

## Réponse du Conseil d'Etat

### **1. Les passages à niveau**

#### **1.1 Recensement cantonal**

On recense dans le canton 336 passages à niveau (PN), concernant 4 compagnies de chemin de fer, selon le tableau ci-dessous:

<b>Compagnie</b>	<b>tpf</b>	<b>MOB</b>	<b>BLS</b>	<b>CFF</b>	<b>Total</b>
Nombre de PN	244	28	3	61	336

La statistique des types d'équipement de ces passages à niveau est en cours d'élaboration par les compagnies de chemin de fer et ne sera disponible qu'à fin 2005. On peut toutefois remarquer que sur le réseau routier cantonal, il existe 39 passages à niveau qui sont tous équipés de barrières.

#### **1.2 Statistique des accidents**

Durant les cinq dernières années, 26 accidents ont été recensés sur les passages à niveau du canton. Leur répartition temporelle, avec l'indication du nombre de tués et de blessés, est présentée dans la figure ci-dessous:

##### Tableau "Statistiques des accidents"

Elle montre qu'au-delà des fluctuations annuelles, le nombre d'accidents est stable, alors que le trafic augmente. On ne peut donc conclure à une augmentation dramatique du nombre d'accidents ces dernières années, même si chaque accident mortel doit être considéré comme un accident de trop.

Du point de vue de la localisation de ces accidents, on peut constater qu'aucun n'a eu lieu sur une route cantonale, mais sur des routes communales ou des chemins privés: 2 accidents ont eu lieu sur un passage à niveau à La Tour-de-Trême (impasse de la Halte - route de la Parqueterie) et 4 au passage à niveau de Vuarat sur la commune de Remaufens. Les autres accidents sont répartis sur différents endroits et il n'y a pas de répétition d'accidents sur d'autres passages à niveau que ceux qui sont cités ci-dessus. Le passage à niveau de Vuarat a toutefois fait l'objet de travaux dans le cadre de l'aménagement de la route Châtel-St-Denis - Bossonnens et sera prochainement équipé de barrières.

En revanche, les accidents se concentrent sur des routes communales coupant les lignes tpf Bulle - Montbovon et Châtel - Bossonnens, soit les deux lignes de chemin de fer où la voie est parallèle à une route cantonale. C'est lors de débouché sur une route cantonale, ou en empruntant depuis celle-ci un passage à niveau, que les accidents sont les plus fréquents, comme l'accident survenu à Neirivue le 29.10.2004.

Il faut signaler d'autre part que 2 accidents ont tout de même eu lieu sur des passages à niveau équipés de barrières.

### 1.3 Equipement des passages à niveau

L'exploitation des passages à niveau est régie par l'ordonnance fédérale du 23 novembre 1983 sur la construction et l'exploitation des chemins de fer (OCF). En règle générale, les passages à niveau doivent être munis de signaux ou d'installations de sorte qu'on puisse les traverser et les emprunter en toute sécurité (art. 37b al. 1 OCF). Le type de signalisation ou de régulation est déterminé par le mode d'exploitation du chemin de fer. En principe, des barrières doivent être mises en place aux passages à niveau, mais des dérogations sont possibles, notamment lorsque les coûts sont disproportionnés. Si le trafic routier est faible, des installations de signaux à feux clignotants sont admis, voire des croix de St-André, si les conditions de visibilité sont suffisantes. Cette ordonnance part dès lors du point de vue qu'il est possible d'exploiter des passages à niveau sans barrières.

Le choix du système d'exploitation dépend donc principalement des volumes de trafic ferroviaire et routier. Il doit être proportionné à la situation en cause. Les barrières ne sont toutefois pas une garantie contre tous les accidents (voir point 1.2 ci-dessus).

### 1.4 Passages à niveau à assainir

La Confédération, dans son programme d'allégement budgétaire de 2000, a suspendu les contributions fédérales pour l'assainissement des passages à niveau. Elle a toutefois maintenu ses contributions pour les passages à niveau reconnus comme particulièrement dangereux, soit ceux dont le temps de visibilité du convoi ferroviaire depuis la route est inférieur à 6 secondes.

Sur cette base, les compagnies de chemin de fer ont fourni le nombre de passages à niveau à assainir, parce que ne répondant pas à ce critère de sécurité. Le nombre de ces passages à niveau est présenté dans le tableau ci-dessous:

Compagnie	tpf	MOB	BLS	CFF	Total
Nombre de PN à assainir	6	0	1	22	29

## 1.5 Compétences

La responsabilité de la sécurité de l'exploitation des installations ferroviaires incombe aux entreprises ferroviaires (loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer LCdF). Les coûts d'assainissement des passages à niveau sont en règle générale répartis en fonction de l'avantage retiré par chacune des installations (rail et route art. 27 LCdF). L'ordonnance fédérale du 6 novembre 1991 sur les contributions aux frais de suppression de passages à niveau ou d'amélioration de leur sécurité et aux frais d'autres mesures visant à séparer les transports publics du trafic privé (ordonnance sur la séparation des courants de trafic) fixe quant à elle la répartition des coûts par moitié entre le chemin de fer et le propriétaire de la route ou du chemin (art. 5).

Il convient de noter que la totalité des passages à niveau situés sur les routes cantonales sont équipés de barrières. Ainsi, si des installations de barrières devaient aujourd'hui être envisagées sur des passages à niveau, les frais y relatifs incomberaient aux communes ou aux privés. Depuis la loi du 14 février 1996 modifiant la loi sur les routes, il n'y a plus de subvention cantonale pour l'assainissement des passages à niveau, en application du principe de la répartition des tâches entre l'Etat et les communes. Le canton n'est donc pas concerné financièrement par l'assainissement des passages à niveau restants.

Des subventions fédérales ne sont envisageables que pour les passages à niveau particulièrement dangereux, soit ceux pour lesquels le temps de visibilité des trains est inférieur à 6 secondes. Cela ne signifie toutefois pas que la Confédération accorderait des contributions pour la mise en place systématique de barrières.

## 2. La redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP)

### 2.1 Les dispositions légales

La redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) découle de l'article 85 de la Constitution fédérale du 18 avril 1999:

*1 La Confédération peut prélever sur la circulation des poids lourds une redevance proportionnelle aux prestations ou à la consommation si ce trafic entraîne pour la collectivité des coûts non couverts par d'autres prestations ou redevances.*

*2 Le produit net de la redevance sert à couvrir les frais liés à la circulation routière.*

*3 Les cantons reçoivent une part du produit net de cette redevance. Lors du calcul de ces parts, les conséquences particulières du prélèvement de la redevance pour les régions de montagne et les régions périphériques doivent être prises en considération.*

Le but de cette redevance est fixé à l'article 1 de la loi fédérale du 19 décembre 1997 concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations:

*La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (redevance) doit assurer la couverture à long terme des coûts d'infrastructure et des coûts occasionnés à la collectivité par ce trafic, dans la mesure où celui-ci ne compense pas ces coûts par d'autres prestations ou redevances.*

L'utilisation du produit de la redevance par les cantons est fixée à l'article 19 de cette même loi:

*1 Un tiers du produit net est destiné aux cantons au titre d'une dépense liée, tandis que les deux autres tiers restent acquis à la Confédération.*

*2 La part de la Confédération au produit net est destinée en premier lieu au financement des grands projets ferroviaires, au sens de l'art. 23 des dispositions transitoires de la Constitution fédérale, ainsi qu'à la couverture des coûts non couverts du trafic routier qu'elle supporte.*

*3 Les cantons utilisent en priorité leur part au produit net pour couvrir leurs dépenses dans le domaine des coûts non couverts du trafic routier.*

## **2.2 Le canton de Fribourg et la RPLP**

### **2.2.1 RPLP et entretien**

Le graphique ci-dessous montre les statistiques de dépenses d'entretien pour les routes cantonales (position PCRC 314.300), en relation avec les recettes du canton de Fribourg concernant la RPLP (1992-2004: comptes, 2005: budget, 2006-2008: prévisions de l'Administration fédérale des finances):

#### Tableau "Evolution de l'entretien et de la RPLP"

Les chiffres illustrés ci-dessus comprennent l'entretien d'exploitation et l'entretien constructif, mais pas les projets spéciaux d'entretien effectués sous l'aménagement comme par exemple la reconstruction de tronçons de routes cantonales.

Ce graphique montre qu'une part de la RPLP a été utilisée pour augmenter les montants affectés à l'entretien. De 2001 à 2004, sur les 6 millions de la RPLP, 2,5 millions en moyenne ont été consacrés à l'augmentation du budget d'entretien des routes cantonales.

### **2.2.2 Les besoins**

L'Etat de Fribourg a des frais routiers non couverts par les recettes actuelles, au sens de l'utilisation du produit de la RPLP, principalement pour l'entretien et la protection contre le bruit.

Les frais d'entretien nécessaires au maintien de la valeur actuelle du patrimoine routier cantonal s'élèvent à 8 millions de francs par an. Ce montant ne permet toutefois pas de rattraper le retard pris durant les années 1994 à 2000 dans l'entretien du réseau.

Pour ce qui concerne la protection contre le bruit le long des routes cantonales, le besoin est évalué entre 50 et 100 millions de francs. Des subventions fédérales de 29 % sont envisageables, selon les disponibilités de la Confédération, pour couvrir ce besoin. Il n'en reste pas moins que la protection des riverains des routes cantonales contre le bruit représente une dépense globale pour le canton comprise entre 30 et 60 millions de francs. Le délai pour les subventions fédérales échoit en 2018, soit dans 13 ans. C'est donc un budget d'environ 3 à 5 millions par année qu'il faudrait consacrer à cette protection.

### **3. Position du Conseil d'Etat**

1. L'assainissement de tous les passages à niveau par des barrières n'est pas exigé selon les bases légales en vigueur. Ce type d'assainissement n'est d'autre part pas forcément justifiable économiquement.
2. Les subventions fédérales pour l'assainissement des passages à niveau les plus dangereux existent et les procédures sont en cours pour planifier et réaliser ces assainissements.
3. Les recettes provenant de la RPLP ne pourraient être utilisées que pour la part routière de l'assainissement des passages à niveaux.
4. Le Conseil d'Etat aura la possibilité d'examiner l'affectation de la part cantonale de la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) lors de la réponse aux motions Heiter/Page et Bapst.
5. Le principe de la subvention cantonale pour l'assainissement des passages à niveau, voire la prise en charge totale de ces assainissements sur routes communales ou privées, serait en contradiction avec la répartition des tâches entre l'Etat et les communes. Le Conseil d'Etat rappelle que la loi du 14 février 1997 modifiant la loi sur les routes a largement contribué à désenchevêtrer les tâches et les responsabilités en matière routière. La proposition contenue dans la motion Beyeler remet en question l'important travail qui a été effectué dans ce cadre.

Au vu de ces considérations, le Conseil d'Etat vous demande de rejeter la motion du député Hans-Rudolf Beyeler.

- La discussion et le vote sur la prise en considération de cette motion auront lieu ultérieurement.

Fribourg, le 22 mars 2005