



**Message 2016-DAEC-122**

4 juillet 2016

**du Conseil d'Etat au Grand Conseil  
accompagnant le projet décret relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement additionnel  
pour le subventionnement des frais de suppression de passages à niveau des TPF  
ou d'amélioration de leur sécurité**

Nous avons l'honneur de vous soumettre un projet de décret relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement additionnel d'un montant de 1 248 000 francs pour le subventionnement des frais de suppression de passages à niveau situés sur les lignes ferroviaires TPF. Ce crédit complémentaire au *crédit d'engagement pour le subventionnement des frais de suppression de passages à niveau ou d'amélioration de leur sécurité*, accepté par le Grand Conseil en octobre 2007, est rendu nécessaire par la modification des exigences de sécurité, qui ont induit des coûts d'assainissement plus élevés que prévus en 2007, ainsi qu'à un nombre supérieur de passages à assainir.

Le présent message s'articule comme suit:

<b>1. Contexte</b>	<b>1</b>
1.1. Crédit d'engagement de 2007 et base légale	1
1.2. Augmentation des exigences en matière de sécurité	1
<b>2. Etat de la situation et objet du décret</b>	<b>2</b>
<b>3. Autres aspects</b>	<b>2</b>
<b>4. Conclusion</b>	<b>2</b>

**1. Contexte**

**1.1. Crédit d'engagement de 2007 et base légale**

Le Grand Conseil a accepté en octobre 2007 l'octroi d'un crédit d'engagement de 4 225 000 francs pour le subventionnement de la suppression de passages à niveau ou de l'amélioration de leur sécurité. Ce décret faisait suite à l'acceptation le 11 mai 2005 de la motion du député Hans-Rudolf Beyeler demandant «que le canton prenne en charge, dès 2006, la part prise antérieurement par la Confédération à l'assainissement des passages à niveau». Cette aide cantonale est basée sur la loi sur les routes (LR) qui précise que:

- > «L'Etat peut contribuer aux frais de suppression de passages à niveau dangereux ou à l'amélioration de leur sécurité pour la période 2008 à 2014» (art. 136 al. 1);
- > «Un passage à niveau est réputé dangereux lorsque le temps de visibilité est inférieur à douze secondes avant le passage du train» (art. 136 al. 2);
- > Les subventions «sont fixées à 65% des coûts effectifs ressortant du décompte final des travaux d'assainissement. Toutefois, les dépenses sont prises en compte jusqu'à concurrence de 120 000 francs» (art. 137).

La subvention maximale est donc de 78 000 francs par passage à niveau.

Si le décret d'octobre 2007 ne précisait ni le nombre de passages à niveau ni les noms des sociétés bénéficiaires, le montant du crédit a été calculé en fonction des données et montants communiqués par les entreprises de transport. Le nombre de passages à niveau à assainir répondant aux critères fixés par la loi était alors estimé à 65, dont 55 pour les TPF, et le montant de la subvention moyenne à 62 600 francs. A ces chiffres s'ajoutait une aide de 156 000 francs pour des cas particuliers<sup>1</sup>.

**1.2. Augmentation des exigences en matière de sécurité**

Le nombre de passages à niveau à assainir et le coût de leur assainissement ont cependant été plus élevés qu'initialement prévu, ce en raison de:

<sup>1</sup> Les entreprises de transport ont calculé le nombre de passages à niveau à assainir en fonction du critère de sécurité de 12 secondes de temps de visibilité (art. 136 al. 2 LR). Toutefois, certains passages à niveau ayant des temps de visibilité supérieurs à 12 secondes étaient tout de même jugés dangereux en raison par exemple de la proximité immédiate d'une route.

- > L'accroissement des exigences légales qui a provoqué une augmentation des coûts et du nombre de passages à niveau à assainir: depuis 2012, les entreprises de transport doivent respecter le règlement VSS «RTE 25931 Regel Technik Eisenbahn» qui découle des dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer (DE-OCF) et induit de nouvelles contraintes sécuritaires;
- > L'augmentation de la vitesse des trains circulant sur les lignes du RER Fribourg | Freiburg qui a entraîné une augmentation du nombre de passages à niveau à assainir selon les critères fixés par la loi.

Ainsi, le nombre de passages à niveau situés sur les lignes ferroviaires TPF à assainir et correspondant aux critères de subventionnement est passé de 55 à 74<sup>1</sup>.

## 2. État de la situation et objet du décret

A ce jour, 56 promesses de subventions ont été accordées, soit 39 aux TPF et 17 aux CFF. Une subvention cantonale moyenne de 75 261 francs par passage à niveau a été versée (soit une augmentation de 12 661 francs par rapport au montant estimé en 2007) et un total de 4 214 616 francs.

La situation des assainissements des passages à niveau TPF est la suivante:

- > 74 passages à niveau ont été ou doivent être assainis<sup>2</sup>,
- > 39 ont ou vont bénéficier d'une subvention cantonale (21 subventions ont déjà été versées et 18 le seront dans le cadre des exercices budgétaires 2016 et suivants), soit un montant d'environ 2,9 millions de francs.

35 passages à niveau (74 moins 39) ne peuvent bénéficier d'un subventionnement de l'Etat, le crédit octroyé en 2007 étant épuisé.

Ainsi, sur les 55 passages à niveau TPF recensés en vue de la demande de crédit d'engagement de 2007, 16 n'ont pu bénéficier d'une subvention cantonale alors que celle-ci a été intégrée à leur plan de financement et qu'ils répondent aux critères fixés dans la LR (voir 1.1). A relever que les CFF et le MOB ont obtenu globalement un subventionnement pour 17 assainissements de passages à niveau, contre 10 recensés dans la demande du crédit d'engagement de 2007. Cette situation étant due à l'accroissement des exigences imposées par la Confédération et du nombre de passages à assainir, et étant donné que les dossiers de plans ont été déposés avant le 31 décembre 2014, conformément à l'article 136 al. 1 de la LR, il est proposé au Grand Conseil d'accorder aux TPF le subventionnement de l'assainissement des 16 passages à niveau additionnels, par le biais d'un crédit d'engagement additionnel de 1 248 000 francs, montant qui correspond à une sub-

vention cantonale de 78 000 francs<sup>3</sup>. Ce crédit est demandé en vertu de l'article 33 de la loi sur les finances de l'Etat qui stipule que «*si un crédit d'engagement se révèle insuffisant, un crédit additionnel doit être demandé avant tout nouvel engagement*».

Le financement des 19 passages à niveau, qui n'ont pas été prévus en 2007, a été intégré dans les conventions de prestations 2011–2012 et 2013–2016 entre la Confédération, le canton et les TPF sans tenir compte d'une subvention cantonale. Ce financement est assuré depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016 par le fonds fédéral d'infrastructure ferroviaire (FIF).

## 3. Autres aspects

Le crédit d'engagement initial de 4 225 000 francs et le crédit d'engagement additionnel de 1 248 000 francs totalisent 5 473 000 francs. Ce montant étant plus élevé que le 1/8 % des dépenses de l'Etat (4 423 820 de francs selon l'ordonnance précisant certains montants liés aux derniers comptes de l'Etat), le projet de décret devra, conformément à l'article 141 al. 2 de la loi du 6 septembre 2006 sur le Grand Conseil, être adopté à la majorité des membres du Grand Conseil (56 voix) et non à la majorité des membres présents (art. 140 de la même loi).

Etant donné qu'il est inférieur aux montants déterminants prévus dans la Constitution du Canton de Fribourg du 16 mai 2004 (art. 45 et 46), à savoir 1/4 % et 1 % des dépenses de l'Etat (8 847 639 francs et 35 390 557 francs selon l'ordonnance précitée), le présent décret n'est pas soumis au référendum financier facultatif ou obligatoire.

## 4. Conclusion

Cette demande de crédit additionnel découle de l'augmentation des exigences fédérales en matière de sécurité et de celle de la vitesse des trains sur le réseau des TPF. La suppression de certains passages à niveaux ou l'amélioration de leur sécurité est non seulement obligatoire, mais permet de réduire considérablement le nombre d'accidents. Les TPF mènent d'ailleurs une politique active en matière de sécurité et il convient de l'encourager.

Le Conseil d'Etat invite donc le Grand Conseil à accepter ce projet de décret.

<sup>1</sup> Les autres entreprises de transport (CFF, MOB, BLS) n'ont présenté aucune nouvelle demande de subventionnement.

<sup>2</sup> Quatre n'ont pas encore été assainis (état au 14 avril 2016).

<sup>3</sup> Soit la subvention maximale par passage à niveau prévue conformément à l'art. 137 LR (voir point 1.1).