et sur la police des eaux. [2]Après avoir entendu les cantons, le Conseil fédéral attribue, les moyens nécessaires aux contributions, compte tenu des nécessités techniques et du degré d'urgence.		
	Art. 33		Art. 33
Relation avec d'autres parts et contributions (routes nationales et routes principales)	Les contributions aux frais d'ouvrages de protection contre les forces de la nature le long des routes nationales et des routes principales existantes se déterminent selon les taux appliqués par la Confédération pour ses participations et contributions aux frais de construction de ces routes. Lors de la construction ou de l'aménagement de telles routes, les ouvrages de protection font partie intégrante du projet.	Relation avec d'autres parts et contributions	Lors de la construction et de l'aménagement des routes nationales et lors de l'achèvement du réseau des routes nationales tel qu'il a été décidé44, les ouvrages de protection contre les forces de la nature requis au sens de l'art. 31 font partie intégrante du projet. Dans le cas des routes principales, les coûts de ces ouvrages de protection sont financés au moyen des les contributions globales.
	Chapitre 6 Contributions au financement de mesures autres que techniques		
	Art. 34		Art. 34
Participation générale et péréquation financière	[+]La participation générale aux frais des routes ouvertes aux véhicules à moteur et à la péréquation financière dans le secteur routier se détermine en fonction:	Participation générale	[1]La participation générale aux frais des routes ouvertes aux véhicules à moteur se détermine en fonction:

	a. e la longueur des routes ouvertes aux véhicules à moteur; b. des charges routières supportées par les cantons; c. de la capacité financière des cantons; d. de l'imposition du trafic motorisé. [2]Dans les cas de rigueur, une aide financière complémentaire peut être accordée aux cantons à faible capacité financière ou peu peuplés, pour lesquels la construction, le renouvellement, le gros entretien, l'entretien courant ou la surveillance et la régulation du trafic par la police représentent une charge particulièrement lourde. [3]Le Conseil fédéral fixe les modalités après avoir entendu les cantons.		a. de la longueur des routes ouvertes aux véhicules à moteur, sans les routes nationales; c. abrogée d. abrogée [3]Le Conseil fédéral entend les cantons avant d'édicter les dispositions d'exécution. [4]Les cantons utilisent ces contributions pour accomplir les tâches routières.
	Art. 35		Art. 35 Abrogé
Subventions aux cantons dotés de routes alpestres qui servent au trafic international et à ceux qui sont dépourvus de routes nationales	[1]Des subsides annuels sont accordés aux cantons d'Uri, des Grisons, du Tessin et du Valais, à raison de leurs routes alpestres qui servent au trafic international. Les montants sont fixés en fonction de l'importance des routes alpestres à caractère international, de la charge que représentent ces routes pour les cantons et de leur capacité financière.	Contributions Aux cantons dépourvus de routes nationales	
	[2]Les cantons dépourvus de routes nationales reçoivent des montants annuels au titre de la péréquation. Ces montants sont calculés en fonction de la capacité financière et des charges routières desdits cantons.		[2]Les cantons dépourvus de routes nationales reçoivent des montants annuels au titre de la péréquation. Ces montants sont calculés en fonction de la longueur des routes ouvertes aux véhicules à moteur et des charges routières desdits cantons.
	[3]Le Conseil fédéral fixe les modalités après avoir entendu les cantons concernés.		[4]Les cantons utilisent ces contributions pour accomplir les tâches routières.
	Chapitre 7 Compte routier et recherche en matière de routes Art. 36		
Compte routier	[1]Le Conseil fédéral fait établir un compte routier indiquant, d'une part, les recettes imputables que les pouvoirs publics tirent du trafic des véhicules à moteur et, d'autre part, les frais engendrés par ce trafic.		

	[2]Si le Conseil fédéral l'exige, les cantons sont tenus de lui fournir les justificatifs nécessaires à l'établissement du compte. Art. 37			
Recherche en matière de routes	La Confédération encourage les travaux de recherche et les études relatifs à la construction et l'entretien des routes, aux effets de la circulation routière et à d'autres tâches en rapport avec le trafic routier. Chapitre 8 Dispositions finales Art. 38			
Exécution	Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution; il édicte les dispositions d'exécution et règle notamment la procédure applicable à l'octroi des parts et contributions fédérales ainsi qu'à la restitution de parts et contributions indûment touchées. Au lieu de se fonder sur les coûts effectifs, il peut fixer des forfaits. Art. 39			
Abrogation de dispositions en vigueur	Sont abrogés: 1. l'arrêté fédéral du 23 décembre 1959 concernant l'emploi de la part du produit des droits d'entrée sur les carburants destinée aux constructions routières; 2. l'arrêté fédéral du 17 mars 1972 concernant le financement des routes nationales; 3. l'arrêté fédéral du 21 février 1964 concernant des contributions aux frais de suppression de passages à niveau ou l'adoption de mesures de sécurité. Art. 40			
Modification de dispositions en vigueur	La loi du 8 mars 1960 sur les routes nationales est modifiée comme il suit: Art. 57 ... Art. 58, al. 2 Abrogé Art. 59 Abrogé Art. 41			
Dispositions transitoires	[1]La présente loi doit être appliquée, avec effet rétroactif, lors de l'entrée en vigueur des art. 36bis, al. 4, et 36ter de la constitution concernant les contributions suivantes aux cantons: a. pour l'exploitation et l'entretien des routes nationales (art. 36bis, al. 4, cst.); b. participation générale aux frais des routes ouvertes aux véhicules à moteur			

	et à la péréquation financière dans le secteur routier (art. 36ter, al. 1, let. e, cst.); c. subventions aux cantons dotés de routes alpestres qui servent au trafic international et à ceux qui sont dépourvus de routes nationales (art. 36ter, al. 1, let. f, cst.). [2]La Confédération renonce à exiger le service des intérêts sur les montants qui ont été avancés aux cantons depuis l'entrée en vigueur des art. 36bis et 36ter pour sauvegarder leurs droits acquis; les avances sont imputées sur la provision. Art. 41a Le nouveau droit s'applique à tous les engagements pour le versement de contributions (subventions de base, partielles et complémentaires) pris après son entrée en vigueur.		
Disposition transitoire de la modification du 19 mars 1999		Disposition transitoire de la modification du ...	Art. 41b [1]Si la réalisation de projets d'aménagement et d'entretien sur les routes nationales se prolonge au-delà de l'entrée en vigueur de la présente loi, l'ancien droit s'applique aux dépenses accumulées jusque au moment de l'entrée en vigueur. [2]Les frais d'aménagement d'infrastructures servant à gérer et à contrôler le trafic lourd de marchandises à travers les Alpes peuvent être pris en charge intégralement et rétroactivement par la Confédération. [3]L'ancien droit s'applique aux projets de construction de routes principales en cours et pas encore achevés au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi. [4]Les cantons ayant des projets de construction selon l'al. 3 ne reçoivent des contributions globales selon l'art. 13 que dans la mesure où les contributions au financement de mesures techniques sont inférieures à la contribution globale qui leur est attribuée. [5]La Confédération peut participer aux coûts des plans sociaux des cantons si ces coûts résultent des changements de compétences dans le

			domaine des routes nationales. Les cantons ont une année à compter de la date de l'entrée en vigueur de la présente loi pour déposer leurs demandes. Le Conseil fédéral règle la participation.
Référendum et entrée en vigueur	Art. 42 [1]La présente loi est sujette au référendum facultatif. [2]Elle prend effet le 1er janvier 1985.		

LOI FEDERALE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (LPE), DU 7 OCTOBRE 1983 (RS 814.01)

Note marginale	Disposition en vigueur	Note marginale	Modification RPT
	Art. 50		Art. 50
Subventions aux mesures de protection de long des routes	[1]Dans le cadre de l'utilisation du produit net de l'impôt sur les huiles minérales et de la redevance pour l'utilisation des routes nationales, la Confédération participe aux coûts : a. des mesures de protection de l'environnement à prendre le long des routes nationales et le long des principales qui doivent être aménagées avec l'aide fédérale, conformément aux taux s'appliquant à ces routes ; b. des mesures de protection contre le bruit et d'isolation acoustique à prendre lors de l'assainissement des autres routes, à raison de 20 à 35% ; la capacité financière du canton et les coûts de l'assainissement sont déterminants pour le calcul de la subvention.	Subventions aux mesures de protection de long des routes	[1]Dans le cadre de l'utilisation du produit net de l'impôt sur les huiles minérales et de la redevance pour l'utilisation des routes nationales, la Confédération participe aux coûts: a. des mesures de protection de l'environnement à prendre le long des routes nationales et le long des routes principales qui doivent être aménagées avec l'aide fédérale, conformément aux dispositions de la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (LUMin)54; pour les routes principales, ces subventions font partie intégrante des contributions globales prévues dans la LUMin; b. des mesures de protection contre le bruit et d'isolation acoustique à prendre lors de l'assainissement des autres routes, sur la base de conventions-programmes conclues avec les cantons; le montant des subventions est fixé en fonction de l'efficacité des mesures.
	[2]Les subventions fédérales sont versées aux cantons.		[2]Les cantons présentent à la Confédération un rapport sur l'utilisation des subventions versées pour des mesures de protection de l'environnement à prendre le long des routes principales qui doivent être aménagées avec l'aide fédérale et le long des autres routes.

TABLE DES MATIERES

RESUME 1

1. GENERALITES 1

2. ROUTES NATIONALES 2

2.1. Système actuel 2
2.2. Nouveau système 2

3. ROUTES PRINCIPALES 3

3.1. Système actuel 3
3.2. Nouveau système 3

4. AUTRES CONTRIBUTIONS AU FINANCEMENT DE MESURES TECHNIQUES 3

4.1. Système actuel 3
4.2. Nouveau système 4

5. PROTECTION DE L'AIR ET LUTTE CONTRE LE BRUIT 5

5.1. Système actuel 5
5.2. Nouveau système 5

6. COMMENTAIRE DU PROJET DE LOI 6

6.1. Généralités 6
6.2. Commentaire article par article 7

7. INCIDENCES DE LA LOI 11

7.1. Incidence financière 11
7.2. Incidence sur les effectifs 12

8. VOTE DU GRAND CONSEIL 12

9. CONCLUSION 12

Projet de loi sur les routes nationales, ainsi que sur les routes principales et autres routes bénéficiant de contributions de la Confédération (LRNRP) 13

ANNEXE 1 : Loi fédérale sur les routes nationales (LRN) 18

ANNEXE 2 : Loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (LUMIN) 42

ANNEXE 3 : Loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE), du 7 octobre 1983 (RS 814.01) 61