



## Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Question Eric Collomb

QA 2013-CE-121

### **Arrêté sur le réseau des routes nationales et hausse de la vignette : quels bénéfices pour le canton de Fribourg ?**

#### **I. Question**

Il ressort clairement du message concernant l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales et son financement que la hausse de la vignette à 100 francs est directement liée à la couverture des coûts supplémentaires résultant de l'adaptation de l'arrêté fédéral. Sur 300 millions de recettes supplémentaires pour la Confédération, environ 100 millions serviront à couvrir les frais d'exploitation et d'entretien des 380 km de routes cantonales reprises dans le réseau national, tandis que 200 millions serviront à financer les coûts d'aménagement et de construction de ces mêmes tronçons routiers.

Le Conseil fédéral promet que la totalité des fonds découlant de la hausse de la vignette sera utilisée pour le financement du réseau routier. Par contre, certains cantons ont déjà fait savoir que la décharge financière accordée par la Confédération (selon mes calculs env. 2 millions pour le canton de Fribourg) ne sera pas totalement affectée au réseau routier cantonal.

Pour que la population fribourgeoise puisse valablement former son opinion, il est important qu'elle sache comment le Conseil d'Etat entend utiliser cette nouvelle manne financière.

Par conséquent, je prie le Conseil d'Etat de bien vouloir répondre aux questions suivantes :

1. Quel est le montant de la décharge financière que notre canton va recevoir de la Confédération ?
2. Comment le Gouvernement entend-il investir ces nouveaux fonds ?
3. A combien s'élèvent les coûts d'exploitation et d'entretien du tronçon de route cantonale qui sera repris par la Confédération ?
4. Quels sont globalement, pour notre canton, les principaux bénéfices directs résultant de la hausse à 100 francs du prix de la vignette ?
5. En cas de rejet de la hausse du prix de la vignette, le Conseil d'Etat s'engagera-t-il en faveur de l'initiative parlementaire Müri qui propose l'entrée en vigueur de l'arrêté sans hausse du prix de la vignette ?

*9 octobre 2013*

#### **II. Réponse du Conseil d'Etat**

Le 5 juillet 2011, en réponse à la consultation fédérale sur la modification de la loi sur la vignette autoroutière dans le cadre de l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales, le Conseil d'Etat préavisait favorablement l'idée de l'augmentation du prix de la vignette autoroutière

à 100 francs. En effet, cette augmentation permet la reprise de quelque 383 km de routes cantonales dans le réseau des routes nationales assurant ainsi une cohérence de la hiérarchie du réseau et assure le financement de certains grands projets en Romandie notamment. Il convient de rappeler que le prix actuel de 40 francs n'a pas été adapté à l'inflation depuis 1995.

Cette acceptation est aussi un signal fort que le Conseil d'Etat entend donner à la Confédération pour l'encourager à réaliser les aménagements prévus sur le réseau des routes nationales en terres fribourgeoises (route de liaison Birch–Luggiwil à Düdingen, adaptations des jonctions autoroutières de Fribourg-Sud et Matran, extension de l'aire de repos de La Joux-des-Ponts).

Cette augmentation sera intégrée dans le nouveau fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) que le Conseil fédéral mettra prochainement en consultation.

## 1. Recette supplémentaire

Le transfert des quelque 383 km de routes cantonales au réseau des routes nationales représente des charges annuelles supplémentaires pour la Confédération de l'ordre de 305 millions de francs en frais d'entretien et d'aménagement. Comme une partie de ces 383 km sont des routes principales suisses subventionnées par la Confédération, le montant que la Confédération octroie annuellement à ce titre (environ 160 millions) est réduit d'environ 30 millions de francs. Dès lors, la charge annuelle supplémentaire nette pour la reprise de ces routes par la Confédération est de 275 millions de francs.

Le fonds (fédéral) spécial pour la circulation routière FSCR est alimenté chaque année par trois sources financières : la moitié de l'impôt sur les huiles minérales (environ 1,48 milliard valeur 2012), l'entier de la surtaxe sur les huiles minérales (environ 1,98 milliard) et l'entier des recettes de la vignette autoroutière (environ 318 millions), soit un total d'environ 3,78 milliards de francs. Selon les calculs de la Confédération, l'augmentation de la vignette autoroutière devrait générer une recette supplémentaire de l'ordre de 305 millions de francs entièrement versés au FSCR. En vertu de l'article 4 al. 5 de la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (LUMin), 10 % (soit environ 30 millions de francs supplémentaires suite à l'augmentation du prix de la vignette autoroutière) des montants du FSCR reviennent aux cantons à titre de contribution au financement de *mesures autres que techniques*. Le montant que le canton de Fribourg reçoit annuellement au titre des *mesures autres que techniques* devrait augmenter dès lors d'environ **1,4 million de francs** versé sur la position 4600.500 du compte 3815 de l'Etat de Fribourg, « Service des ponts et chaussées – aménagement ».

## 2. Charge financière en moins

Le seul tronçon de route cantonale que Fribourg transfère à la Confédération est la route entre Morat et Ins, soit environ 5,8 km de chaussée. Cette route n'est pas une route principale suisse subventionnée, tant et si bien que Fribourg ne perd pas de subvention dans cette opération.

Sur la base de ses propres coûts de références, la Confédération a calculé que l'entretien d'exploitation, l'entretien constructif et le financement des éventuels futurs aménagements de ce tronçon représentent un montant annuel théorique de 1 040 000 francs, montant que dès lors le canton de Fribourg « économise ». Le montant annuel réel engagé par l'Etat de Fribourg pour l'exploitation et l'entretien courant de ce tronçon (balayage, coupe des talus, service hivernal) se monte à 157 000 francs.

### 3. Montant disponible complémentaire

Selon les calculs de la Confédération, l'Etat de Fribourg dispose donc de 2,4 millions de francs supplémentaires (1,4 million de recettes en plus et 1 million de charges en moins), alors qu'en tenant compte des frais effectifs d'exploitation et d'entretien courant du tronçon, le montant disponible réel supplémentaire est de 1,56 million de francs (1,4 million de recettes en plus, 157 000 francs de charges en moins).

Le Conseil d'Etat peut répondre aux quatre questions de la question parlementaire du député Eric Collomb de la manière suivante :

1. *Quel est le montant de la décharge financière que notre canton va recevoir de la Confédération ?*

L'explication donnée en préambule démontre qu'un montant de l'ordre de 1,56 million de francs (1,4 million de recettes en plus, 157 000 francs de charges en moins) sera disponible.

2. *Comment le Gouvernement entend-il investir ces nouveaux fonds ?*

Le montant supplémentaire d'environ 1,4 million de francs que recevra annuellement le canton est affecté au compte d'aménagement des routes cantonales. L'économie de 157 000 francs faite sur les coûts d'exploitation et d'entretien courant se reporte sur les comptes d'entretien des routes cantonales (compte 3820 positions 3141.308 et 3141.309). Dès lors, ces disponibilités sont affectées aux routes cantonales.

3. *A combien s'élèvent les coûts d'exploitation et d'entretien du tronçon de route cantonale qui sera repris par la Confédération ?*

L'explication donnée en préambule indique un montant de l'ordre de 157 000 francs.

4. *Quels sont globalement, pour notre canton, les principaux bénéfices directs résultant de la hausse à 100 francs du prix de la vignette ?*

Une augmentation de la disponibilité financière de l'ordre de 1,56 millions de francs et l'augmentation de la longueur du réseau des routes nationales en terres fribourgeoises d'environ 5,8 km.

Une acceptation de l'augmentation du prix de la vignette autoroutière par le peuple fribourgeois serait également un signal fort pour les autorités fédérales chargées de l'amélioration des routes nationales.

5. *En cas de rejet de la hausse du prix de la vignette, le Conseil d'Etat s'engagera-t-il en faveur de l'initiative parlementaire Mürli, qui propose l'entrée en vigueur de l'arrêté sans hausse du prix de la vignette ?*

Avant de se prononcer, le Conseil d'Etat désire connaître le modèle de financement que proposerait alors le Conseil fédéral. Le risque d'un refus de l'augmentation du prix de la vignette autoroutière est surtout élevé pour les tronçons internationaux transalpins tels que la route d'accès au tunnel du Grand St-Bernard dont ni la Confédération ni le canton du Valais ne voudraient assurer l'entretien jusqu'à ce qu'un modèle de financement durable soit trouvé.

5 novembre 2013