



13.01.2015

Modèle de répartition des coûts pour ouvrages de protection en vertu de la loi sur les forêts et de la loi sur l'aménagement des cours d'eau

Communication de l'OFEV aux personnes demandant des subventions pour les ouvrages de protection susmentionnés

N° de référence: N472-1520

1 Introduction

La Confédération vise des planifications globales et durables pour la protection contre les dangers naturels. Que la Confédération soit propriétaire des installations d'infrastructure de transport ou autorité allouant des subventions, il est fréquent que plusieurs offices fédéraux soient concernés par ces planifications. Les besoins des différentes parties prenantes doivent être bien coordonnés afin qu'il en ressorte une planification adéquate et une participation appropriée.

Les offices fédéraux participent au prorata de l'utilité du projet, soit en tenant compte des obligations de propriétaire d'ouvrage soit en tant qu'autorité subventionnant les frais de projet.

Le présent modèle doit constituer une base transparente pour répartir les coûts à l'avenir. Les négociations pourront faire ressortir d'autres facteurs déterminants.

La coordination des offices fédéraux dans ce dossier incombe à l'OFEV.

2 Objectif

Voici les caractéristiques du modèle de répartition des coûts :

- régler la participation des **offices fédéraux** aux coûts des ouvrages de protection (y compris les infrastructures ferroviaires subventionnées en vertu de la LCdF) ;
- se fonder sur les risques et suivre le principe de causalité ;
- s'appuyer sur les bases de la législation fédérale ;
- permettre une déduction transparente des participations.

3 Bases légales de la répartition des coûts

Loi sur les subventions (LSu)

- Art. 12 1 Lorsque les prestations requises pour un projet remplissent les conditions de plusieurs actes normatifs, la dépense globale est répartie en fonction des intérêts en jeu. Les aides et les indemnités sont allouées proportionnellement. Si cela n'est pas possible ou inopportun, la prestation est allouée au titre de l'acte normatif qui correspond au mieux à la tâche à subventionner.

2 Si plusieurs autorités accordent des prestations pour un même projet, la coordination de la procédure incombe en principe à l'autorité qui sera vraisemblablement appelée à allouer l'aide ou l'indemnité la plus élevée. Cette autorité veillera en particulier à faire respecter les dispositions de l'al. 1.

Loi sur les forêts (LFo)

- Art. 35 Les subventions d'encouragement au sens de la présente loi sont allouées dans les limites des crédits accordés et aux conditions suivantes :
- d. les tiers, qu'ils soient usufruitiers ou responsables des dégâts, participent au financement ;

Ordonnance sur l'aménagement des cours d'eau (OACE)

- Art. 1 Des indemnités sont allouées lorsque :
- a. le canton participe aux mesures dans une proportion adéquate ;

Loi fédérale sur les routes nationales (LRN)

- Art. 45 Répartition des frais de déplacement, de croisements et ouvrages d'accès
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.

Loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière (LUMin)

- 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 pierre, 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 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 décidé, les ouvrages de protection contre les forces de la nature visés à l'art. 31 font partie intégrante du projet. Dans le cas des routes principales, les coûts de ces ouvrages sont financés au moyen des contributions globales.

Loi sur les chemins de fer (LCdF)

- Art. 19 1 L'entreprise de chemin de fer est tenue de prendre, conformément aux prescriptions du Conseil fédéral et aux conditions liées à l'approbation des plans, les mesures nécessaires pour assurer la sécurité de la construction et de l'exploitation, ainsi que pour empêcher que des personnes ou des choses ne soient exposées à des dangers. Si des travaux de construction affectent des installations publiques, telles que routes ou chemins, conduites et ouvrages similaires, l'entreprise prendra, en tant que l'intérêt public

l'exige, toutes mesures pour assurer l'utilisation de ces ouvrages.

2 L'entreprise de chemin de fer supporte les frais de ces mesures. Les frais des mesures nécessitées par des travaux entrepris par des tiers ou qui ont dû être prises eu égard à leurs besoins sont à la charge de ces tiers.

4 Offices fédéraux concernés

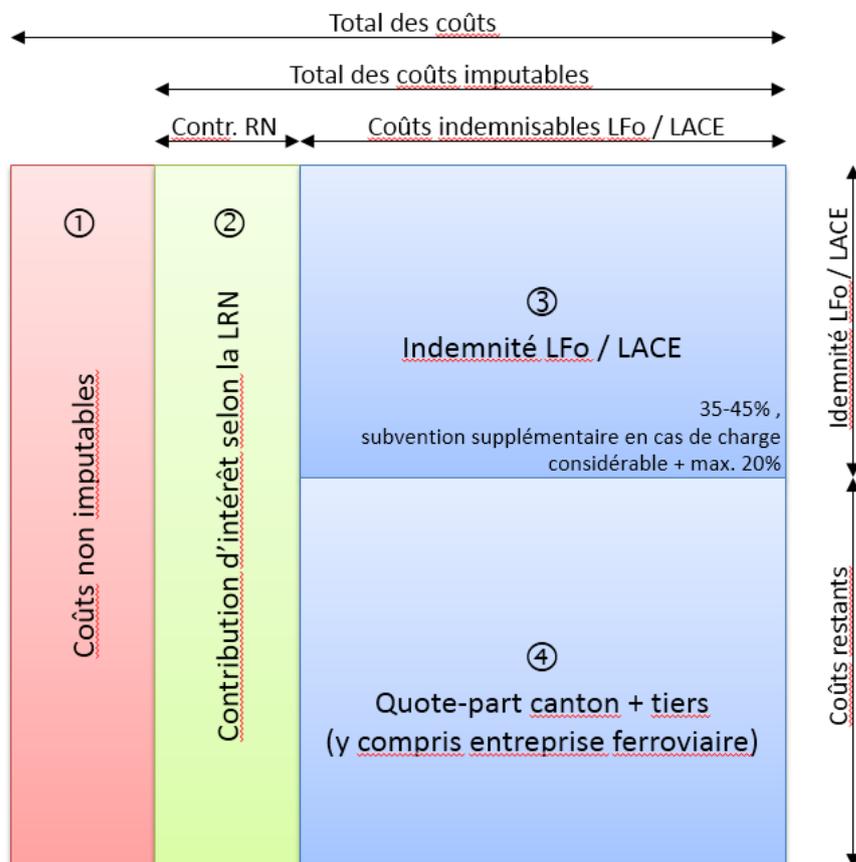
- OFEV, en tant qu'autorité allouant les subventions de à la part dévolue au canton (LFo/OACE)
- OFROU en tant que propriétaire d'ouvrage des routes nationales et usufruitier d'une mesure de protection (LRN/ LUMin)
- OFT ou les entreprises ferroviaires en tant que propriétaire d'ouvrage de l'infrastructure ferroviaire et usufruitier d'une mesure de protection (LCdF)
- armasuisse (à titre exceptionnel), en tant qu'usufruitier d'une mesure de protection et, le cas échéant, en tant que propriétaire d'ouvrage.

5 Conditions

Avant de commencer l'étude de projet, il faut clarifier avec les exploitants d'infrastructures potentiellement concernés la nécessité de prendre des mesures. Les outils de calcul de risques déjà connus (EconoMe, EconoMe Railway et RoadRisk) permettent de déterminer les risques initiaux et de discuter avec les propriétaires d'ouvrages. Il n'est pas indispensable que l'exploitant de l'infrastructure doive prendre des mesures chaque fois qu'une infrastructure est concernée dans une carte des intensités (priorités). Ce n'est que lorsqu'il y a nécessité de prendre des mesures, qu'on peut aussi attendre une participation aux coûts.

À l'OFROU, le spécialiste des dangers naturels de la division Infrastructure routière (domaine du soutien technique) est la personne à contacter. Pour les installations ferroviaires, il faut s'adresser à l'entreprise ferroviaire compétente et à l'OFT (division Financement).

6 Modèle de subvention DETEC pour ouvrages de protection LFO et LACE



Modèle général de subvention DETEC pour ouvrages de protection en vertu de la loi sur les forêts et de la loi sur l'aménagement des cours d'eau.

Le modèle de subvention vise seulement à représenter quels coûts donnent droit à subvention selon la LFo et la LACE. Il ne donne aucune information sur la façon de fixer la contribution d'intérêt selon la LRN ou d'autres exploitants nationaux d'infrastructures.

Les colonnes ② et (③+④) indiquent une part de l'utilité et le cas échéant les obligations de propriétaire d'ouvrage (voir tableau ci-après).



7 Définition des participations aux coûts

| Participation aux coûts | Éléments / bases | Remarques / exemples |
|---|---|---|
| Coûts non imputables | <ul style="list-style-type: none">– Protection d'objet pour infrastructures de transport– Délimitation des mesures intégrées dans le projet pour des raisons de synergie mais qui n'ont pas de fonction protectrice.– Plus-value directe (annexe A8, Manuel sur les conventions-programmes) | <ul style="list-style-type: none">– Protection directe d'un objet (p. ex. protection des piles d'un pont contre l'affouillement ou protection d'un pylône contre les avalanches) : correspond à la colonne 1 du modèle de subvention DETEC– Exemples : compléments / plus-value d'installations d'infrastructure (p. ex. renouvellement / augmentation de la résistance de ponts, aménagement de l'espace public, etc.)– Prise en compte de la plus-value des installations d'infrastructure (routes, ponts, conduites) |
| Parts des usufruitiers | <ul style="list-style-type: none">– Réduction des risques par usufruitier = participation aux coûts | <ul style="list-style-type: none">– EconoMe– Prise en compte uniquement des risques pour les personnes et les biens. Les risques indirects ne sont pas pris en compte pour le moment car l'égalité de traitement n'est pas encore garantie. Dès qu'une méthode pour déterminer les risques indirects de toutes les parties aura été élaborée, l'adaptation du modèle pourra être envisagée.– Pour ce qui est des installations routières nationales, la prestation de la participation de l'usufruitier repose sur la LUMin, et pour les autres installations, sur la LFo et la LACE. |
| Obligations des propriétaires d'ouvrage | <ul style="list-style-type: none">– Coûts supplémentaires pour cause de création de risque ou augmentation de l'intensité due à une installation d'infrastructure d'un participant au projet– LACE, art. 11, al. 3 | <ul style="list-style-type: none">– Augmentation de l'intensité en raison du processus modifié (déplacement du processus pour cause de capacité insuffisante au niveau du franchissement. Le propriétaire de l'ouvrage ne saurait être tenu pour responsable de la survenance de processus d'origine anthropique provenant de l'amont.– La Confédération peut interdire des mesures qui compromettent la protection contre les crues ou exiger qu'elles soient annulées. |



8 Schéma représentant le modèle de répartition des coûts de la Confédération

1. Délimiter les coûts ne donnant pas droit à indemnités : protection d'objet, plus-value, mesures d'opportunité.
2. Déterminer les parts de risque : la réduction du risque pour chaque partie correspond à la part de l'utilité aux coûts restants.
3. Vérifier si les obligations des propriétaires d'ouvrage sont suffisamment prises en compte par la répartition fondée sur les risques. Vérifier tout spécialement si des coûts doivent être imputés à un partenaire au projet pour cause de création d'un risque ou augmentation de l'intensité d'un risque.
4. Déterminer et attribuer les investissements pour remplir les obligations des propriétaires d'ouvrage.
5. Les coûts par rubrique se composent des parts protection d'objet / plus-value, et des parts de réduction du risque, et éventuellement des obligations des propriétaires d'ouvrage.
6. Répartir les coûts restants (après déduction des indemnités LFO et LACE) entre les autres parties (hors routes nationales ou infrastructures ferroviaires), conformément à la législation cantonale.

