

**du Conseil d'Etat au Grand Conseil  
accompagnant le projet de décret relatif à l'octroi d'un  
crédit d'engagement pour le réaménagement de la route  
cantonale « En Bataille », à Broc**

Nous sollicitons l'octroi d'un crédit d'engagement de 5 650 000 francs pour les travaux de réaménagement de la route cantonale « En Bataille » à Broc.

Le présent message accompagnant le projet de décret s'articule comme suit :

<b>1</b>	<b>Situation</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Projet</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>Aspects financiers</b>	<b>3</b>
<b>4</b>	<b>Montant du crédit demandé</b>	<b>3</b>
<b>5</b>	<b>Autres aspects</b>	<b>4</b>
<b>6</b>	<b>Conclusion</b>	<b>4</b>

## **1 SITUATION**

### **1.1 Limites géographiques du projet**

La route cantonale axe 1100 La Tour-de-Trême–Jaunpass est un axe prioritaire du réseau routier cantonal fribourgeois et est classée dans le réseau des routes principales suisses (H189). Elle constitue la principale liaison routière longitudinale du sud-est du canton de Fribourg au sud-ouest du canton de Berne. Elle permet la jonction de la région de Bulle au Jaunpass en passant par Charmey. Le tronçon de 550 m concerné par ce message se situe entre le carrefour de la route cantonale axe 1200 menant à Botterens et le premier virage en épingle à cheveu en direction de Charmey.

Le plan en annexe 1 illustre la localisation du projet situé entièrement sur le territoire de la commune de Broc.

### **1.2 Objectifs du projet**

Sur ce tronçon de route très étroit et avec de faibles distances de visibilité, plusieurs fois par année des blocs de pierre se détachent de la falaise et obstruent la chaussée. Au printemps 2016, un bloc de 6 tonnes est tombé sur la chaussée en ne provoquant heureusement que des dégâts matériels. Les objectifs du projet mené par le SPC sont donc :

- Sécurisation de la falaise contre les chutes de pierres.
- Amélioration de la sécurité du trafic par l'adaptation du tracé et la réfection complète de la superstructure de la chaussée.
- Elargissement de la chaussée afin d'intégrer une bande cyclable sur la voie montante en direction du col du Jaun, élargissement nécessitant la construction d'un mur poids en aval de la route.

## **2 PROJET**

### **2.1 Nouveau tronçon routier**

Le nouveau tronçon routier a une longueur d'environ 550 m.

Le profil en travers de la route sera de 2 voies de 3,00 m, 1 bande cyclable de 1,50 m, 1 accotement de 1,20 m formant un piège à blocs et 1 accotement de 1,00 m à 1,20 m, soit une largeur totale de 9,70 à 9,90 m (voir annexe 2).

Le projet prévoit la réfection des canalisations existantes. Les eaux claires du tronçon réaménagé seront déversées dans la Jogne juste avant la sortie du bassin de restitution du Groupe E. En cas d'accident générant une perte d'hydrocarbure des véhicules impliqués, les liquides pollués seront déviés par une nouvelle vanne en direction d'un bassin de rétention répondant aux critères de l'ordonnance fédérale sur les accidents majeurs (OPAM) qui sera réalisé sur la partie aval, au pied de la culée du pont sur la Jogne.

Le chemin pédestre permettant l'accès aux ruines du château de Montsalvens, situé à l'aval du projet, est maintenu en l'état avec une adaptation par la création d'un escalier pour rejoindre la route cantonale.

Le projet, qui a fait l'objet d'une procédure d'autorisation selon la loi sur les routes, n'est pas assujéti à une procédure d'étude d'impact sur l'environnement (EIE) au sens de l'ordonnance fédérale y relative.

### **2.2 Etat des procédures d'autorisation et adjudication des travaux**

Le projet a été développé par le Groupement d'ingénieurs MF Géoconsult et MGI Partenaires et mis à l'enquête publique dans la Feuille officielle n° 48 du 2 décembre 2016.

Durant le délai imparti, aucune opposition n'a été déposée. Le 14 septembre 2017, la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (DAEC) a approuvé les plans du projet.

Après un appel d'offres en entreprise totale publié le 4 avril 2017 par procédure ouverte, les entreprises ont déposé leurs offres le 8 septembre 2017. Il est intéressant de noter la dispersion des offres (différence entre l'offre la meilleure marché et la plus chère) de 74,6 %, ce qui conforte l'idée de ne présenter une proposition de crédit d'engagement au Grand Conseil que sur la base d'offres rentrées.

### **2.3 Calendrier et gestion du trafic**

En l'état d'avancement du projet, sous réserve de l'octroi du crédit d'engagement par le Grand Conseil, il est prévu un démarrage des travaux pour le début mars 2018. Les travaux se concentreront en premier sur l'excavation et la protection de la falaise et se poursuivront par la construction des murs à l'aval. La suite des travaux routiers est planifiée en 2019 avec une fin prévisible en juillet 2019.

Le trafic routier sera maintenu durant les différentes phases de chantier avec une circulation alternée, réglée par feux de signalisation, avec des temps d'attente de l'ordre de 3 minutes. Les transports publics seront munis de dispositifs leur permettant de réduire leur temps d'attente.

### **2.4 Analyse des risques**

L'analyse des risques a mis en évidence les risques résiduels suivants :

- présence de failles non décelées dans la falaise
- les possibles accidents pendant le chantier, notamment lors de l'excavation de la falaise, pouvant perturber le trafic
- la découverte d'un terrain pollué inconnu
- la présence de conduites industrielles inconnues ou non reportées correctement sur les plans à disposition.

La combinaison de tous ces éléments conjuguée avec le fait que les travaux seront réalisés en entreprise totale justifie la considération d'une réserve de 10 % sur l'ensemble des prestations prévues.

### 3 ASPECTS FINANCIERS

#### 3.1 Coûts

	Fr.	Fr.
Montant total des études et des travaux HT	4 770 000	
Taxe sur la valeur ajoutée (TVA) 7,7 %	367 290	
Réserve pour divers et imprévus 10 %	513 729	
Montant à la charge de l'Etat, tout compris TTC		5 651 019
<b>Montant arrondi</b>		<b>5 650 000</b>

Tous les coûts sont à la charge de l'Etat.

La principale partie des coûts est basée sur le montant de l'offre la plus réaliste que les entreprises de construction ont déposée en septembre 2017 après un appel d'offres en entreprise totale selon la procédure ouverte des marchés publics. Un degré d'incertitude (voir analyse de risque au chapitre 2.3) de 10 % demeure toutefois pour l'ensemble des travaux.

Le taux de TVA sera de 7,7 % et ne devrait pas varier d'ici la fin des travaux.

#### 3.2 Variations économiques

Les variations économiques (indexation et renchérissement) peuvent avoir une influence sur le montant final des travaux. Le décret intègre ces variations.

#### 3.3 Financement

La route étant une route principale suisse, à l'instar des travaux de réaménagement de la traversée de Jaun (voir chapitre 2 du message n° 56 du 23 avril 2013 du Conseil d'Etat au Grand Conseil accompagnant le projet de décret relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement additionnel pour les études et les travaux de la traversée de Jaun), les investissements sont prélevés sur le fonds cantonal des routes principales suisses en région de montagne et régions périphériques sises sur le territoire fribourgeois (fonds RPS), par le biais de leurs amortissements (voir annexe 3).

### 4 MONTANT DU CRÉDIT DEMANDÉ

Le crédit d'engagement demandé par le présent décret est de 5 650 000 francs.

Tous les marchés découlant du présent crédit ont été et seront passés dans le respect du cadre légal des marchés publics et selon les règles de compétences financières de l'Etat, dans le cadre des budgets d'investissement annuels impartis.

## **5 AUTRES ASPECTS**

Le décret proposé n'a pas d'influence sur l'effectif du personnel de l'Etat et n'est pas concerné par les questions d'euro-compatibilité.

Compte tenu du montant de la dépense, le projet de décret doit, conformément à l'article 141 al. 2 de la loi du 6 septembre 2006 sur le Grand Conseil (montant plus élevé que 1/8 % des dépenses de l'Etat, soit 4 605 684 francs), être adopté à la majorité des membres du Grand Conseil (majorité qualifiée de 56 voix) et non à la majorité des membres présents (art. 140 de la même loi).

Compte tenu du montant de la dépense (plus petit que 1/4 % des dépenses de l'Etat 9 211 369 francs), le projet de décret n'est pas soumis au referendum financier facultatif.

## **6 CONCLUSION**

Nous vous invitons à accepter le présent décret dont le financement est assuré par le fonds RPS prévu à cet effet.

---

### Annexes :

1. Plan de situation du projet
2. Profils types
3. Évolution du fonds RPS