



Message 2015-DIAF-81

6 octobre 2015

du Conseil d'Etat au Grand Conseil accompagnant le projet de décret relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement additionnel pour le subventionnement de mesures de protection contre les dangers naturels de la ligne CFF Berne–Fribourg, secteur Flamatt

Conformément aux articles 29ss de la loi du 25 novembre 1994 sur les finances de l'Etat et son règlement d'exécution du 12 mars 1996, nous avons l'honneur de vous soumettre ce message à l'appui du projet de décret portant sur l'octroi d'un crédit d'engagement additionnel de 501 000 francs pour le subventionnement de mesures de protection contre les dangers naturels de la ligne CFF Berne–Fribourg, secteur Flamatt.

Le présent message comprend les subdivisions suivantes:

1. Introduction	1
2. Etat des coûts	1
3. Compétences fédérales et cantonales	1
4. Raison du dépassement des coûts	2
5. Travaux pas encore réalisés, pronostic des coûts finaux et coûts totaux admis	2
6. Calendrier et prochaines démarches	3
7. Référendum	3
8. Conclusion	3

1. Introduction

Le message 258 du 15 juin 2011 du Conseil d'Etat au Grand Conseil accompagnant le projet de décret relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement pour le subventionnement de mesures de protection contre les dangers naturels de la ligne CFF Berne–Fribourg, secteur Flamatt (crédit d'objet) décrit la situation de départ et le projet. Ces indications restent valables.

Le décret du 6 octobre 2011 y relatif (ROF 2011_103), voté à l'unanimité par le Grand Conseil, a permis d'ouvrir un crédit net de 2 109 000 francs.

Le projet conduit par les Chemins de fer fédéraux (CFF) a ensuite été approuvé au niveau fédéral et les travaux ont été entrepris selon la planification. Certains travaux finaux importants ne sont pas encore réalisés.

Le projet a été conduit avec une participation cantonale de 15% des frais subventionnables. La participation de la Confé-

dération est de 39%; elle est versée aux CFF via le canton dans le cadre du projet 431.1-FR-3004/0001.

2. Etat des coûts

Le montant décompté par la Confédération et le canton à la fin de l'année 2014 se monte à 14 000 000 francs, pour un volume de travaux admis de 14 060 000 francs. Les coûts effectifs du côté des CFF s'élèvent à 16 342 536 francs (30.9.2014).

Ces indications comprennent la TVA. Cette précision est donnée car les systèmes de suivi des coûts du côté des CFF ne comprennent pas cette taxe, ce qui a provoqué des malentendus.

3. Compétences fédérales et cantonales

Les CFF ont soumis par courrier du 30 avril 2015, et en accord avec les instances fédérales et cantonales impliquées, une

demande d'entrée en matière pour le subventionnement des coûts supplémentaires.

La question du moment adéquat pour le traitement d'un crédit additionnel a été abordée en 2014 déjà. Des changements de personnel à la Confédération et aux CFF ont conduit à des retards dans le traitement de ce dossier.

Au printemps 2015, l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) a communiqué que le canton devrait, en principe, rendre en premier lieu une décision pour poursuivre le traitement au niveau de la Confédération, laquelle se réfère au traitement cantonal du dossier.

Le projet de protection de la ligne CFF est traité comme projet individuel hors convention-programme «Ouvrages de protection» découlant de la loi fédérale sur les forêts (Lfo).

4. Raison du dépassement des coûts

La mise en soumission des travaux dans une procédure ouverte n'a conduit qu'à 3 offres d'entreprises. Même la moins chère de ces offres se situait clairement au-dessus du devis du projet. En conséquence, des surcoûts de l'ordre de 3,5 millions de francs étaient à craindre dès le départ du projet. Les raisons de l'évaluation trop basse des coûts lors de l'établissement du projet sont à rechercher dans le manque de références semblables et la complexité des travaux à réaliser.

Dans différentes correspondances, l'OFEV et le Service des forêts et de la faune (SFF) ont estimé que la présentation d'un projet complémentaire ne serait opportune que vers la fin du projet et qu'il fallait chercher des possibilités d'économies permettant de compenser les surcoûts. Il n'était pas envisageable de proposer un crédit complémentaire alors qu'aucun travail de génie civil n'avait été entrepris et qu'aucun versement de subvention n'avait eu lieu.

La complexité des travaux, diverses positions imprévues et des développements dans la technologie des systèmes d'alerte n'ont finalement pas permis d'atteindre l'objectif envisagé de réaliser des économies.

5. Travaux pas encore réalisés, pronostic des coûts finaux et coûts totaux admis

Les travaux encore ouverts, qui concernent avant tout la mise en place du système d'alarme, devraient être réalisés rapidement. Ce système consiste en la pose d'éléments détecteurs rattachés aux filets de protection situés en amont. En cas de charge, ce système renseigne automatiquement le système général de conduite du trafic ferroviaire des CFF et évite ainsi le risque de collisions ou d'accidents. Cet élément central du dispositif est complexe et des solutions techniques étaient encore en évaluation en 2014.

Description	Devis initial fr.	Etat actuel fr.	Coûts finaux projetés fr.
Honoraires	1 000 000	1 152 000	1 202 000
Filets de sécurité et d'alarme	2 000 000	1 087 000	2 038 000
Desserte	550 000	570 000	570 000
Evacuation des eaux	200 000	535 000	535 000
Travaux forestiers	100 000	104 000	104 000
Filets de protection contre coulées de boues	90 000	110 000	110 000
Achat de terrain et dédommagement	60 000	115 000	125 000
CFF-Infrastructure	145 000	249 000	249 000
Terrassement de la roche	9 020 000	11 380 000	11 380 000
Total sans TVA	13 165 000	15 302 000	16 313 000
Total avec TVA 6,8%	14 060 000	16 343 000	17 422 000

Aspects subventionnement	Projet 2011 fr.	Etat des versements fr.	Projet 2011 y c. crédit additionnel fr.
Coûts admis	14 060 000	14 000 000	17 400 000
Subvention cantonale 15%	2 109 000	2 100 000	2 610 000
Subvention fédérale 39%	5 483 400	5 460 000	6 786 000

La demande des CFF présente un pronostic de coûts finaux de 17 422 000 francs (y c. TVA).

Ce pronostic indique un dépassement des coûts admis pour subventionnement de 3 362 000 francs par rapport au projet initial de 2011. Il est proposé au Grand Conseil de réduire légèrement les coûts admis et de fixer un plafond des coûts subventionnables de 17 400 000 francs. Il en résultera des coûts additionnels admis de 3 340 000 francs, soit une participation cantonale additionnelle de 15% de ce montant, respectivement 501 000 francs.

D'autres crédits additionnels sont à exclure.

6. Calendrier et prochaines démarches

L'exécution des travaux de gros œuvre a été réalisée selon le planning du projet et les travaux ont été terminés vers la fin de l'année 2014. Divers travaux de finition ont subi un léger retard. Les intempéries de 2014 ont provoqué certaines complications et l'incident de début mai 2015 (glissement provoquant la destruction d'un filet et l'immobilisation d'un train) a mis en évidence l'urgence de la mise en place du système d'alarme.

Si les CFF, les instances fédérales et cantonales impliquées peuvent produire les décisions nécessaires dans des délais utiles, la finalisation du projet devrait être possible pour fin 2015. Un retard est toutefois possible avec un achèvement des travaux au plus tard à fin 2016.

Il s'agira suite à la décision cantonale de provoquer la décision fédérale. La demande sera soumise durant l'été 2015.

7. Référendum

Le crédit d'engagement initial de 2 109 000 francs et le crédit d'engagement additionnel de 501 000 francs totalisent 2 610 000 francs. Ce montant est inférieur aux montants déterminants prévus par la Constitution du canton de Fribourg du 16 mai 2004 (art. 45 et 46) et qui sont mentionnés dans l'ordonnance du 27 mai 2014 précisant certains montants liés aux derniers comptes de l'Etat. Il n'est par conséquent pas soumis au référendum financier obligatoire ou facultatif.

8. Conclusion

La ligne CFF Berne–Fribourg–Lausanne est d'une importance capitale pour le canton de Fribourg. Dès lors, le canton doit, dans le cadre de la tâche commune Confédération–cantons de «protection contre les dangers naturels», participer aux coûts supplémentaires selon les conditions cadres du projet en cours de réalisation. Les surcoûts sont prévus au budget 2016 du service compétent.

L'exécution de ces mesures réduira considérablement les risques consécutifs aux dangers naturels sur cette ligne et permettra l'achèvement des travaux initialement prévus.

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