

Question

Le refus de l'initiative Avanti par le peuple suisse a clairement montré que les citoyens voulaient mettre l'accent sur le trafic de proximité et d'agglomération et non plus sur le trafic à longue distance. Là-dessus, le Conseil fédéral a proposé de mettre la priorité sur la résolution des problèmes de trafic d'agglomération.

Cette semaine, le Conseil fédéral a ainsi annoncé qu'il voulait préparer un « fonds d'urgence » pour le financement de projets de trafic d'agglomération à hauteur de 2 milliards de francs. A moyen ou long termes, un fonds d'infrastructure visant le même but est envisagé.

Je salue ce développement et le suivrai avec intérêt. D'où les questions suivantes concernant le canton de Fribourg.

Comment l'argent du fonds d'urgence prévu sera-t-il distribué respectivement aux cantons et aux régions ? Quelle serait la part du canton de Fribourg ?

Le projet du pont de la Poya et les réalisations liées de la CUTAF figurent-ils sur la liste des projets qui devraient recevoir une aide financière ?

Y a-t-il encore d'autres projets fribourgeois sur la liste et, le cas échéant, lesquels ?

A quelles conditions est soumise cette forme de participation financière de la Confédération ? Le canton peut-il remplir ces conditions ?

Le 18 avril 2005

Réponse du Conseil d'Etat

1. Généralités

Le Conseil fédéral envisage d'instituer un « fonds pour le trafic d'agglomération et le réseau des routes nationales » destiné à financer des projets de transport importants. En attendant la création de ce fonds, il propose un fonds d'urgence, d'une durée limitée à quatre ou cinq ans, pour financer des projets urgents et prêts à être réalisés. En plus de ces deux fonds, le projet prévoit des mesures d'accompagnement pour les régions périphériques et les régions de montagne. La consultation est prévue jusqu'au 15 juillet 2005.

Après l'échec du contre-projet à l'initiative Avanti, un large consensus s'est dégagé sur la nécessité de trouver rapidement une solution aux problèmes de trafic actuels, notamment dans les agglomérations. En juin 2004, le Conseil fédéral a décidé d'élaborer un message à ce sujet. De leur côté, se fondant sur les propositions du DETEC, les commissions des transports du Conseil national et du Conseil des Etats l'ont chargé d'élaborer un projet. C'est ce projet que le Conseil fédéral met aujourd'hui en consultation. Il prévoit la création de deux fonds, ainsi que des mesures pour les régions périphériques et de montagne. Il se fonde sur la réforme de la péréquation et de la répartition des tâches (RPT) qui a créé les bases

constitutionnelles permettant d'utiliser les recettes affectées obligatoirement à la circulation routière pour les transports publics et privés dans les agglomérations.

Fondé sur une réforme du financement spécial de la circulation routière, le fonds d'infrastructure permettra de financer dorénavant des contributions au trafic d'agglomération ainsi qu'aux investissements requis par les routes nationales. Il sera alimenté à cette fin par une part des recettes routières annuelles à affectation obligatoire. Son montant et sa durée seront limités. Dans l'hypothèse d'une durée de 20 ans, un montant global de 20 milliards sera disponible. On envisage aujourd'hui d'utiliser ce montant de la manière suivante : environ 6 milliards de francs seront alloués aux transports publics et privés des agglomérations, 9 milliards serviront à achever le réseau des routes nationales et 5 milliards à résoudre les problèmes de capacités du réseau des routes nationales et à en garantir le fonctionnement. Le fonds d'infrastructure mettra suffisamment de moyens à la disposition du trafic d'agglomération et garantira l'achèvement dans les délais du réseau des routes nationales. Enfin, il accroîtra la fiabilité de la planification et du financement des infrastructures.

La création du fonds d'infrastructure est une tâche ardue tant sur le fond que sur le plan politique. Elle prendra du temps. C'est pourquoi le Conseil fédéral propose, à titre de mesure à effet immédiat, d'instituer un fonds d'urgence, d'une durée limitée à cinq ans au maximum. Il servira à financer les projets urgents et prêts à être réalisés en attendant la mise en place du fonds d'infrastructure. Dans son rapport mis en consultation, le Conseil fédéral propose une liste de projets qui devraient bénéficier d'un tel financement. Le fonds d'urgence sera alimenté par 2,2 milliards de francs, prélevés sur les réserves existantes du financement spécial de la circulation routière. Comme ces réserves constituent une dette de la Confédération vis-à-vis du financement spécial, leur utilisation est compatible avec le frein à l'endettement et peut s'effectuer sans compensation budgétaire. Le fonds d'urgence ne constitue pas une alternative au fonds d'infrastructure et sera remplacé par ce dernier à fin 2011 au plus tard. Les deux fonds constituent des éléments complémentaires d'un même projet et sont les conditions préalables à une solution globale des problèmes de trafic actuels.

Le rapport mis en consultation aborde également les intérêts des régions périphériques et de montagne en matière de transports. En effet, bien que ces régions disposent en principe d'excellentes infrastructures routières et ferroviaires, des problèmes existent en ce qui concerne le financement du maintien de la valeur de ces infrastructures. Le Conseil fédéral propose de réserver plus de moyens pour les régions périphériques et de montagne dans le cadre du financement des routes principales prévu par la RPT, ainsi que dans les conventions de prestations conclues avec les chemins de fer. Ces fonds devront être compensés dans un autre secteur et ne pourront pas être alloués aux agglomérations; celles-ci recevront cependant davantage de moyens pour leurs transports. Par ailleurs, les régions périphériques et de montagne bénéficieront aussi du fonds d'urgence, qui vise à empêcher de nouveaux retards dans l'achèvement du réseau des routes nationales dans ces régions.

2. Réponses aux questions posées

Comment l'argent du fonds d'urgence prévu sera-t-il distribué respectivement aux cantons et aux régions ? Quelle serait la part du canton de Fribourg ?

Les projets figurant dans le fonds d'urgence ont été sélectionnés, pour ce qui est du trafic d'agglomération, de la manière suivante : ils sont situés dans le périmètre de l'agglomération selon la définition de l'Office fédéral de la statistique. Ils font partie d'un projet d'agglomération en cours d'élaboration. Les projets peuvent être réalisés et financés au cours de la période 2007–2011. Ils présentent un bon rapport coûts avantages. Les projets sont difficiles à financer pour les agglomérations, parce qu'il s'agit de grands projets. Ils sont urgents parce que s'ils n'étaient pas réalisés les problèmes de trafic augmenteraient de manière drastique dans un avenir proche.

La part prévue pour le canton de Fribourg au fonds d'urgence se monte à 30 millions de francs.

Toutefois, la liste donnée par le Conseil fédéral dans les documents mis en consultation n'est que provisoire.

Le montant de 30 millions se fonde sur des indications antérieures du canton de Fribourg et correspondait aux montants qui – selon les estimations d'alors – auraient pu vraisemblablement être utilisés dans la période 2007–2011.

Les projets du fonds d'urgence comme ceux du fonds d'infrastructure sont subventionnés jusqu'à hauteur de 50%.

Les contacts entre le Conseil d'Etat et le chef du DETEC, le 31 mai 2005, ont montré que la Confédération est tout à fait prête à subventionner le projet Poya comme un projet d'urgence, sous condition que le projet soit partiellement réalisé entre 2007 et 2011 et que le Parlement accepte le programme de trafic d'agglomération du Conseil fédéral.

Le projet du pont de la Poya et les réalisations liées de la CUTAF figurent-ils sur la liste des projets qui devraient recevoir une aide financière ?

Y a-t-il encore d'autres projets fribourgeois sur la liste et, le cas échéant, lesquels ?

Seul le projet de la Poya figure au fonds d'urgence. Il est toutefois prévu, selon les renseignements actuellement disponibles, de financer les projets d'infrastructure liés au trafic d'agglomération à hauteur de 50%. Le relais du fonds d'urgence devrait ainsi être pris par le fonds d'infrastructure. D'autres projets sont ainsi concernés, tels le passage à quatre voies de la route de Morat qui doit être financé dans le contexte du projet Poya, ou encore l'amélioration du réseau routier dans l'ouest fribourgeois et la liaison Marly – Matran.

A quelles conditions est soumise cette forme de participation financière de la Confédération ? Le canton peut-il remplir ces conditions ?

La Confédération verse des contributions aux infrastructures de transport tant ferroviaires que routières du trafic d'agglomération privé et public, au niveau régional et local (RER, trams, installations et couloirs pour bus, mobilité douce, routes communales et cantonales, installations pour la gestion du trafic routier, intermodalité des vecteurs de transport). Il est également prévu de pouvoir cofinancer les frais de planification d'un projet qui vise la réalisation de telles infrastructures. Le versement de contributions fédérales est soumis à la condition que les agglomérations concernées se regroupent pour l'occasion en entités de planification pour élaborer ensemble un projet d'agglomération : une planification globale pour le développement urbain et des transports et une mise en œuvre efficace. Ces conditions sont définies dans le cadre des dispositions de la nouvelle péréquation financière, plus précisément dans la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire. Le fonds d'infrastructure définit les modalités de financement.

Fribourg, le 28 juin 2005