

N°	Signature Signatur	Genre Typ	Affaire Geschäft	Traitement Behandlung	Personnes Personen	Remarques Bemerkungen	Cat. Kat.
1.	2013-GC-39	Divers <i>Verschiedenes</i>	Ouverture de la session <i>Eröffnung der Session</i>				
2.	2013-GC-4	Divers <i>Verschiedenes</i>	Communications <i>Mitteilungen</i>				
3.	2018-DAEC-171	Décret <i>Dekret</i>	Ouverture d'un crédit d'engagement pour la reconstruction du passage supérieur CFF et l'aménagement d'un couloir de bus et de bandes cyclables sur la route de la Fonderie, à Fribourg <i>Verpflichtungskredit für den Ersatzneubau der SBB-Überführung sowie die Einrichtung eines Busstreifens und von Radstreifen auf der Route de la Fonderie in Freiburg</i>	Entrée en matière et lecture <i>Eintreten und Lesung</i>	Jean-Daniel Wicht Rapporteur-e / <i>Berichterstatter/-in</i> Jean-François Steiert Représentant-e du Gouvernement / <i>Regierungsvertreter/-in</i>		I
4.	2018-GC-82	Motion <i>Motion</i>	Création d'une assurance perte de gain en cas de maladie au chômage <i>Schaffung einer Erwerbsausfallversicherung bei Krankheit während der Arbeitslosigkeit</i>	Prise en considération <i>Erheblicherklärung</i>	Philippe Savoy Auteur-e / <i>Urheber/-in</i> Elias Moussa Auteur-e / <i>Urheber/-in</i> Olivier Curty Représentant-e du Gouvernement / <i>Regierungsvertreter/-in</i>		

N°	Signature Signatur	Genre Typ	Affaire Geschäft	Traitement Behandlung	Personnes Personen	Remarques Bemerkungen	Cat. Kat.
5.	2018-GC-98	Motion <i>Motion</i>	Loi sur le salaire minimum <i>Gesetz über den Mindestlohn</i>	Prise en considération <i>Erheblicherklärung</i>	Xavier Ganioz Auteur-e / <i>Urheber/-in</i> Benoît Rey Auteur-e / <i>Urheber/-in</i> Olivier Curty Représentant-e du Gouvernement / <i>Regierungsvertreter/-in</i>		
6.	2017-GC-168	Postulat <i>Postulat</i>	Stratégie cantonale dans le domaine de la bioéconomie <i>Kantonale Strategie im Bereich der Biowirtschaft</i>	Prise en considération <i>Erheblicherklärung</i>	Eric Collomb Auteur-e / <i>Urheber/-in</i> Olivier Curty Représentant-e du Gouvernement / <i>Regierungsvertreter/-in</i>		
7.	2018-DFIN-125	Décret <i>Dekret</i>	Crédits supplémentaires compensés du budget de l'Etat de Fribourg pour l'année 2018 <i>Kompensierte Nachtragskredite zum Voranschlag des Staates Freiburg für das Jahr 2018</i>	Entrée en matière et lecture <i>Eintreten und Lesung</i>	Claude Brodard Rapporteur-e / <i>Berichterstatter/-in</i> Georges Godel Représentant-e du Gouvernement / <i>Regierungsvertreter/-in</i>		I

N°	Signature <i>Signatur</i>	Genre <i>Typ</i>	Affaire <i>Geschäft</i>	Traitement <i>Behandlung</i>	Personnes <i>Personen</i>	Remarques <i>Bemerkungen</i>	Cat. <i>Kat.</i>
8.	2017-GC-177	Motion <i>Motion</i>	Modification de la loi sur les impôts cantonaux directs (LICD) - Plafonnement des déductions pour frais de déplacement (art. 27) <i>Änderung des Gesetzes über die direkten Kantonssteuern (DStG) – Deckelung der Pendlerabzüge (Art. 27 DStG)</i>	Prise en considération <i>Erheblicherklärung</i>	Jacques Morand Auteur-e / <i>Urheber/-in</i> Thierry Steiert Auteur-e / <i>Urheber/-in</i> Georges Godel Représentant-e du Gouvernement / <i>Regierungsvertreter/-in</i>		



Message 2018-DAEC-171

4 décembre 2018

du Conseil d'Etat au Grand Conseil accompagnant le projet de décret relatif à l'ouverture d'un crédit d'engagement pour la reconstruction du passage supérieur CFF et l'aménagement d'un couloir de bus et de bandes cyclables sur la route de la Fonderie, à Fribourg

Nous sollicitons l'octroi d'un crédit d'engagement de 8 290 000 francs pour la reconstruction du passage supérieur CFF et l'aménagement d'un couloir de bus et de bandes cyclables sur la route de la Fonderie à Fribourg.

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

1. Situation	1
2. Projet	2
3. Aspects financiers	5
4. Montant du crédit demandé	7
5. Autres aspects	7
6. Conclusion	8

1. Situation

1.1. Limites géographiques du projet

La route cantonale Fribourg–Broc (axe n° 1200) est un axe prioritaire emprunté quotidiennement, au droit du projet, par un trafic moyen de 14 600 véhicules (TJM₂₀₁₅).

Le tronçon de la route de la Fonderie considéré par ce message se situe entre le croisement de la route de la Glâne (carrefour de Beaumont), non compris, et le croisement de la rue de l'Industrie, compris, soit une longueur totale de 430 m. Quelques aménagements mineurs sont également prévus devant la salle de concert *FriSon*.

La route cantonale franchit les lignes de chemin de fer des Chemins de fer fédéraux suisses (ci-après: CFF) par l'intermédiaire d'un passage supérieur (ci-après: PS).

Le plan donné en annexe 1 illustre la localisation du projet situé entièrement sur le territoire de la Ville de Fribourg.

1.2. Délégation de compétence

Par son ordonnance du 22 mai 2012, le Conseil d'Etat du canton de Fribourg a octroyé une délégation de compétence à la commune de Fribourg dont il est fait ici rappel de la teneur

de l'article 1 al. 1 let. a: «En matière routière, la commune de Fribourg a la compétence d'établir des plans de route cantonale pour les sections représentées sur le plan n° 1¹ et d'en pourvoir à leur exécution, à l'exclusion des ouvrages d'art.».

Ainsi, la Ville de Fribourg mène le projet *routier* alors que l'Etat de Fribourg, agissant par la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions, Service des ponts et chaussées, est responsable de l'ouvrage d'art, soit le PS CFF de la Fonderie.

1.3. Problématique

1.3.1. PS CFF de la Fonderie

Le PS CFF de la Fonderie permet à la route cantonale le franchissement de 3 voies de chemin de fer². Cet ouvrage, construit en 1948, se compose de deux structures distinctes.

Du côté Nord, le pont dispose d'un tablier nervuré comportant 6 poutres principales à inertie variable, appuyé sur des culées superficielles et des piles pendulaires. Les portées atteignent des valeurs de 8,20 m – 14,20 m – 8,20 m, pour

¹ La route de la Fonderie, touchée par le présent aménagement, est intégrée au plan n° 1.

² Deux voies sont en exploitation pour la ligne Berne–Lausanne, la 3^e voie (Est) servant de voie de garage.

un total de 30,60 m. La largeur de la chaussée existante est de 9,00 m, complétée par un trottoir de 2,90 m et de bordures de part et d'autres pour un total de 12,35 m. La construction et la conservation de cet ouvrage, construit à l'époque par la Ville de Fribourg alors propriétaire de la route, ont été réglées vis-à-vis des CFF par une convention signée le 24 novembre 1948. Lorsque cet axe est devenu une route cantonale, la Ville de Fribourg a été implicitement remplacée par l'Etat de Fribourg.

Du côté Sud, se trouve un pont-rail disposant d'un tablier beaucoup plus massif mais de portées globalement similaires au pont adjacent et d'une largeur totale de 4,35 m. Cet ouvrage, non utilisé actuellement, a été construit et financé de manière complète par les Entreprises électriques fribourgeoises (EEF, aujourd'hui Groupe e) pour une utilisation industrielle. Cette construction est concernée par une convention établie avec les CFF datée du 27 novembre 1948.

Aujourd'hui, l'ouvrage complet présente un état de dégradation avancé et un problème de sécurité structurale a imposé la mise en place d'une restriction de charge à 21 tonnes.

1.3.2. Route de la Fonderie

La route cantonale de la Fonderie accuse le poids des ans et présente une série de dégradations (ornière, fissuration, défauts de planéité) caractéristiques de travaux d'entretien réalisés ponctuellement. Un relevé d'état de la chaussée met notamment en lumière une grande hétérogénéité des épaisseurs de revêtement, des fondations de configurations différentes et une portance globalement insuffisante.

Sur cette base, un entretien lourd de la route de la Fonderie s'avère nécessaire.

Parallèlement à cela, la Confédération a décidé d'accorder un soutien financier au projet d'agglomération de 2^e génération (PA2) déposé par l'Agglomération de Fribourg en 2011. Dans ce document, il est considéré que la route de la Fonderie, intégrée au «système de ceinture gare – Pérolles», fait partie du «réseau structurant urbain, assurant l'accès aux différentes parties de l'agglomération à partir du réseau suprarégional et régional. Il constitue la trame de base viaire des secteurs urbains compacts». Concrètement, deux mesures bénéficient d'une aide de 40%, plafonnée toutefois aux montants indiqués lors du dépôt du PA2. Il s'agit des mesures suivantes:

- > 22.03: Aménagement de bandes cyclables sur la route de la Fonderie, section Est;
- > 42.01: Aménagement d'un couloir de bus et de bandes cyclables sur la route de la Fonderie, section Ouest.

La notion de «section» Est/Ouest s'entend par rapport au PS CFF, non considéré dans ces mesures.

2. Projet

2.1. PS CFF de la Fonderie

Sur la base des carences constatées à l'ouvrage, le Service des ponts et chaussées, accompagné des CFF, partenaires du projet en vertu de la convention du 24 novembre 1948, ont lancé l'étude de la reconstruction du PS CFF de la Fonderie.

Lors du développement du projet, les CFF ont imposé le rehaussement de 1 m, environ, du niveau de la route ceci afin d'offrir un agrandissement du gabarit d'espace libre présent sous l'ouvrage permettant l'intégration du gabarit ferroviaire *OCF 4 réduit*.

Le projet prévoit la construction d'un pont «intégral», c'est-à-dire caractérisé par une liaison monolithique entre les murs de culée et le tablier. Ce procédé permet de se passer d'appuis mécaniques et de joints de chaussée et assure ainsi un net avantage en termes de durabilité, de coûts d'entretien et de bruit (absence de joint). Ce type de construction représente le standard actuel.

La largeur de l'ouvrage s'inscrit bien sûr dans le prolongement du projet routier (cf. chapitre suivant) et admet une largeur totale de 17,25 m, hors-tout. Conformément aux exigences ferroviaires, les nouvelles culées seront disposées à une distance de 7,00 m de l'axe des voies de chemin de fer donnant ainsi une portée totale (longueur) de l'ouvrage de 23,50 m, soit une valeur inférieure à l'ouvrage existant, particularité suffisamment rare pour être soulevée. Le tablier du pont sera constitué de 15 poutres en béton préfabriqué et précontraint, liées par un surbéton. L'ouvrage sera fondé superficiellement. Des garde-corps et des protections au toucher des lignes de contact conformes aux exigences en vigueur permettront de sécuriser l'ouvrage. L'annexe 2 donne une fiche descriptive de l'ouvrage.

2.2. Route de la Fonderie

Le niveau supérieur du PS CFF de la Fonderie devant être rehaussé, une reprise du profil en long est bien évidemment requise. Ce point de départ, combiné aux considérants du chapitre 1.3.2, ont abouti au développement d'un projet d'aménagement complet de la route de la Fonderie sur le secteur considéré intégrant les éléments suivants (*indication de tous les éléments pris en charge par le projet, y compris éléments éditoriaux et de tiers, mention par ordre d'apparition Ouest -> Est, Nord -> Sud*):

- > Intégration d'un «by-pass» depuis la route de la Glâne;
- > Adaptation du portique de signalisation du carrefour de Beaumont;
- > Adaptation de la présélection vers le carrefour de Beaumont (spécifiquement étudiée);
- > Mise en place d'un trottoir de 2,50 m, continu du côté Nord;

- > Mise en place d'un couloir de bus en site propre sur toute la longueur de l'aménagement, côté Nord, incluant la bande cyclable;
- > Aménagement d'une chaussée composée de deux voies de circulation de 3,20 m;
- > Mise en place d'une bande cyclable continue côté Sud;
- > Mise en place d'un trottoir de 1,65 m, continu du côté Sud (actuellement discontinu);
- > Intégration de 4 passages piétons, sécurisés par des îlots et des feux de signalisation (valables pour ceux situés sur la route de la Fonderie);
- > Adaptation des carrefours des routes communales adjacentes et des accès riverains;
- > Création de deux arrêts de bus, avec baie d'une largeur de 8,00 m, conformes à la LHand;
- > Création d'un nouveau mur de soutènement longeant les parcelles du projet du PAD «Parc de la Fonderie» (Nord-Est du PS CFF);
- > Adaptation complète du carrefour de la rue de l'Industrie et réaménagement de la place située devant la salle de concert *FriSon* ainsi que quelques petits aménagements;
- > Mise à jour complète des services techniques situés dans l'infrastructure routière;
- > Renouvellement complet de l'éclairage public et des plantations;
- > Considérations et adaptations de toutes les influences des tiers riverains.

Cet aménagement intègre le profil caractéristique type suivant:

	Nord	Ouest	Est
2,50 m	Trottoir		
4,50 m	Couloir de bus, intégrant une bande cyclable	Mesure PA2 42.01	Mesure PA2 22.03 (bande cyclable seule)
3,20 m	Chaussée <-		
3,20 m	Chaussée ->		
1,50 m	Bande cyclable	Mesure PA2 42.01	Mesure PA2 22.03
1,65 m	Trottoir		
	Sud		

La configuration ci-dessus donne une largeur totale de 16,55 m, augmentée à 17,25 m pour le PS CFF en raison de la présence des deux bordures extérieures. La route existante se voit ainsi augmentée d'une largeur d'environ 3 m, prise quasiment entièrement du côté Nord, le bord de route côté Sud ne subissant qu'une légère correction.

Globalement, les travaux prévoient une mise en conformité totale de l'infrastructure et superstructure routières avec les lois et normes en vigueur, tout comme les directives reconnues dans le domaine.

2.3. Aspects environnementaux

D'une manière générale, l'incidence de ce projet d'aménagement sur l'environnement et l'atteinte au paysage sont minimales, compte tenu de la présence de la chaussée existante.

Le projet n'est pas soumis à une étude d'impact sur l'environnement. Il va sans dire toutefois que la législation environnementale sera en tout point respectée.

Lors de la réalisation des travaux, une attention particulière sera portée afin de limiter au maximum les possibles nuisances de tous genres.

2.3.1. Protection contre le bruit routier

Une étude de mise en conformité selon l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB) démontre que le tronçon concerné par le projet routier répond aux exigences en la matière. Un revêtement de type phonoabsorbant est prévu entre l'extrémité Est du projet et le PS CFF (non compris) à titre de mesure anticipée à l'assainissement au bruit routier.

Sur la section Ouest du projet, aucune mesure de protection contre le bruit n'est requise.

2.3.2. Evacuation des eaux de chaussées

Le principe de récolte des eaux superficielles de la route est conforme aux lois et normes en vigueur. Côté Ouest, l'évacuation des eaux de chaussée est entièrement assainie. Les points de récolte existants, raccordés sur la canalisation unitaire située en milieu de chaussée sont supprimés. Un nouveau collecteur pour les eaux de chaussées est construit et raccordé sur le réseau séparatif situé dans la route communale des Daillettes.

Selon les directives en vigueur et notamment sur la base d'une charge de trafic supérieure à 14 000 véhicules/jour, un traitement des eaux de chaussée est prévu avant leur rejet dans le collecteur d'eau claire existant. Il consiste en la mise en place d'unités de traitement ponctuelles compactes, assurant le dégrillage, la décantation et la filtration des pollutions dissoutes.

La canalisation unitaire existante est maintenue. Aucune intervention n'est prévue sur cette canalisation, à l'exception du rehaussement des chambres existantes sur le tronçon avec le profil en long modifié.

Côté Est, un nouveau collecteur pour les eaux de chaussée est construit depuis le PS CFF jusqu'au droit de l'accès à la rue de l'Industrie. Il est raccordé sur le collecteur unitaire existant. Ainsi, aucun traitement n'est prévu. Les points de récolte existants sont supprimés, mais la canalisation unitaire maintenue en l'état.

L'évacuation des eaux de chaussée du solde du tronçon n'est pas modifiée.

2.3.3. Protection des eaux souterraines

La route de la Fonderie se situe dans un secteur qui n'est soumis à aucune contrainte particulière en ce qui concerne la protection des eaux souterraines (secteur üB selon la terminologie de l'Office fédéral de l'environnement).

2.3.4. Ordonnance sur la protection des accidents majeurs (OPAM)

La route de la Fonderie est soumise à l'ordonnance fédérale sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM).

Au droit du mur de soutènement côté Est du PS CFF, la chute d'un véhicule est empêchée par la mise en place de dispositifs de retenue conformes aux exigences requises. Un système de bordure bouteroue (bordure plus haute que 20 cm) et un garde-corps sont disposés sur l'ouvrage.

Ce chapitre est traité par une étude complémentaire demandée par le Service de l'environnement.

2.4. Autres aspects

2.4.1. Périmètre archéologique

Un périmètre archéologique est recensé sur une partie du tronçon de la route de la Fonderie, dans la zone Nord-Est du PS CFF.

Lors de la réalisation des travaux, et plus particulièrement lors des travaux d'excavation de la culée et du mur de soutènement, une attention particulière sera donnée en coordination avec les indications du Service archéologique de l'Etat de Fribourg.

2.4.2. Services techniques

Un réseau important de services techniques est présent dans la route de la Fonderie (électricité, télécommunication, eau, gaz, etc.). Les tracés de ces installations seront adaptés à la nouvelle géométrie de la chaussée. Des adaptations importantes sont indispensables au droit du PS CFF ainsi qu'au droit de la rue de l'Industrie. A noter que les conduites de gaz et d'eau potable transitent d'ores et déjà sous les voies CFF.

2.4.3. Eclairage public

L'éclairage public sera complètement renouvelé et adapté à la géométrie de la route. Aucun mât d'éclairage n'est prévu sur l'ouvrage du PS CFF.

2.4.4. Plantations

L'élargissement de la route de la Fonderie implique la suppression d'arbres existants qui seront remplacés dans la mesure du possible. Les emplacements définitifs doivent encore faire l'objet de coordination et validation avec les services concernés et les projets tiers.

2.5. Etat des procédures d'autorisation et adjudication des travaux

Un appel d'offres mandataire a été lancé en 2003 selon une procédure sur invitation concluant à l'adjudication des prestations au bureau d'ingénieurs DMA Ingénieurs SA à Fribourg.

Après treize ans d'études au gré des priorités du Service des ponts et chaussées et de difficultés inhérentes au développement d'un projet en milieu urbain avec de multiples acteurs, le dossier a été mis à l'enquête publique dans la Feuille officielle n° 9 du 4 mars 2016.

Durant le délai imparti, quatre oppositions ont été déposées qui ont toutes été levées suite à l'organisation de séances de conciliation. Le 6 septembre 2017, la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions a approuvé les plans du projet définitif.

Les discussions liées à certaines acquisitions de terrain nécessaires sont encore en cours.

L'appel d'offres pour la réalisation des travaux d'entreprises a été subdivisé en deux lots afin de s'assurer que les prestataires soient spécialisés dans le type de travaux prévus. Ces lots sont:

- > Lot 1: Aménagement de la route de la Fonderie;
- > Lot 2: Reconstruction du PS CFF de la Fonderie.

Pour ces appels d'offres, une procédure en deux phases a été retenue. Après la publication des appels d'offres le 25 mai 2018, les entreprises ont déposé, dans le cadre de la phase 1, leur offre ne contenant que l'indication du prix (accompagnée de quelques documents administratifs prouvant leur aptitude à soumissionner). Une ouverture publique a alors été organisée. Sur la base des résultats obtenus, les entreprises qui le désiraient avaient le loisir de participer à la phase 2 de la procédure d'appel d'offres en déposant, le 27 juillet 2018, le dossier complet contenant toutes les pièces techniques.

Concernant le lot 1, trois offres des prestations ont été transmises lors de la phase 1 en affichant une dispersion (différence entre l'offre la meilleure marché et la plus chère) de 19%, ce qui conforte l'idée de ne présenter une proposition de crédit d'engagement que sur la base d'offres rentrées. Toutefois, lors de la phase 2, une seule entreprise – celle ayant déposé l'offre la moins onéreuse – a transmis le dossier complet.

Pour le lot 2, une seule offre de prestations a été remise lors de la phase 1 et, partant, de la phase 2.

L'analyse des offres des entreprises est en cours et les travaux seront adjugés par le Conseil d'Etat sous réserve de l'acceptation par le Grand Conseil de la présente demande.

2.6. Calendrier et gestion du trafic

En l'état d'avancement du projet, il est prévu un démarrage des travaux pour le début juin 2019.

Les travaux s'organiseront en deux phases principales:

- > La première phase comprend la réalisation du demi-pont et demi-chaussée côté Nord entre le carrefour de Beaumont et l'accès à la rue de l'Industrie. La modification de l'embranchement de la rue de l'Industrie sur la route de la Fonderie est également réalisée durant cette première phase.
- > La deuxième phase comprend la réalisation du demi-pont et demi-chaussée côté Sud entre le carrefour de Beaumont et l'accès à la rue de l'Industrie.

Les travaux au droit du carrefour de Beaumont seront concentrés sur une durée la plus réduite possible, afin de minimiser les nuisances sur le fonctionnement du carrefour.

Basée sur cette procédure de réalisation, la durée des travaux est estimée à 24 mois.

L'étude de la réalisation des travaux tient compte de l'importance de la route de la Fonderie dans le tissu urbain en assurant le maintien de deux voies de circulation durant toute la durée des travaux (hors travaux spécifiques et de courte durée). Un cheminement des piétons, d'une largeur utile de 1,2 m, est également garanti pendant les travaux.

2.7. Analyse des risques

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

- > Réalisation du PS CFF de la Fonderie extrêmement complexe car devant être réalisé sous trafics ferroviaire et routier. Les fermetures des voies de chemin de fer sont limitées à de très courtes périodes nocturnes, principalement le week-end;
- > L'absence de connaissance complète de la configuration du pont, notamment des fondations;
- > La qualité du sol et la quantité d'eau dans le terrain peuvent influencer les fondations du pont et, dans une moindre mesure, le projet routier;
- > Accidents pendant le chantier notamment sur le pont;
- > Découverte de vestiges archéologiques (cf. chapitre 2.4.1);
- > Découverte d'un terrain pollué inconnu;

- > Présence de conduites industrielles pas connues ou pas reportées correctement sur les plans mis à disposition;
- > Voisins revendicateurs (acquisitions de terrain pas closes);
- > Devis descriptifs, base des offres des entreprises, pas complets.

La combinaison de tous ces éléments justifie la considération d'une réserve de 10% sur l'ensemble des prestations prévues.

2.8. Développement durable

Ce dossier a fait l'objet d'une analyse sous l'angle du développement durable à l'aide de l'instrument «Boussole 21». L'analyse a permis de constater que le projet respecte les principes du développement durable, en particulier en améliorant la desserte en transports publics, en aménagements de bandes cyclables et divers éléments propres à la mobilité douce.

3. Aspects financiers

3.1. Coûts des travaux

Les coûts des travaux s'articulent ainsi:

Montants hors-tax, sans divers et imprévus	Fr.
Honoraires pour mandats d'ingénieur civils	958 900
Honoraires pour mandats de spécialistes	379 300
Prestations propres SPC/CFF et frais administratifs	1 089 600
Travaux: Route de la Fonderie (Lot 1)	3 726 500
Travaux: PS CFF de la Fonderie (Lot 2)	3 868 700
Prestations annexes aux travaux	598 000
Acquisitions de terrain	2 531 900
Montant total des travaux (hors-tax)	13 152 900

3.2. Répartition financière

La répartition des coûts du projet est complexe car faisant intervenir un nombre important de partenaires, à savoir:

- > Etat de Fribourg, agissant par la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions, Service des ponts et chaussées;
- > CFF, Division Infrastructure Lausanne;
- > Ville de Fribourg, Direction de l'édilité;
- > Tiers: sociétés fournisseuses de services techniques, riverains institutionnels et privés.

D'une manière très générale et quelque peu simplifiée, la clé de répartition considérée admet les règles suivantes:

- > Pour le PS CFF existant (ouvrage Nord), la convention du 24 novembre 1948, liant les CFF et l'Etat de Fribourg, admet une répartition aux coûts du PS CFF à hauteur de 40%, resp. 60%. Les coûts liés au rehaussement de

l'ouvrage et les incidences sur la correction du profil en long de la route sont pris en charge par les CFF. L'Etat de Fribourg prend toutefois à sa charge la largeur supplémentaire créée par la mise en place d'un couloir de bus en site propre (différence entre la largeur avant et après travaux).

- > La convention du 27 novembre 1948 liant les CFF au Groupe e traite de la prise en charge de la démolition du pont-rail existant (ouvrage Sud). Cette convention requérant une interprétation, une nouvelle convention éclaircit les points le méritant.
- > Dans le domaine routier, les coûts à la charge de l'Etat de Fribourg sont:
 - l'aménagement de la chaussée sur la largeur admise par l'article 24 al. 1 et 3 RELR (bande passante) et des bandes cyclables (y c. le revêtement phonoabsorbant);
 - le couloir de bus en site propre, conformément à la décision de principe du Conseil d'Etat du 6 juin 2016;
 - les arrêts de bus (avec une participation de 20% des TPF).
- > Les coûts à la charge de la Ville de Fribourg, soit les travaux et installations à caractère édilitaire (art. 50a LR), sont:
 - les aménagements routiers qui se situent hors de la «bande passante» (cf. ci-dessus), comme la présélection du carrefour de Beaumont, par exemple;
 - l'adaptation des routes communales;
 - les trottoirs;
 - les plantations;
 - l'éclairage public.
- > Les sociétés fournisseuses de services techniques prennent à leur charge les frais liés au déplacement de leurs installations;
- > Les propriétaires riverains assument les travaux qu'ils commandent pour eux-mêmes (en profitant de la synergie apportée par les travaux).

Au regard de la complexité effective de la répartition des coûts, un document spécifique a été établi afin de fixer de manière la plus exhaustive possible les différentes «règles du jeu» en admettant une segmentation successive des prestations selon le principe suivant:

Projet général -> Segmentation par localisation -> Segmentation par prestations.

Les travaux de construction ont ainsi été séparés en deux lots, quinze segmentations géographiques (localisations) et six segmentations par prestations (volumique, massique, surfacique, etc.).

Cette manière de procéder, certes fastidieuse, permet d'obtenir une clé de répartition la plus précise possible, notamment concernant les prestations liées à différents partenaires (par exemple: l'évacuation des eaux de chaussée, les terrassements, les emprises de terrains, etc.). La réflexion a été poursuivie

afin de rendre «utilisable» cet outil pour le suivi du chantier et l'établissement des décomptes finaux.

Au final, les coûts pour les travaux de génie civil sont basés sur le montant de l'offre économiquement la plus avantageuse.

Les coûts des acquisitions sont calculés selon les conventions de cession de terrain.

3.3. Subventions du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)

Le présent projet comprend deux mesures du PA2 de l'Agglomération de Fribourg subventionnées par la Confédération, à savoir:

- > 22.03: Aménagement de bandes cyclables sur la route de la Fonderie, section Est;
- > 42.01: Aménagement d'un couloir de bus et de bandes cyclables sur la route de la Fonderie, section Ouest.

Les montants des subventions de ces deux mesures figurent dans le tableau de l'annexe 4.

Le mécanisme de subventionnement de la Confédération appelle les remarques suivantes:

- > La Confédération plafonne son subventionnement aux montants indiqués lors du dépôt du PA2. Demeurent réservés les coûts de la TVA et le renchérissement.
- > La participation financière fédérale est attribuée au propriétaire de la route. La Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions préparera les demandes d'établissement des conventions de financement entre l'Etat et l'OFROU (représentant de la Confédération) de chacune de ces mesures. Ce n'est que lorsque ces conventions de financement seront signées que les travaux correspondants pourront démarrer.
- > Le taux de subventionnement de chacune de ces mesures est de 40%, ce qui correspond – selon l'Accord sur les prestations du PA2 du 9 juillet 2015 entre la Confédération, l'Etat et l'Agglomération de Fribourg – pour la mesure 22.03 à une contribution fédérale maximale de 130 000 francs et pour la mesure 42.01 de 330 000 francs.
- > La mesure 22.03 concerne le tronçon de la route de la Fonderie entre le PS CFF de la Fonderie (non compris) et le carrefour de la route des Arsenaux. Au regard du montant plafonné à disposition et du fait que des bandes cyclables sont déjà disposées sur le tronçon Est de cette mesure, il est admis que l'entièreté des subventions est utilisée pour le présent projet.
- > A noter que les montants des investissements et partant les subventions admises, qui se retrouvent également dans la *Convention relative au PA2 de Fribourg et aux*

implications financières des différentes parties du 5 mai 2015, sont dépassés car ils ne tenaient pas compte des acquisitions de terrain nécessaires au projet. Sur la base des considérants ci-dessus, le solde des prises en charge, après obtention de la subvention, sera à la charge de l'Etat de Fribourg s'agissant finalement de la mise en place de bandes cyclables et d'un couloir de bus en site propre.

- > Il convient enfin de souligner que ces deux mesures du PA2 doivent être réalisées (décomptes finaux transmis à l'OFROU) avant le 31 décembre 2027, sous peine de perte des subventions admises.

3.4. Synthèse

Les annexes 3 à 5 indiquent les principales positions du devis et la répartition financière validée par les partenaires (sous réserve de la décision formelle du législatif communal, des CFF et de l'obtention des subventions admises dans le cadre des mesures du PA2 de l'Agglomération de Fribourg).

4. Montant du crédit demandé

Le montant total du crédit demandé se décompose comme suit:

	Fr.	Fr.
Montant total des études et des travaux HT		13 152 900
Montant de la participation de CFF Infrastructure	2 473 500	
Montant de la participation de la Ville de Fribourg	1 703 200	
Montant de la contribution de la Confédération (mesure 22.03, PA2 Fribourg)	147 900	
Montant de la contribution de la Confédération (mesure 42.01, PA2 Fribourg)	375 500	
Montant de la participation des services techniques et des tiers	411 400	
Montant à la charge de l'Etat de Fribourg HT		8 041 400
Prestations propres SPC	444 000	
TVA (pas de TVA sur les acquisitions de terrain)		522 600
Réserve pour divers et imprévus		856 400
Montant à la charge de l'Etat, y compris réserve TTC		8 976 400
Crédits d'engagement déjà disponibles TTC	689 707	
Crédit d'engagement demandé par le présent décret (arrondi) TTC		8 290 000

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 respecte la répartition des charges en matière routière entre le canton et les communes.

Il n'a pas d'influence sur l'effectif du personnel de l'Etat et n'est pas concerné par les questions d'eurocompatibilité.

Une grande partie des coûts est basée sur le montant des offres économiquement les plus avantageuses que les entreprises de construction ont déposées en juillet 2018 après un appel d'offres selon la procédure ouverte des marchés publics, offres elles-mêmes basées sur des devis descriptifs rédigés à l'issue de la phase SIA 103/2013 «Projet de l'ouvrage». Un degré d'incertitude (voir analyse de risque au chapitre 2.3) de 15% demeure toutefois pour l'ensemble des travaux.

Le taux de TVA est de 7,7% et ne devrait pas varier d'ici la fin des travaux. Certaines prestations déjà honorées dans le cadre du projet sont concernées par des taux de TVA de 7,6% et 8,0%.

3.5. Variations économiques

Les variations économiques (indexation et renchérissement) peuvent avoir une influence sur le montant final des travaux. Le décret (article 3) intègre ces variations.

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 4 586 348 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, 9 172 696 francs), le projet de décret n'est pas soumis au referendum financier facultatif.

6. Conclusion

Le projet s'inscrit dans le programme gouvernemental de la législature 2017–2021 puisqu'il participe au renforcement du centre cantonal et répond aux ambitions d'adaptation des infrastructures, de promotion de la mobilité durable et de garantie de la sécurité.

Nous vous invitons à accepter le présent décret.

Annexes

1. Plan de situation du projet avec périmètre d'intervention
2. PS CFF de la Fonderie, description de l'ouvrage
3. Coût global du projet et répartition par partenaires
4. Contribution de la Confédération aux mesures du PA2 Fribourg
5. Répartition des coûts et part à la charge de l'Etat



Botschaft 2018-DAEC-171

4. Dezember 2018

**des Staatsrats an den Grossen Rat
zum Dekretsentwurf über einen Verpflichtungskredit für den Ersatzneubau der
SBB-Überführung sowie die Einrichtung eines Busstreifens und von Radstreifen auf der
Route de la Fonderie in Freiburg**

Wir ersuchen um einen Verpflichtungskredit von 8 290 000 Franken für den Ersatzneubau der SBB-Überführung sowie die Einrichtung eines Busstreifens und von Radstreifen auf der Route de la Fonderie in Freiburg.

Die Botschaft ist wie folgt gegliedert:

1. Situation	9
2. Projekt	10
3. Finanzielle Folgen	13
4. Höhe des beantragten Kredits	15
5. Andere Folgen	16
6. Schlussfolgerung	16

1. Situation

1.1. Geografisches Umfeld des Projekts

Die Kantonsstrasse Freiburg–Broc (Achse Nr. 1200) ist eine Hauptstrasse mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von 14 600 Fahrzeugen pro Tag (DTV₂₀₁₅) auf der Höhe des Projekts.

Der Abschnitt der Route de la Fonderie, der Gegenstand dieser Botschaft ist, befindet sich zwischen dem Knoten der Route de la Glâne (Kreuzung Beaumont), der nicht Teil des Projekts ist, und dem Knoten der Rue de l'Industrie, der Teil des Projekts ist, und hat eine Länge von 430 m. Daneben sind ein paar geringfügige Arbeiten vor dem Konzertsaal *FriSon* vorgesehen.

Diese Kantonsstrasse quert die Eisenbahnlinien der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) mittels einer Überführung (UEF).

Aus Anhang 1 sind die Situation und der Perimeter des Projekts ersichtlich, das sich vollständig auf dem Gebiet der Stadt Freiburg befindet.

1.2. Übertragung der Kompetenz

Mit seiner Verordnung vom 22. Mai 2012 über die Zuständigkeit der Gemeinde Freiburg im Bereich Strasse hat der Staatsrat der Stadt Freiburg bestimmte Befugnisse im Bereich

Strasse erteilt. Artikel 1 Abs. 1 Bst. a der Verordnung besagt hierzu, dass die Gemeinde Freiburg im Bereich Strasse für das Ausarbeiten und Ausführen der Pläne für die im Plan Nr. 1¹ festgelegten Kantonsstrassenabschnitte zuständig ist; davon ausgenommen sind die Kunstbauten.

Das heisst, die Stadt Freiburg wird das *Strassenprojekt* leiten, während der Staat Freiburg über die Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion bzw. das Tiefbauamt für die Kunstbaute (die SBB-UEF La Fonderie) zuständig ist.

1.3. Problemstellung

1.3.1. SBB-Überführung La Fonderie

Dank der SBB-UEF La Fonderie kann die Kantonsstrasse die 3 Eisenbahnlinien² kreuzungsfrei queren. Dieses Bauwerk, das 1948 gebaut wurde, besteht aus zwei separaten Strukturen.

Auf der Nordseite besitzt die Brücke eine Rippenplatte, die 6 Hauptträger mit variablem Trägheitsmoment umfasst und auf Oberflächenwiderlagern und pendelartigen Stützpfelern ruht. Die Spannweiten betragen 8,20 m – 14,20 m – 8,20 m

¹ Die Route de la Fonderie, die Gegenstand des hier behandelten Projekts ist, ist Teil des Plans Nr. 1.

² Zwei Gleise werden für die Linie Bern–Lausanne genutzt; das dritte Gleis (im Osten) dient als Nebengleis.

und erreichen eine Gesamtlänge von 30,60 m. Die Breite der bestehenden Fahrbahn beträgt 9,00 m. Dazu kommen ein 2,90 m breites Trottoir sowie auf beiden Seiten der Fahrbahn ein Rand. Die Gesamtbreite beträgt damit 12,35 m. Der Bau und die Erhaltung dieses Bauwerks, das gebaut worden ist, als die Stadt Freiburg Eigentümerin der Strasse war, wurden am 24. November 1948 in einer Vereinbarung mit den SBB geregelt. Als diese Achse in das Kantonsstrassennetz aufgenommen wurde, ersetzte der Staat Freiburg implizit die Stadt Freiburg.

Auf der Südseite befindet sich eine Eisenbahnbrücke mit einer deutlich massiveren Platte, deren Tragweiten jedoch vergleichbar sind mit der Brücke daneben und die eine Gesamtbreite von 4,35 m aufweist. Dieses Bauwerk, das derzeit nicht genutzt wird, ist für eine industrielle Nutzung vollständig von den Freiburgischen Elektrizitätswerken (heute Groupe E) gebaut und finanziert worden. Es ist Gegenstand einer Vereinbarung mit den SBB, die am 27. November 1948 unterzeichnet wurde.

Heute befindet sich das gesamte Bauwerk in einem schlechten Zustand. Wegen der mangelnden Tragsicherheit wurde die maximale Last auf 21 Tonnen begrenzt.

1.3.2. Route de la Fonderie

Die Kantonsstrasse ist in die Jahre gekommen und weist zahlreiche Beschädigungen auf (Abrieb, Risse, mangelhafte Ebenheit), die typisch für punktuelle Unterhaltsarbeiten sind. So ergab eine Zustandserhebung der Fahrbahn, dass die Dicke der Beläge äusserst heterogen ist, die Foundationen unterschiedlich beschaffen sind und die Tragfähigkeit insgesamt ungenügend ist.

Mit anderen Worten, für die Route de la Fonderie sind bauliche Unterhaltsarbeiten nötig.

Parallel dazu beschloss der Bund, das Agglomerationsprogramm der 2. Generation (AP2), das die Agglomeration Freiburg 2011 eingereicht hat, finanziell zu unterstützen. In diesem Dokument wird die Route de la Fonderie, die im Gürtelsystem Bahnhof – Pérolles integriert ist, als Teil des strukturprägenden Strassennetzes betrachtet, der vom supraregionalen und regionalen Netz her Zugang zu den verschiedenen Sektoren der Agglomeration gibt. Dieses Netz bildet das Strassengrundraster der kompakten städtischen Räume. Konkret beteiligt sich der Bund zu 40% an zwei Massnahmen (der Beitrag ist auf der Grundlage des bei der Einreichung des AP2 angegebenen Betrags nach oben begrenzt). Es handelt sich um folgende Massnahmen:

- > 22.03: Einrichtung von Radstreifen auf der Route de la Fonderie, Ostabschnitt;
- > 42.01: Einrichtung eines Busstreifens und von Radstreifen auf der Route de la Fonderie, Westabschnitt.

Die SBB-Überführung, die nicht Teil dieser Massnahmen ist, bildet die Grenze zwischen dem Ost- und Westabschnitt der Route de la Fonderie.

2. Projekt

2.1. SBB-Überführung La Fonderie

Aufgrund der festgestellten Mängel der Kunstbaute haben das Tiefbauamt zusammen mit den SBB, die gestützt auf die Vereinbarung des 24. November 1948 als Partner handeln, eine Studie für den Ersatzneubau der SBB-UEF La Fonderie durchgeführt.

Bei der Entwicklung des Projekts haben die SBB verlangt, dass die Strasse um rund 1 m erhöht wird, um das Lichtraumprofil unter der Unterführung zu vergrössern und so das Lichtraumprofil *EBV 4 reduziert* integrieren zu können.

Das Projekt sieht den Bau einer integralen Brücke vor. Damit ist eine Brücke gemeint, bei der die Widerlagerwände und die Fahrbahnplatte monolithisch verbunden sind. Dadurch sind weder mechanische Lager noch Fahrbahnübergänge nötig. Ausserdem wirkt sich diese Bauweise positiv auf die Dauerhaftigkeit, die Unterhaltskosten und die Lärmimmissionen (Fehlen von Übergängen) aus. Dieser Bautyp entspricht dem derzeitigen Standard.

Die Breite der Kunstbaute folgt selbstredend dem Strassenprojekt (vgl. Kapitel weiter unten) und sieht eine Gesamtbreite von 17,25 m vor. In Übereinstimmung mit den bahnspezifischen Anforderungen werden die neuen Widerlager eine Distanz von 7,00 m zur Gleisachse aufweisen, was bedeutet, dass die Überführung eine Spannweite (Länge) von 23,50 m haben wird. Die Kunstbaute wird somit eine geringere Spannweite aufweisen als die heutige Kunstbaute, was selten vorkommt. Die Brückenplatte wird 15 vorfabrizierte, vorgespannte Betontträger umfassen, die mit einem Überbeton verbunden sind. Das Bauwerk wird flach fundiert sein. Es wird mit Geländern abgesichert und die Oberleitungen sind der zufälligen Berührung entzogen, so wie es die einschlägigen Normen verlangen. Weitere Details zur Kunstbaute finden sich im Anhang 2.

2.2. Route de la Fonderie

Weil die SBB-UEF La Fonderie erhöht werden muss, muss auch das Längenprofil der Strasse angepasst werden. Dieser Ausgangspunkt und die im Kapitel 1.3.2 dargelegten Erwägungen führten zur Ausarbeitung eines Projekts, das den vollständigen Ausbau der Route de la Fonderie im betroffenen Sektor mit folgenden Elementen vorsieht (*Angabe aller Elemente, die vom Projekt übernommen werden, einschliesslich der städtebaulichen Elemente und der Elemente Dritter; in der Reihenfolge West -> Ost, Nord -> Süd*):

- > Integration eines Bypasses ab der Route de la Glâne;

- > Anpassung des Signalportals bei der Kreuzung Beaumont;
- > Anpassung der Vorsortierung in Richtung der Kreuzung Beaumont (spezifische Analyse);
- > Bau eines durchgehenden, 2,50 m breiten Trottoirs auf der Nordseite;
- > Einrichtung auf der Nordseite einer Busspur in Eigenstrasse mit Radstreifen auf der gesamten Länge des Projekts;
- > Verwirklichung einer Fahrbahn mit zwei 3,20 m breiten Fahrstreifen;
- > Einrichtung eines durchgehenden Radstreifens auf der Südseite;
- > Bau eines durchgehenden, 1,65 m breiten Trottoirs auf der Südseite (ist derzeit unterbrochen);
- > Integration von 4 Fussgängerstreifen mit Mittelinsel und Verkehrsampeln (gilt für die Fussgängerstreifen auf der Route de la Fonderie);
- > Anpassung der angrenzenden Gemeindestrassen-Knoten und der Grundstückzufahrten;
- > Schaffung von zwei 8,00 m breiten Bushaldebuchten gemäss Vorgaben des BehiG;
- > Bau einer Stützmauer entlang der Parzellen des DBP-Projekts «Parc de la Fonderie» (im Nordosten der SBB-UEF);
- > vollständige Anpassung des Knotens der Rue de l'Industrie und Neugestaltung des Platzes vor dem Konzertsaal *FriSon* und andere geringfügige Anpassungen;
- > komplette Aktualisierung der technischen Dienste in der Strasseninfrastruktur;
- > Runderneuerung der öffentlichen Beleuchtung und der Bepflanzungen;
- > Berücksichtigung aller Einflüsse der Anrainer und entsprechende Anpassungen.

Das Normalprofil kann wie folgt zusammengefasst werden:

Nord		West	Ost
2,50 m	Trottoir		
4,50 m	Busspur mit Radstreifen	Massnahme AP2 42.01	Massnahme AP2 22.03 (nur Radstreifen)
3,20 m	Fahrbahn <-		
3,20 m	Fahrbahn ->		
1,50 m	Radstreifen	Massnahme AP2 42.01	Massnahme PA2 22.03
1,65 m	Trottoir		
Süd			

Dies ergibt eine Gesamtbreite von 16,55 m. Zusammen mit den beiden äusseren Rändern wird die SBB-UEF somit eine Breite von 17,25 m haben. Die Strasse wird damit auf der Nordseite (die Südseite wird nur ganz leicht angepasst) um rund 3 m verbreitert.

Ganz allgemein werden die Strasseninfrastruktur und der Strassenoberbau vollständig an die geltenden Gesetze und

Normen sowie an die in diesem Bereich anerkannten Richtlinien angepasst.

2.3. Umweltaspekte

Insgesamt hat das Projekt, weil die Strasse bereits besteht, nur geringfügige Auswirkungen auf die Umwelt und die Landschaft.

Für das Projekt muss keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden. Dessen ungeachtet wird aber die Gesetzgebung über den Umweltschutz selbstverständlich vollumfänglich eingehalten.

Während der Arbeiten wird ganz besonders darauf geachtet werden, dass die Emissionen aller Arten auf ein Minimum reduziert werden.

2.3.1. Lärmschutz

Aus einer Konformitätsstudie gemäss der Lärmschutz-Verordnung des Bundes (LSV) geht hervor, dass das vorliegende Projekt auf dem betroffenen Strassenabschnitt alle einschlägigen Vorgaben erfüllt. Am östlichen Ende des Projekts und der SBB-UEF (nicht eingeschlossen) soll als präventive Strassenlärmschutzmassnahme ein lärmarmes Strassenbelag eingebaut werden.

Auf der Westseite des Projekts ist keine Lärmschutzmassnahme nötig.

2.3.2. Fahrbahntwässerung

Die vorgesehene Strassenentwässerung entspricht den geltenden rechtlichen und technischen Normen. Auf der Westseite wird die Strassenentwässerung vollständig saniert. Die bestehenden Installationen in der Mitte der Fahrbahn zur Ableitung des Abwassers, die an die Kanalisation im Mischsystem angeschlossen sind, werden beseitigt. An deren Stelle wird ein neuer Sammelkanal für das Strassenabwasser gebaut und bei der Gemeindestrasse Les Daillettes an ein Kanalisationsnetz im Trennsystem angeschlossen.

Gestützt auf die geltenden Weisungen und namentlich aufgrund der Verkehrsbelastung von über 14 000 Fahrzeugen pro Tag ist vorgesehen, dass das Strassenabwasser behandelt wird, bevor es in die Sauberwasserkanalisation eingeleitet wird. Diese Behandlung erfolgt mit punktuellen kompakten Installationen für die Behandlung der gelösten Verunreinigungen (Rechen-, Absetzungs- und Filtrationsinstallationen).

Die bestehende Kanalisation im Mischsystem wird belassen. Mit Ausnahme der Anhebung der bestehenden Schächte auf dem Abschnitt mit geändertem Längensprofil sind bei dieser Kanalisation keine Arbeiten geplant.

Auf der Ostseite wird ein neuer Sammelkanal für das Strassenabwasser zwischen der SBB-UEF und der Einmündung der Rue de l'Industrie gebaut werden, der an einen bestehenden Sammelkanal im Trennsystem angeschlossen werden wird. Entsprechend ist hier keine Behandlung vorgesehen. Die bestehenden Einlaufschächte werden entfernt, die Kanalisation im Einheitssystem jedoch beibehalten.

Die Strassenentwässerung auf dem restlichen Abschnitt wird nicht geändert.

2.3.3. Schutz der unterirdischen Gewässer

Die Route de la Fonderie befindet sich in einem Sektor, der keinen besonderen Einschränkungen oder Vorschriften für den Grundwasserschutz unterstellt ist (Sektor üB gemäss Terminologie des Bundesamts für Umwelt).

2.3.4. Bundesverordnung über den Schutz gegen Störfälle (StFV)

Die Route de la Fonderie unterliegt der Bundesverordnung über den Schutz gegen Störfälle (StFV).

Bei der Stützmauer auf der Ostseite der UEF-SBB wird der Absturz von Fahrzeugen mit einem Rückhaltesystem gemäss einschlägigen Normen verhindert. Auf dem Bauwerk werden radabweisende Ränder (mit einer Höhe von über 20 cm) und ein Sicherheitsgeländer errichtet werden.

Dieses Thema wird in einer Zusatzstudie behandelt, die vom Amt für Umwelt in Auftrag verlangt wurde.

2.4. Andere Aspekte

2.4.1. Archäologischer Perimeter

Auf einem Teilabschnitt der Route de la Fonderie, in der nordöstlichen Zone der UEF-SBB ist ein archäologischer Perimeter verzeichnet.

Während der Arbeiten, namentlich während der Aushubarbeiten für das Widerlager und die Stützmauer, wird dem Perimeter in Koordination mit den Angaben des Amtes für Archäologie des Staats Freiburg eine besondere Beachtung geschenkt werden.

2.4.2. Technische Dienste

In der Route de la Fonderie gibt es ein bedeutendes Netz für technische Dienste (Strom, Telekommunikation, Wasser, Gas usw.). Die Streckenführung dieser Einrichtungen wird an die neue Strassengeometrie angepasst werden. Bei der SBB-UEF und bei der Rue de l'Industrie müssen bedeutende Anpassungen vorgenommen werden. Dem ist anzufügen, dass die Gas- und Trinkwasserleitungen bereits unter die SBB-Gleise durchgeleitet werden.

2.4.3. Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung wird vollständig erneuert und an die Strassengeometrie angepasst werden. Auf der SBB-UEF ist kein Lichtmast vorgesehen.

2.4.4. Bepflanzungen

Für die Verbreiterung der Route de la Fonderie müssen bestehende Bäume entnommen werden. Diese Bäume werden soweit möglich ersetzt werden. Für die Bestimmung und Validierung der definitiven Standorte ist eine Koordination mit den betroffenen Dienststellen und Drittprojekten nötig.

2.5. Stand der Genehmigungs- und Vergabeverfahren

2003 wurde eine Ausschreibung im Einladungsverfahren durchgeführt. Im Anschluss daran wurde der Leistungsauftrag dem Ingenieurbüro DMA Ingénieurs SA, Freiburg, zugeschlagen.

Nach dreizehn Jahren Studien (die Dauer kann mit den Prioritäten des Tiefbauamts und den Schwierigkeiten, die mit der Entwicklung eines Projekts im städtischen Umfeld und mit zahlreichen Akteuren einhergehen, erklärt werden) wurde das Dossier am 4. März 2016 im Amtsblatt Nr. 9 öffentlich aufgelegt.

Innerhalb der gesetzten Frist wurden vier Einsprachen eingereicht, die allesamt in Einigungsverhandlungen erledigt werden konnten. Am 6. September 2017 genehmigte die Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion die Pläne des Bauprojekts.

Die Diskussionen zum Erwerb bestimmter Grundstücke sind noch im Gang.

Die Ausschreibung der Bauarbeiten wurde in zwei Lose aufgeteilt, um sicherzustellen, dass die Anbieter Spezialisten für die vorgesehenen Arbeiten sind. Die Lose sehen wie folgt aus:

- > Los 1: Ausbau der Route de la Fonderie;
- > Los 2: Ersatzneubau der SBB-UEF La Fonderie.

Für die Ausschreibungen wurde ein Verfahren in zwei Etappen gewählt: Nach der Publikation der Ausschreibungen am 25. Mai 2018 haben die Unternehmen im Rahmen der 1. Phase ihre Offerten eingereicht, die lediglich Preisangaben enthielten (zusammen mit ein paar administrativen Dokumenten, welche die Eignung des Unternehmens, Angebote abzugeben, belegen). Im Anschluss daran wurde eine öffentliche Angebotsöffnung durchgeführt. Auf der Grundlage der Resultate konnten die Unternehmen, wenn sie dies wollten, an der 2. Phase des Ausschreibungsverfahrens teilnehmen und am 27. Juli 2018 ihr vollständiges Dossier mit allen technischen Angaben einreichen.

Für das Los 1 wurden im Rahmen der 1. Phase drei Angebote eingereicht, wobei der Preisunterschied zwischen den Offerten (Unterschied zwischen der billigsten und der teuersten Offerte) 19% betrug; dies bestätigt, dass es sinnvoll ist, Anträge an den Grossen Rat für einen Verpflichtungskredit erst nach dem Eingang der Offerten zu unterbreiten. In der 2. Phase hat allerdings nur ein Unternehmen – das Unternehmen mit dem günstigsten Angebot – das vollständige Dossier eingereicht.

Für das Los 2 wurde in der 1. Phase und damit auch in der 2. Phase nur ein Angebot eingereicht.

Derzeit werden die Angebote analysiert. Im Anschluss daran werden die Arbeiten vom Staatsrat zugeschlagen werden, sofern der Grosse Rat das vorliegende Kreditbegehren gutheisst.

2.6. Zeitplan und Verkehrsmanagement

Laut heutigem Zeitplan sollen die Bauarbeiten Anfang Juni 2019 beginnen.

Die Arbeiten werden in zwei Hauptphasen unterteilt werden:

- > Die erste Phase umfasst die Verwirklichung der Halbbrücke und der Halbfahrbahn auf der Nordseite zwischen der Kreuzung Beaumont und dem Zugang zur Rue de l'Industrie. Die Einmündung der Rue de l'Industrie in die Route de la Fonderie wird ebenfalls während dieser Phase angepasst werden.
- > Die zweite Phase umfasst die Verwirklichung der Halbbrücke und der Halbfahrbahn auf der Südseite zwischen der Kreuzung Beaumont und dem Zugang zur Rue de l'Industrie.

Die Arbeiten bei der Kreuzung Beaumont werden so kurz wie möglich gehalten werden, um die Auswirkungen auf deren Betrieb möglichst gering zu halten.

Gestützt diese Vorgehensweise wird die Dauer der Arbeiten auf 24 Monate geschätzt.

Bei der Planung der Arbeitsetappen wurde der Bedeutung der Route de la Fonderie innerhalb des urbanen Gefüges Rechnung getragen, indem sichergestellt wurde, dass diese Strasse während der gesamten Bauarbeiten (von einigen spezifischen Arbeiten von kurzer Dauer abgesehen) auf zwei Fahrstreifen befahrbar bleibt. Während der Arbeiten wird zudem eine 1,2 m breite Fussgängerverbindung aufrechterhalten werden.

2.7. Risikoanalyse

Die Risikoanalyse hat folgende Restrisiken zutage gefördert:

- > Die Verwirklichung der SBB-UEF La Fonderie ist äusserst komplex, weil die Arbeiten unter laufendem Eisenbahn- und Strassenverkehr durchgeführt werden.

Die Schliessung der Eisenbahnlinien wird nur während sehr kurzen Perioden in der Nacht, hauptsächlich an den Wochenenden, möglich sein.

- > Zur bestehenden Brücke sind nicht alle Daten bekannt. Dies gilt insbesondere für die Foundationen.
- > Die Bodenqualität und die Menge des im Boden enthaltenen Wassers können einen Einfluss auf die Foundationen der Brücke und in geringerem Mass auf das Strassenprojekt haben.
- > Namentlich auf der Brücke kann es während der Bauarbeiten zu Unfällen kommen.
- > Es könnten archäologische Spuren entdeckt werden (vgl. Kapitel 2.4.1).
- > Es könnte ein belastetes Grundstück geben, das noch nicht bekannt ist.
- > In diesem Sektor könnte es Industrieleitungen haben, die nicht bekannt oder auf den bereitgestellten Plänen nicht richtig aufgeführt sind.
- > Die Anstösserinnen und Anstösser könnten hohe Forderungen stellen (die Landerwerbe sind noch nicht unter Dach).
- > Die Leistungsverzeichnisse, die Grundlage der Offerten, sind noch nicht vollständig.

Alle diese Elemente zusammen rechtfertigen die Berücksichtigung einer Reserve von 10% auf allen geplanten Leistungen.

2.8. Nachhaltige Entwicklung

Das Projekt wurde mit dem Instrument Kompass21 aus Sicht der nachhaltigen Entwicklung analysiert. Diese Analyse ergab, dass das Projekt die Grundsätze der nachhaltigen Entwicklungen einhält, namentlich weil es die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr verbessert sowie Radstreifen und verschiedene Elemente für den Langsamverkehr vorsieht.

3. Finanzielle Folgen

3.1. Baukosten

Die Baukosten lassen sich wie folgt aufschlüsseln:

Exkl. MWST, ohne Diverses und Unvorhergesehenes	Fr.
Honorare Bauingenieurleistungen	958 900
Honorare Spezialistenleistungen	379 300
Leistungen des TBA/der SBB und Verwaltungskosten	1 089 600
Arbeiten: Route de la Fonderie (Los 1)	3 726 500
Arbeiten: SBB-UEF La Fonderie (Los 2)	3 868 700
Nebenleistungen	598 000
Landerwerb	2 531 900
Gesamtkosten der Arbeiten (exkl. MWST)	13 152 900

3.2. Kostenteiler

Die Verteilung der Kosten dieses Projekts ist komplex, weil zahlreiche Partner beteiligt sind:

- > Staat Freiburg, handelnd durch die Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion, Tiefbauamt;
- > SBB, Division Infrastruktur in Lausanne;
- > Stadt Freiburg, Bauamt;
- > Dritte: Anbieter technischer Dienste, institutionelle und private Anrainer.

Ganz allgemein und etwas vereinfacht gesagt, gelten folgende Regeln für die Bestimmung des Verteilschlüssels:

- > Für die bestehende SBB-Überführung (Kunstbaute Nord) sieht die Vereinbarung vom 24. November 1948 zwischen den SBB und dem Staat Freiburg ein Kostenteiler von 40/60 vor. Die Kosten für die Anhebung des Bauwerks und die Auswirkungen auf die Korrektur des Längenprofils der Strasse werden von den SBB getragen. Der Staat Freiburg übernimmt allerdings die Kosten der Verbreiterung für die Busspur auf Eigentrassee (Differenz der Breite vor und nach den Arbeiten).
- > Die Vereinbarung vom 27. November 1948 zwischen SBB und Groupe E behandelt zwar grundsätzlich die Frage der Kostentragung für den Rückbau der bestehenden Eisenbahnbrücke (Kunstbaute Süd), doch ist eine Auslegung der Vereinbarung nötig, sodass bestimmte Punkte in einer neuen Vereinbarung geklärt werden müssen.
- > Im Bereich Strasse muss der Staat Freiburg folgende Kosten übernehmen:
 - Bau der Fahrbahn auf der Breite nach Artikel 24 Abs. 1 und 3 des Ausführungsreglements zum Strassengesetz (Fahrband für die Erfordernisse des allgemeinen Verkehrs) plus Radstreifen; darin eingeschlossen sind die Kosten für den lärmarmen Strassenbelag;
 - Busspur auf Eigentrassee gemäss Grundsatzentscheid des Staatsrats vom 6. Juni 2016;
 - Bushaltestellen (mit einer Beteiligung der TPF von 20%).
- > Die Stadt Freiburg übernimmt nach Artikel 50a des Strassengesetzes die Kosten für die städtebaulichen Arbeiten und Anlagen, das heisst für:
 - die Strassenanlagen ausserhalb des Fahrbands für den allgemeinen Verkehr (vgl. weiter oben) wie zum Beispiel die Vorsortierung der Kreuzung Beaumont;
 - die Anpassung der Gemeindestrassen;
 - die Trottoirs;
 - die Bepflanzungen;
 - die öffentliche Beleuchtung.
- > Die Anbieter technischer Dienste tragen die Kosten für die Versetzung ihrer Anlagen.
- > Die benachbarten Eigentümerinnen und Eigentümer übernehmen die Kosten der Arbeiten, die sie (unter Ausnutzung der Synergien mit den Arbeiten der öffentlichen Hand) in Auftrag geben.

Weil der Kostenteiler äusserst vielschichtig ist, wurde ein spezifisches Dokument ausgearbeitet, in welchem die Spielregeln so ausführlich wie möglich festgelegt wurden; vorgesehen ist eine aufeinanderfolgende Segmentierung der Leistungen nach folgendem Grundsatz:

Generelles Projekt -> Geografische Segmentierung -> Segmentierung nach Leistung

Die Bauarbeiten wurden entsprechend in zwei Lose, fünfzehn räumliche Segmente und sechs Leistungssegmente (Volumen, Masse, Fläche usw.) unterteilt.

Diese Vorgehensweise ist zwar langwierig, doch führt sie zum genauesten Kostenteiler, insbesondere in Bezug auf die Leistungen der verschiedenen Partner (z.B. Abwasserbeseitigung, Erdarbeiten, Landerwerb usw.). Die Überlegungen gingen weiter, um dieses Instrument für die Baustellenbegleitung und die Erstellung der Endabrechnungen nutzbar zu machen.

Die Kosten für Tiefbauarbeiten haben das wirtschaftlich günstigste Angebot als Grundlage.

Die Erwerbskosten werden gemäss den Landabtretungsvereinbarungen berechnet.

3.3. Beiträge aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF)

Das vorliegende Projekt umfasst auch zwei Massnahmen des AP2 der Agglomeration Freiburg, die vom Bund subventioniert werden:

- > 22.03: Einrichtung von Radstreifen auf der Route de la Fonderie, Ostabschnitt;
- > 42.01: Einrichtung eines Busstreifens und von Radstreifen auf der Route de la Fonderie, Westabschnitt.

Die Beiträge für diese beiden Massnahmen sind im Anhang 4 aufgeführt.

Zum Subventionsmechanismus des Bundes ist Folgendes zu sagen:

- > Der Bund plafoniert die Subventionen gestützt auf die Beträge, die beim Einreichen des AP2 angegeben wurden. Die MWST und die Teuerung bleiben vorbehalten.
- > Die Bundesbeiträge werden an den Inhaber der Strasse ausbezahlt. Die Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion wird für jede Massnahme die Anträge für die Ausarbeitung von Finanzierungsvereinbarungen zwischen dem Staat Freiburg und dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) als Vertreter des Bundes vorbereiten. Erst wenn diese Finanzierungsvereinbarungen unterzeichnet sind, werden die entsprechenden Arbeiten ausgeführt werden können.

- > Der Beitragssatz beträgt für beide Massnahmen 40%; dies ergibt laut *Leistungsvereinbarung zum AP2*, die der Bund, der Staat und die Agglomeration Freiburg am 9. Juli 2015 unterzeichnet haben, für die Massnahme 22.03 einen maximalen Bundesbeitrag von 130 000 Franken und für die Massnahme 42.01 einen maximalen Bundesbeitrag von 330 000 Franken.
- > Die Massnahme 22.03 betrifft den Abschnitt der Route de la Fonderie zwischen der SBB-UEF La Fonderie (nicht eingeschlossen) und dem Knoten der Route des Arsenaux. Angesichts der Beitragsobergrenze und der Tatsache, dass auf dem Ostabschnitt bereits Radstreifen vorhanden sind, wird eingeräumt, dass der Bundesbeitrag vollständig für das vorliegende Projekt verwendet wird.
- > Die Investitionen und damit die anerkannten Subventionen, die auch in der *Vereinbarung zum AP2 Freiburg und zu den finanziellen Mitwirkungen der verschiedenen Parteien* vom 5. Mai 2015 erwähnt sind, werden überschritten, weil die für das Projekt notwendigen Landerwerbe darin nicht enthalten waren. Der Betrag, der nach Abzug der Subvention übrigbleibt, wird gestützt auf die oben erwähnten Überlegungen vom Staat Freiburg übernommen werden (Einrichtung von Radstreifen und einer Busspur auf Eigentrassee).
- > Die beiden Massnahmen des AP2 müssen vor dem 31. Dezember 2027 verwirklicht werden (Überweisung der Schlussabrechnung an das ASTRA), ansonsten der Bund keine Beiträge leistet.

4. Höhe des beantragten Kredits

Der beantragte Kredit lässt sich wie folgt aufschlüsseln:

	Fr.	Fr.
Gesamtbetrag für Studien und Arbeiten exkl. MWST		13 152 900
Beteiligung SBB Infrastruktur	2 473 500	
Beteiligung Stadt Freiburg	1 703 200	
Bundesbeitrag (Massnahme 22.03, AP2 Freiburg)	147 900	
Bundesbeitrag (Massnahme 42.01, PA2 Freiburg)	375 500	
Beteiligung technische Dienste und Dritte	411 400	
Betrag zulasten des Staats Freiburg exkl. MWST		8 041 400
Leistungen TBA	444 000	
MWST (keine MWST auf dem Grundstückerwerb)		522 600
Reserve für Diverses und Unvorhergesehenes		856 400
Betrag zulasten des Staates Freiburg, alles inbegriffen		8 976 400
Bereits gesprochener Verpflichtungskredit inkl. MWST	689 707	
Beantragter Verpflichtungskredit inkl. MWST (gerundet)		8 290 000

Die Arbeiten wurden und werden gemäss Gesetzgebung des öffentlichen Beschaffungswesens ausgeschrieben und im Rahmen der jährlichen Investitionsbudgets von der zuständigen Behörde vergeben.

3.4. Zusammenfassung

Die Anhänge 3 bis 5 geben Auskunft über die wichtigsten Positionen der Voranschläge und den von den Partnern validierten Kostenteiler (vorbehältlich des formellen Beschlusses der Gemeindelegislative und der SBB sowie des Erhalts der Subventionen gemäss AP2 Freiburg).

Der Hauptteil der Kosten stützt sich auf das wirtschaftlich günstigste der Angebote, welche die Bauunternehmen im Juli 2018 nach einer Ausschreibung im offenen Verfahren des öffentlichen Beschaffungswesens eingereicht haben; die Offerten stützen sich ihrerseits auf einem Leistungsverzeichnis, der nach der Phase SIA 103/2013 «Projekt für das Bauwerk» verfasst wurde. Für die Arbeiten bleibt insgesamt dennoch ein Unsicherheitsgrad von 15% (siehe Risikoanalyse in Ziffer 2.3).

Der MWST-Satz liegt bei 7,7% und dürfte sich bis zum Ende der Arbeiten nicht verändern. Für Leistungen, die im Rahmen des Projekts bereits bezahlt wurden, kam ein MWST-Satz von 7,6% bzw. 8,0% zur Anwendung.

3.5. Preisänderungen

Preisänderungen (Indexierung und Teuerung) können einen Einfluss auf die Endkosten des Projekts haben. Artikel 3 des Dekrets sieht eine entsprechende Anpassung des Kredits vor.

5. Andere Folgen

Das vorgeschlagene Dekret hat keinen Einfluss auf die Aufgabenteilung zwischen Staat und Gemeinden im Bereich der Strassen.

Es hat keinen Einfluss auf den Personalbestand des Staats und ist nicht von Fragen der Eurokompatibilität betroffen.

Aufgrund der Höhe der Ausgaben (mehr als 1/8% der Gesamtausgaben der letzten vom Grossen Rat genehmigten Staatsrechnung oder 4 586 348 Franken) ist für dieses Dekret laut Artikel 141 Abs. 2 des Grossratsgesetzes vom 6. September 2006 (GRG) das qualifizierte Mehr erforderlich. Es muss mit anderen Worten von der Mehrheit der Mitglieder des Grossen Rates (56 Mitglieder, siehe Art. 140 GRG) und nicht bloss von der Mehrheit der abgegebenen Stimmen (einfaches Mehr) angenommen werden.

Dieses Dekret untersteht nicht dem fakultativen Finanzreferendum (weniger als 1/4% der Gesamtausgaben der letzten vom Grossen Rat genehmigten Staatsrechnung, 9 172 696 Franken).

6. Schlussfolgerung

Dieses Projekt ist im Sinne des Regierungsprogramms für die Legislaturperiode 2017–2021, weil es zur Stärkung des Kantonszentrums und zur Erreichung von drei Zielen des Regierungsprogramms (die Infrastrukturen anpassen, die nachhaltige Mobilität fördern und die Sicherheit gewährleisten) beiträgt.

Wir laden Sie entsprechend ein, dieses Dekret anzunehmen.

Anhänge

1. Situationsplan mit dem Projektperimeter
2. SBB-UEF La Fonderie, Beschreibung des Bauwerks
3. Gesamtkosten und Kostenaufteilung zwischen den Partnern
4. Bundesbeiträge an die Massnahmen des AP2 Freiburg
5. Aufteilung der Kosten und Anteil des Staats

Décret

du

relatif à l'ouverture d'un crédit d'engagement pour la reconstruction du passage supérieur CFF et l'aménagement d'un couloir de bus et de bandes cyclables sur la route de la Fonderie, à Fribourg

Le Grand Conseil du canton de Fribourg

Vu les articles 45 et 46 de la Constitution du canton de Fribourg du 16 mai 2004;

Vu la loi du 15 décembre 1967 sur les routes;

Vu la loi du 25 novembre 1994 sur les finances de l'Etat;

Vu le message 2018-DAEC-171 du Conseil d'Etat du 4 décembre 2018;

Sur la proposition de cette autorité,

Décète:

Art. 1

Un crédit d'engagement de 8 290 000 francs est ouvert auprès de l'Administration des finances pour la reconstruction du passage supérieur CFF et l'aménagement d'un couloir de bus et de bandes cyclables sur la route de la Fonderie, à Fribourg.

Art. 2

¹ Les crédits de paiement nécessaires aux études et aux travaux seront portés au budget d'investissement des routes cantonales, sous le centre de charges PCAM, et utilisés conformément aux dispositions de la loi sur les finances de l'Etat.

² Les disponibilités financières de l'Etat sont réservées.

Dekret

vom

über einen Verpflichtungskredit für den Ersatzneubau der SBB-Überführung sowie die Einrichtung eines Busstreifens und von Radstreifen auf der Route de la Fonderie in Freiburg

Der Grosse Rat des Kantons Freiburg

gestützt auf die Artikel 45 und 46 der Verfassung des Kantons Freiburg vom 16. Mai 2004;

gestützt auf das Strassengesetz vom 15. Dezember 1967;

gestützt auf das Gesetz vom 25. November 1994 über den Finanzhaushalt des Staates;

nach Einsicht in die Botschaft 2018-DAEC-171 des Staatsrats vom 4. Dezember 2018;

auf Antrag dieser Behörde,

beschliesst:

Art. 1

Für den Ersatzneubau der SBB-Überführung sowie die Einrichtung eines Busstreifens und von Radstreifen auf der Route de la Fonderie in Freiburg wird bei der Finanzverwaltung ein Verpflichtungskredit von 8 290 000 Franken eröffnet.

Art. 2

¹ Die Zahlungskredite für die Studien und Arbeiten werden unter der Kostenstelle PCAM in den Investitionsvoranschlag für das Kantonsstrassennetz aufgenommen und gemäss dem Gesetz über den Finanzhaushalt des Staates verwendet.

² Die verfügbaren Mittel des Staates bleiben vorbehalten.

Art. 3

Le montant du crédit d'engagement sera majoré ou réduit en fonction:

- a) de l'évolution de l'indice suisse des prix de la construction (indice de construction total) pour l'Espace Mittelland, édité par l'Office fédéral de la statistique, survenue entre la date de l'établissement du devis et celle de l'offre;
- b) des augmentations ou des diminutions officielles des prix survenues entre la date de l'offre et celle de l'exécution des travaux.

Art. 4

Les dépenses relatives aux travaux prévus seront activées au bilan de l'Etat, puis amorties conformément à l'article 27 de la loi du 25 novembre 1994 sur les finances de l'Etat.

Art. 5

¹ Le présent décret n'est pas soumis au referendum financier.

² Il entre en vigueur immédiatement.

Art. 3

Der Verpflichtungskredit wird erhöht oder herabgesetzt entsprechend:

- a) der Entwicklung des vom Bundesamt für Statistik publizierten schweizerischen Baupreisindex (Index Baugewerbe Total) für den Espace Mittelland, die zwischen der Ausarbeitung des Kostenvoranschlags und der Einreichung der Offerte stattfindet;
- b) den offiziellen Preiserhöhungen oder -senkungen zwischen der Einreichung der Offerte und der Ausführung der Arbeiten.

Art. 4

Die Ausgaben für die Arbeiten werden in der Staatsbilanz aktiviert und nach Artikel 27 des Gesetzes vom 25. November 1994 über den Finanzhaushalt des Staates abgeschrieben.

Art. 5

¹ Dieses Dekret untersteht nicht dem Finanzreferendum.

² Es tritt sofort in Kraft.

PS CFF et route de la Fonderie, Fribourg

Résultat de l'évaluation « Boussole 21 »

Outil mis à disposition par l'Unité de développement durable de l'État de Vaud. <http://www.vd.ch/durable>

Données concernant l'auteur de l'évaluation

Nom et prénom : Buchs Patrick
Email : patrick.buchs@fr.ch
Institution : DAEC
Département : Service des ponts et chaussées
Service : Section projets routiers

Co-auteurs

Nom et prénom : Helfer Pascal
Institution : DAEC
Département : Service des ponts et chaussées
Service : Section projets routiers

Informations sur le projet

Description : Reconstruction du passage supérieur CFF et aménagement d'une voie bus et de bandes cyclables sur la route de la Fonderie à Fribourg.
Effet levier : Faible

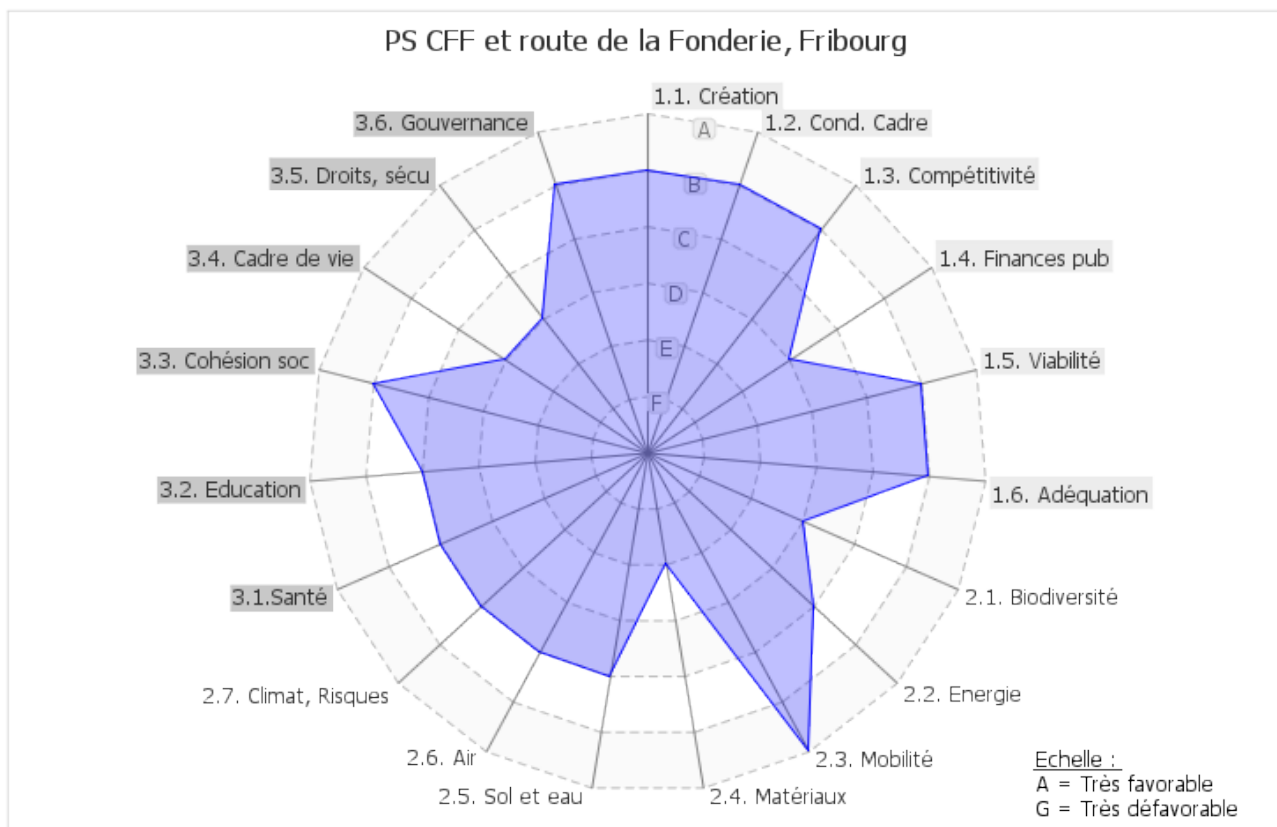
Domaines concernés :

Economie	Environnement	Société
Moyennement	Légèrement	Moyennement

Commentaire général sur l'évaluation

Développement d'une infrastructure routière existante en la complétant par la mise en place d'un couloir de bus en site propre, d'aménagements cyclables et de sécurisations pour les piétons.

Évaluation de chaque critère



Échelle de notation

A	Très favorable
B	Favorable
C	Favorable avec quelques réserves
D	Moyen
E	Défavorable avec quelques points favorables
F	Défavorable
G	Très défavorable
X	Pas concerné

Récapitulatif des critères

Economie	Environnement	Société
1.1. Création et distribution de richesses	2.1. Diversité biologique et espace naturel	3.1. Santé et prévention
1.2. Conditions cadre pour l'économie	2.2. Energie	3.2. Formation, éducation, activités sportives et culturelles
1.3. Compétitivité de l'économie et innovation	2.3. Mobilité et territoire	3.3. Cohésion sociale
1.4. Finances publiques	2.4. Consommation de matériaux et recyclage	3.4. Cadre de vie et espace public
1.5. Faisabilité et viabilité du projet	2.5. Gestion et qualité du sol et de l'eau	3.5. Droits et sécurité
1.6. Conformité et adéquation aux besoins	2.6. Qualité de l'air extérieur et intérieur	3.6. Gouvernance, vie politique et associative
	2.7. Changement climatique et risques	

Economie

1.1. Création et distribution de richesses

B - Favorable

Liste des sous-critères :

Création de valeur / Postes de travail / Productivité de l'activité économique / Différences de revenus / Diversification et répartition territoriale de l'activité économique / Retombées sur l'environnement économique local / Coût de la vie

Commentaires :

Justification de l'évaluation : Développement d'une infrastructure permettant de valoriser les entreprises déjà présentes sur site et favoriser de nouvelles implantations, à proximité de la route de la Fonderie. Accessibilité renforcée pour les transports publics et attractivité pour les cycles.

Risques de répercussions négatives : Néant.

Potentiel d'amélioration : Néant.

1.2. Conditions cadre pour l'économie

B - Favorable

Liste des sous-critères :

Accompagnement, conseil et appui à la création d'entreprises / Adéquation des infrastructures aux besoins de l'économie / Offre en crèches et parents de jours / Accès au marché international / Fiscalité / Offre de sites pour l'implantation d'entreprises / Respect de la non distorsion de la concurrence

Commentaires :

Justification de l'évaluation : Amélioration de la desserte du site BlueFactory Fribourg|Freiburg SA et liaison privilégiée vers le MIC, deux pôles de création d'entreprises.

Risques de répercussions négatives : Néant.

Potentiel d'amélioration : Néant.

1.3. Compétitivité de l'économie et innovation

B - Favorable

Liste des sous-critères :

Capacité d'innovation / Recherche et développement / Qualification des employés / Systèmes de gestion / Accès à l'information

Commentaires :

Justification de l'évaluation : Renforcement d'une infrastructure utile au développement des entreprises implantées dans la zone en améliorant l'accessibilité des collaborateurs, clients et tiers. Par exemple, le restaurant "Le Voisin" sera rendu plus attractif par la desserte en arrêts de bus.

Risques de répercussions négatives : Néant.

Potentiel d'amélioration : Néant.

1.4. Finances publiques

D - Moyen

Liste des sous-critères :

Bilan financier et endettement des collectivités publiques / Justification du besoin d'argent public / Frais induits et risques de coûts différés pour la collectivité / Recettes fiscales provenant des personnes morales / Recettes fiscales provenant des personnes physiques / Capacité d'action de la collectivité publique / Collaborations régionales et suprarégionales

Commentaires :

Justification de l'évaluation : Investissement certes nécessaire pour l'Etat de Fribourg mais doit être balancé pour les frais d'entretien actuels. Le projet peut compter sur la contribution de différents partenaires comme les CFF et la Ville de Fribourg, ainsi qu'un subventionnement de la Confédération au titre de mesures du Plan d'agglomération de 2e génération.

Risques de répercussions négatives : Perte de maîtrise des coûts, en lien notamment avec le trafic ferroviaire présent sous l'ouvrage.

Potentiel d'amélioration : Néant.

1.5. Faisabilité et viabilité du projet

B - Favorable

Liste des sous-critères :

Investissements / Produits et charges d'exploitation / Renouvellement des infrastructures / Risque financier / Contraintes légales

Commentaires :

Justification de l'évaluation : La projet a été approuvé par la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions, après consultation des services de l'Etat concernés. Le projet a été mis à l'enquête publique, laquelle a suscité 4 oppositions, toutes levées. Les appels d'offres entreprises pour les marchés de construction sont en cours de procédure d'adjudication, la demande de crédit d'engagement se base ainsi sur des coûts réels.

Risques de répercussions négatives : Conventions de cession de terrain en traitement avec possibles revendications de tiers.

Potentiel d'amélioration : Traitement proactif des conventions de cession de terrain.

1.6. Conformité et adéquation aux besoins

B - Favorable

Liste des sous-critères :

Analyse des besoins - adéquation offre/demande / Adéquation avec le programme ou la stratégie concernés / Conformité avec le niveau de qualité souhaité / Exploitation optimale des potentiels / Gouvernance du projet

Commentaires :

Justification de l'évaluation : Conformité à la planification liée à la desserte en transports publics en considérant une cadence améliorée par l'aménagement en site propre de la voie de bus. Conformité du projet à la planification cyclable cantonale. Aménagements piétonniers offrant plus de sécurité et de confort, adéquation aux lignes de désirs et accessibles aux arrêts de bus.

Risques de répercussions négatives : Raccordements des bandes cyclables aux réseaux existants.

Potentiel d'amélioration : Traitement soigné des raccordements des bandes cyclables aux réseaux existants.

Environnement

2.1. Diversité biologique et espace naturel

D - Moyen

Liste des sous-critères :

Habitats des espèces rares et menacées / Habitats des espèces courantes / Surfaces proches de l'état naturel / Biodiversité de l'espace habité ou cultivé / Régulation des populations d'espèces sensibles

Commentaires :

Justification de l'évaluation : Actuellement, peu d'espaces verts et pas d'amélioration de ce point de vue, mis à part quelques plantations d'arbres.

Risques de répercussions négatives : L'enlèvement de la rangée d'arbres actuelle peut renforcer le caractère "routier" de l'infrastructure.

Potentiel d'amélioration : Soigner l'intégration des nouveaux arbres en réalisant, par exemple, des petits massifs plutôt que des arbres isolés.

2.2. Energie

C - Favorable avec quelques réserves

Liste des sous-critères :

Consommation d'énergie des bâtiments / Consommation d'énergie des services et de l'industrie / Consommation d'énergie grise / Production d'énergie renouvelable / Sources d'énergie locales

Commentaires :

Justification de l'évaluation : L'aménagement permet de favoriser l'utilisation des transports publics et de la mobilité douce, cycles et piétons. La construction requerra toutefois la dépense d'énergie liée aux engins de chantier, aux revêtements bitumineux, etc.

Risques de répercussions négatives : La création d'une nouvelle voie de bus entraînera la consommation d'énergie propre à leur déplacement.

Potentiel d'amélioration : Une électrification de la ligne de bus pourrait être favorable vis-à-vis d'une réduction d'énergie provenant du pétrole.

2.3. Mobilité et territoire

A - Très favorable

Liste des sous-critères :

Densification et revalorisation des centres des localités / Changement de mode de transport vers la mobilité durable / Attractivité des transports publics / Attractivité de la mobilité douce / Intensité des transports occasionnés par l'économie / Centralité des emplois et des services / Niveau de trafic dans les agglomérations / Impacts du trafic aérien

Commentaires :

Justification de l'évaluation : Mise en place d'un couloir de bus en site propre, de nouveaux arrêts de bus, de bandes cycles et d'aménagements sécurisés pour piétons.

Risques de répercussions négatives : Interaction entre les différents transports modaux et risques de conflits bus <-> cycles, cycles <-> piétons, etc.

Potentiel d'amélioration : Conception soignée de l'infrastructure routière, notamment vis-à-vis des distances de visibilité, du marquage et de la signalisation.

2.4. Consommation de matériaux et recyclage

E - Défavorable avec quelques points favorables

Liste des sous-critères :

Quantité de déchets / Utilisation de matériaux locaux et abondants / Utilisation de matériaux renouvelables ou recyclés / Modularité, flexibilité, recyclabilité lors de la conception / Taux de recyclage des déchets non organiques / Taux de recyclage des déchets organiques / Traitement des déchets spéciaux / Durée de vie des produits

Commentaires :

Justification de l'évaluation : Les travaux de construction sont de gros consommateurs de matériaux. Les standards actuels rendent difficiles, mais pas impossibles, l'utilisation de matériaux recyclés.

Risques de répercussions négatives : Couche de fondation routière actuelle en mauvais état nécessitant son remplacement complet par une nouvelle grave.

Potentiel d'amélioration : Diagnostic précis et suffisamment étendu de la couche de fondation existante afin d'essayer de récupérer la plus grande quantité possible de matériau.

2.5. Gestion et qualité du sol et de l'eau

C - Favorable avec quelques réserves

Liste des sous-critères :

Apport de substances polluantes dans l'eau ou dans le sol / Apport de polluants microbiologiques dans l'eau ou dans le sol / Apport de substances nutritives dans l'eau ou dans le sol / Consommation d'eau / Quantité d'eaux usées / Surfaces construites / Imperméabilisation du sol

Commentaires :

Justification de l'évaluation : Amélioration de la récolte et du traitement des eaux de chaussées avant leur rejet dans le milieu naturel.

Risques de répercussions négatives : Néant.

Potentiel d'amélioration : Néant.

2.6. Qualité de l'air extérieur et intérieur

C - Favorable avec quelques réserves

Liste des sous-critères :

Emissions d'oxydes d'azote et de soufre (NOx, SO2) / Emissions des poussières fines (PM10) / Emissions d'ozone / Pollution sonore / Pollution électromagnétique, y compris pollution lumineuse / Pollution intérieure dans les lieux de vie et de travail / Polluants nauséabonds

Commentaires :

Justification de l'évaluation : La nouvelle voie de bus entraînera une augmentation de la charge polluante due à ces véhicules peu favorables de ce point de vue. Toutefois, cette infrastructure pourrait aider à convertir certains automobilistes assurant un balancement rapidement atteint.

Risques de répercussions négatives : Les bus empruntant cette voie seraient trop peu fréquentées.

Potentiel d'amélioration : Intégrer cette nouvelle voie de bus dans une ligne générale attractive.

2.7. Changement climatique et risques

C - Favorable avec quelques réserves

Liste des sous-critères :

Emissions de gaz à effet de serre / Energie de provenance nucléaire / Risques de catastrophes naturelles / Risques d'accidents majeurs

Commentaires :

Justification de l'évaluation : L'aménagement de la voie de bus et des bandes cyclables est globalement favorable vis-à-vis de mobilités plus durables comme les transports publics, cycles, piétons, etc.

Risques de répercussions négatives : Les bus empruntant la nouvelle ligne sont trop peu fréquentés.

Potentiel d'amélioration : Intégrer cette nouvelle voie de bus dans une ligne générale attractive.

Société

3.1. Santé et prévention

C - Favorable avec quelques réserves

Liste des sous-critères :

Promotion de la santé et prévention / Qualité et accessibilité des prestations de soins / Coûts de la santé / Lutte contre les maladies / Prise en charge médico-psychosociale / Accidents de trafic, de ménage et professionnels / Activités sportives propices à la santé / Etablissements médicosociaux

Commentaires :

Justification de l'évaluation : La création de bandes cyclables et d'itinéraires piétonniers sécurisés favorise l'activité physique.

Risques de répercussions négatives : La cohabitation sur une même infrastructure de différents utilisateurs peut entraîner des conflits générateurs d'accidents cycles sur la voie de bus, croisement cycles - piétons / piétons - trafic routier / etc.

Potentiel d'amélioration : Soigner la conception de l'infrastructure par rapport aux utilisateurs, par exemple en aménagement des voies cyclables sécurisées par des présélections dédiées, un éclairage de qualité, etc.

3.2. Formation, éducation, activités sportives et culturelles

C - Favorable avec quelques réserves

Liste des sous-critères :

Formation dans le domaine de l'école obligatoire / Formation dans le domaine de l'école postobligatoire / Orientation professionnelle / Encouragement de la culture / Offre culturelle / Offre sportive / Offre de loisirs

Commentaires :

Justification de l'évaluation : Accessibilité à la salle de concert de FriSon améliorée par la voie de bus.

Risques de répercussions négatives : Néant.

Potentiel d'amélioration : Donner le nom "FriSon" à l'arrêt de bus créé pourrait agir comme une petite publicité.

3.3. Cohésion sociale

B - Favorable

Liste des sous-critères :

Lutte contre la pauvreté / Insertion et réinsertion dans le monde du travail / Intégration des étrangers / Intégration des individus marginalisés dans la société / Intégration des personnes en situation d'handicap / Intégration des personnes âgées / Mixité sociale

Commentaires :

Justification de l'évaluation : L'accès aux transports publics est ouvert à toutes les personnes, y compris celles disposant d'un handicap. L'infrastructure répond à la LHand. Les aménagements prévus améliorent la sécurité vis-à-vis des personnes vulnérables qui sont présentes dans l'entourage du projet de part l'implantation de différents centres dédiés. La mixité sociale se trouvera renforcée par la ligne de bus, enlevant le caractère 100% "transports individuels motorisés" à la zone.

Risques de répercussions négatives : Néant.

Potentiel d'amélioration : Néant.

3.4. Cadre de vie et espace public

D - Moyen

Liste des sous-critères :

Cadre de vie / Qualité de l'espace public / Identité des sites / Appropriation de l'espace par les habitants et la communauté / Revalorisation des paysages culturels / Revalorisation des paysages naturels / Protection du patrimoine / Espaces de détente de proximité / Vitalité culturelle et sociale dans les centres / Développement socioculturel local et régional

Commentaires :

Justification de l'évaluation : La Ville de Fribourg a augmenté la largeur du trottoir côté Nord à 2,50 m au lieu de la valeur légale de 1,65 m. Cette augmentation améliore le cadre de vie même si cet argument peut être relativisé le long d'un axe où transite chaque jour près de 15'000 véhicules.

Risques de répercussions négatives : Le développement des constructions bordant la route de la Fonderie pourrait entraîner une densification générale du site provoquant un sentiment "d'écrasement".

Potentiel d'amélioration : Les futures plantations d'arbres peuvent redonner un peu de verdure et de bien-être au site.

3.5. Droits et sécurité

D - Moyen

Liste des sous-critères :

Egalité des chances / Egalité entre hommes et femmes / Stabilité sociale / Sentiment de sécurité de la population / Services d'urgence

Commentaires :

Justification de l'évaluation : Un éclairage adéquat de la route de la Fonderie doit réduire le sentiment de peur nocturne dans ce site urbain.

Risques de répercussions négatives : Des plantations réalisées en "massif" pourraient créer des "cachettes" propices à l'apparition de petits larcins.

Potentiel d'amélioration : Conception soignée des plantations permettant d'éviter la création possible de "cachettes".

3.6. Gouvernance, vie politique et associative

B - Favorable

Liste des sous-critères :

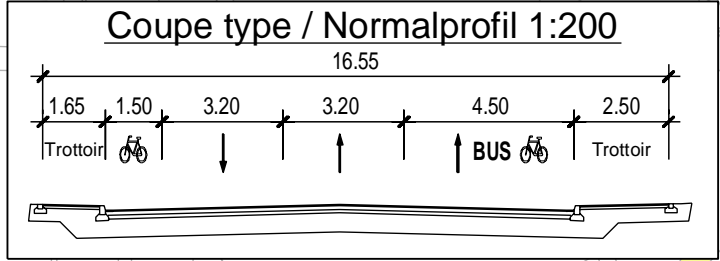
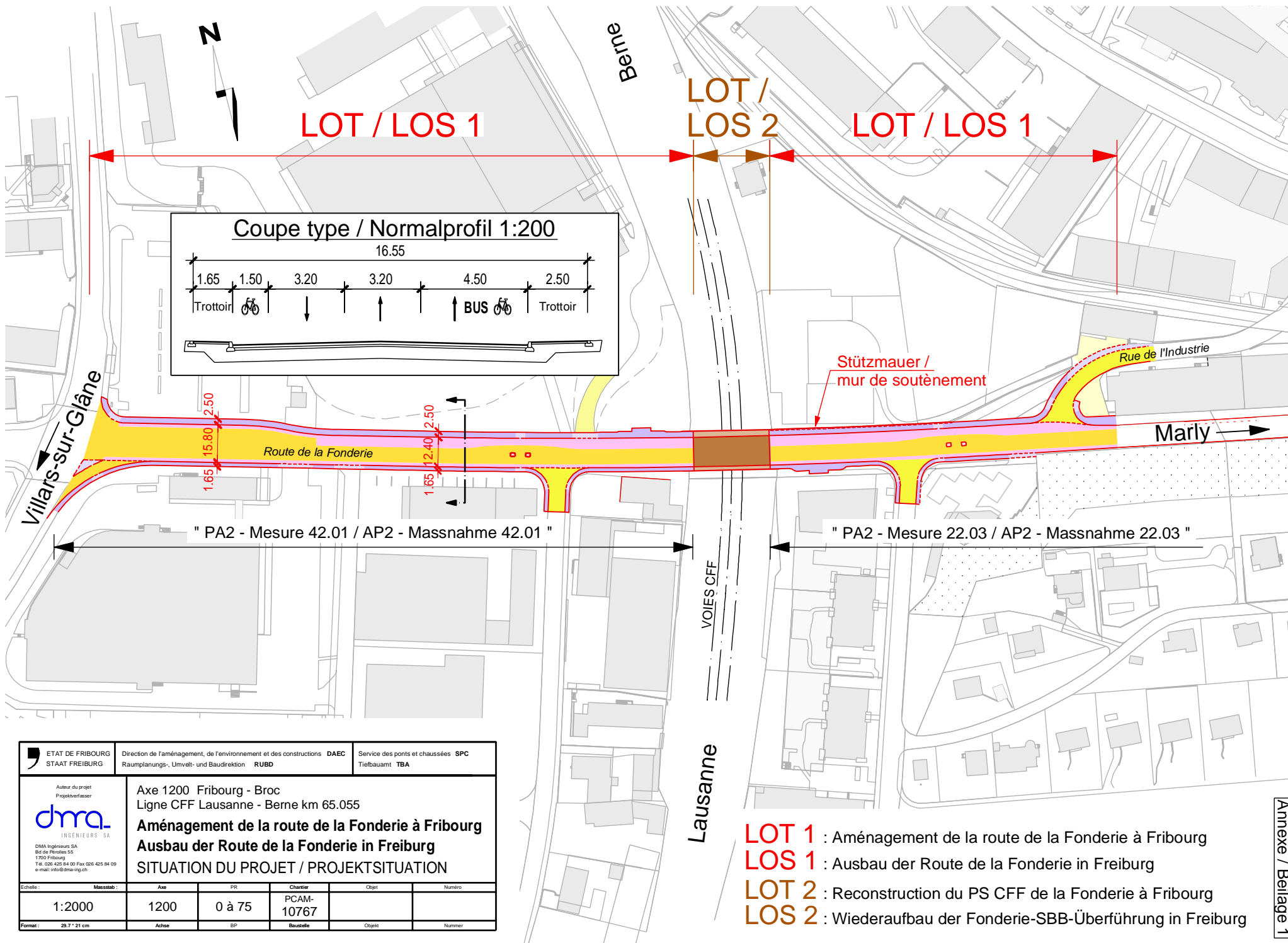
Acceptabilité du projet / Participation des acteurs dans les décisions / Vie politique et associative / Structures d'organisation plus efficaces

Commentaires :

Justification de l'évaluation : Axe routier faisant actuellement partie du réseau principal de la Ville de Fribourg. La mise en place d'un couloir de bus en site propre est unanimement saluée, tout comme la mise en place d'aménagements pour les cycles. Les différents riverains sont en principe des entreprises qui s'accommodent des quelques pertes de terrain provoquées, sans influence finalement sur leur capacité à investir.

Risques de répercussions négatives : La création de nouveaux logements va faire venir beaucoup d'habitants dans une zone qui n'était pas prévue pour cela jusqu'à maintenant.

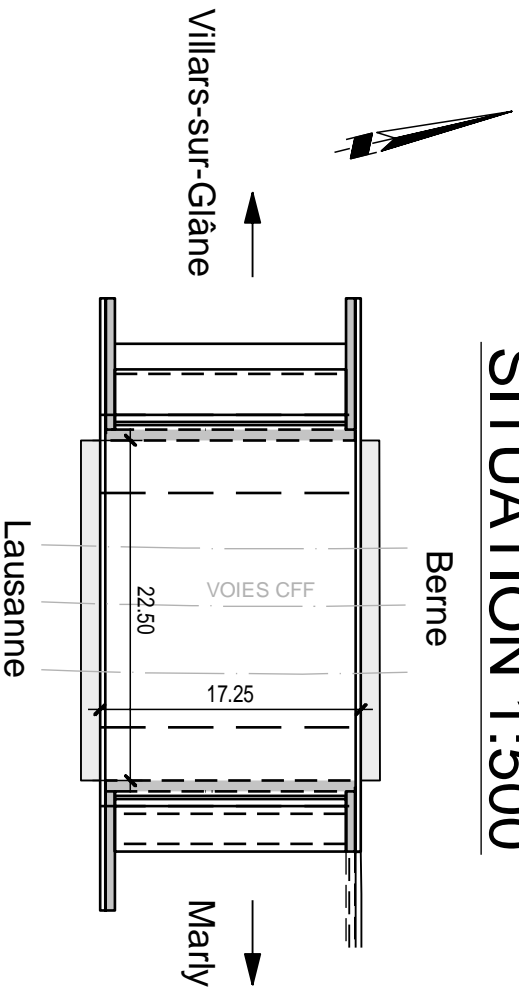
Potentiel d'amélioration : Néant.



- LOT 1** : Aménagement de la route de la Fonderie à Fribourg
- LOS 1** : Ausbau der Route de la Fonderie in Freiburg
- LOT 2** : Reconstruction du PS CFF de la Fonderie à Fribourg
- LOS 2** : Wiederaufbau der Fonderie-SBB-Überführung in Freiburg

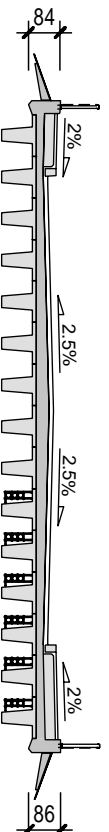
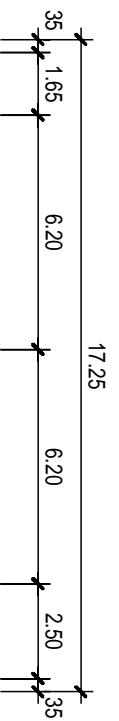
		Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions DAEC Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion RUBD		Service des ponts et chaussées SPC Tiefbauamt TBA	
Auteur du projet Projektverfasser 		Axe 1200 Fribourg - Broc Ligne CFF Lausanne - Berne km 65.055 Aménagement de la route de la Fonderie à Fribourg Ausbau der Route de la Fonderie in Freiburg SITUATION DU PROJET / PROJEKTSITUATION			
Echelle: 1:2000	Massstab: 1200	Axe 1200	PR 0 à 75	Chantier PCAM-10767	Numéro
Format: 29.7 x 21 cm	Achse BP	Baustelle 	Objekt 	Nummer 	

SITUATION 1:500



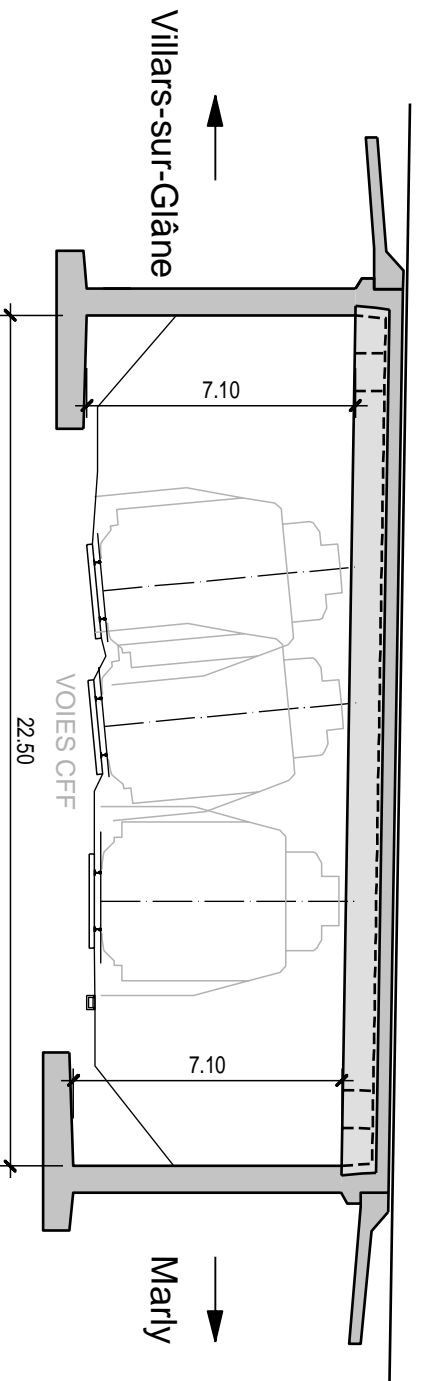
QUERSCHNITT /

COUPE TRANSVERSALE 1:200



LÄNGSSCHNITT /

COUPE LONGITUDINALE 1:200



ETAT DE Fribourg STADT Freiburg		Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions DAEC Raumplanung, Umwelt und Bauordnung RUDO		Service des ponts et chaussées SPC Tiefbauamt TBA	
Autor de projecte Projektverfasser dyma INGENIEURS SA 1000 Yverland 1070 Fribourg email: info@dyma.ch		Axé 1200 Fribourg - Broc Ligne CFF Lausanne - Berne km 65.055 Reconstruction du PS CFF de la Fonderie à Fribourg Wiederaufbau der Fonderie-SBB-Überführung in Freiburg LOT 2 : PONT / LOS 2 : BRÜCKE			
Echelle : 1:500	Numéro : 1200	Axe : Broc	PK : 25 + 170m	Ouvrier : PCAM-10767	Ouvr. : 10767
Contour : 237 x 21 cm	Axième : Broc	Dessinateur : Broc	Contour : 10767	Ouvr. : 10767	Numéro : 10767

Axe 1200 Fribourg–Broc, PR 0 à PR 75, ouvrage n° 0149
 Reconstruction du PS CFF et aménagement de la route de la Fonderie, à Fribourg

Coût global du projet et répartition par partenaires

Participation par partenaires, sans considération des contributions de la CH (FORTA) pour les mesures du PA2 Fribourg

N°	DESCRIPTION	PARTENAIRES					TOTAL	
		ETAT DE FRIBOURG	CFF INFRA-STRUCTURE	VILLE DE FRIBOURG	PA2 FRIBOURG MESURE 22.03	PA2 FRIBOURG MESURE 42.01		SERVICES TECHN., TIERS
A	Honoraires pour mandats d'ingénieurs civils	557 800 58%	187 900 20%	128 500 13%	22 100 2%	30 700 3%	31 900 3%	958 900 100%
B	Honoraires pour mandats de spécialistes	198 900 52%	78 200 21%	28 000 7%	29 200 8%	45 100 12%	- 0%	379 300 100%
C	Prestations propres SPC / CFF et frais administratifs	651 100 60%	433 500 40%	- 0%	2 100 0%	2 900 0%	- 0%	1 089 600 100%
D	Travaux - Route de la Fonderie	762 800 20%	483 500 13%	865 900 23%	726 400 19%	616 500 17%	271 500 7%	3 726 500 100%
E	Travaux - PS CFF de la Fonderie	2 540 900 66%	1 123 300 29%	96 600 2%	- 0%	- 0%	108 000 3%	3 868 700 100%
F	Prestations annexes aux travaux	271 800 45%	69 600 12%	173 600 29%	34 700 6%	48 300 8%	- 0%	598 000 100%
G	Acquisitions de terrains	289 100 11%	97 400 4%	410 600 16%	104 900 4%	1 629 900 64%	- 0%	2 531 900 100%
MONTANT ESTIMATIF TOTAL (hors-tax)		5 272 300 40%	2 473 500 19%	1 703 200 13%	919 300 7%	2 373 300 18%	411 400 3%	13 152 900 100%

CH = Confédération

Montants hors-tax, arrondis à 0.1 kFrs

Détermination des contributions de la Confédération (FORTA)



ANNEXE 4

Annexe /
Beilage 3

Fribourg, le 26 novembre 2018

Axe 1200 Fribourg–Broc, PR 0 à PR 75, ouvrage n° 0149
Reconstruction du PS CFF et aménagement de la route de la Fonderie, à Fribourg

Contribution de la CH (FORTA) aux mesures du PA2 Fribourg

Solde à prendre en charge après considération des montants-plafonds

DESCRIPTION cf. Convention relative au PA2 Fribourg	VALEUR	PA2 FRIBOURG MESURE 22.03	PA2 FRIBOURG MESURE 42.01
Coût investissement admis par CH lors du dépôt du PA2 Fribourg	10.2005	330 000	830 000
Contribution maximum de CH (FORTA)	10.2005	130 000	330 000
Renchérissement période	10.2005 04.2018	13.8%	13.8%
Contribution max. actualisée de CH (FORTA)	04.2018	147 900	375 500
Participation brute du Canton		100% 147 900	29% 108 900
Participation brute Agglo/commune		0% -	0% -
Part du Canton au cofinancement	04.2018	147 900	108 900
Part Agglo/communes au cofinancement		-	-
COÛT EFFECTIF MESURE (cf. ANNEXE 3)	10.2018	919 300	2 373 300
Part du Canton selon convention		147 900	108 900
Solde final à prendre en charge		623 500	1 888 900
Prise en charge du solde final de la mesure		100% → ETAT DE FRIBOURG	100% → ETAT DE FRIBOURG
SOLDE DE LA MESURE A PRENDRE EN CHARGE		771 400	1 997 800

CH = Confédération

Montants hors-taxe, arrondis à 0.1 kFrs

Fribourg, le 26 novembre 2018

Solde à prendre en charge par
l'Etat de Fribourg

⇒ ANNEXE 5

Axe 1200 Fribourg–Broc, PR 0 à PR 75, ouvrage n° 0149
Reconstruction du PS CFF et aménagement de la route de la Fonderie, à Fribourg

Répartition des coûts et part à la charge de l'Etat

Coûts totaux et répartition par partenaire

Coûts totaux par chapitre

A	Honoraires pour mandats d'ingénieurs civils		958 900
B	Honoraires pour mandats de spécialistes		379 300
C	Prestations propres SPC/CFF et frais administratifs		1 089 600
D	Travaux - Route de la Fonderie		3 726 500
E	Travaux - PS CFF de la Fonderie		3 868 700
F	Prestations annexes aux travaux		598 000
G	Acquisitions de terrains	*	2 531 900

Budget total du projet		HT	13 152 900
-------------------------------	--	-----------	-------------------

Participation de tiers

CFF Infrastructure, Lausanne	18.8%	2 473 500
Ville de Fribourg, Direction de l'édilité	12.9%	1 703 200
PA2 Fribourg, mesure 22.03 - Contribution de CH (FORTA)	1.1%	147 900
PA2 Fribourg, mesure 42.01 - Contribution de CH (FORTA)	2.9%	375 500
Services techniques, tiers	3.1%	411 400

Montant total de la participation de tiers		HT	5 111 500
---	--	-----------	------------------

Montant à la charge de l'Etat de Fribourg	61.1%	8 041 400
dont > Montant selon clé de répartition	40.1%	5 272 300
> Solde de la mesure 22.03 (PA2 Fribourg)	5.9%	771 400
> Solde de la mesure 42.01 (PA2 Fribourg)	15.2%	1 997 800

Montant à la charge de l'Etat

Montant estimatif total à la charge de l'Etat		HT	8 041 400
Déduction des prestations propres du SPC		HT	-444 000
TVA	*	7.7%	522 600
Réserve pour divers et imprévus		10%	856 400
Montant à la charge de l'Etat, y compris réserve		TTC	8 976 400
Crédit d'engagement déjà disponible	DGC-R-0208	**	TTC -369 707
Crédit d'engagement déjà disponible	DGC-R-0306	**	TTC -320 000
Montant net du financement recherché		TTC	8 286 693

Montant introduit dans le message au Grand Conseil (arrondi)	8 290 000
---	------------------

* Pas de TVA sur les acquisitions de terrain

** La présente analyse ne tient pas compte de prestations payées avec des taux de TVA de 7,6 % et 8 %

Annexe

GRAND CONSEIL

2018-DAEC-171

Projet de décret :
Ouverture d'un crédit d'engagement pour la reconstruction du passage supérieur CFF et l'aménagement d'un couloir de bus et de bandes cyclables sur la route de la Fonderie, à Fribourg

*Propositions de la Commission des routes et cours d'eau
2017-2021 CRoutes-17-21*

Présidence : Jean-Daniel Wicht

Vice-présidence : David Bonny

Membres : Eliane Aebischer, Jean Bertschi, Simon Bischof, Pierre Décrind, Christian Ducotterd, Fritz Glauser, Ueli Johner-Etter, Patrice Jordan, Bruno Marmier

Entrée en matière

Par décision tacite, la commission propose au Grand Conseil d'entrer en matière sur ce projet de décret.

Vote final

Par 8 voix contre 0 et 0 abstention, la commission propose au Grand Conseil d'accepter ce projet de décret selon la version initiale du Conseil d'Etat.

Catégorisation du débat

La commission propose au Bureau que l'objet soit traité par le Grand Conseil selon la catégorie I (débat libre).

Le 23 janvier 2018

Anhang

GROSSER RAT

2018-DAEC-171

Dekretsentswurf:
Verpflichtungskredit für den Ersatzneubau der SBB-Überführung sowie die Einrichtung eines Busstreifens und von Radstreifen auf der Route de la Fonderie in Freiburg

*Antrag der Kommission für Strassen und Wasserbau 2017-
2021 StraK-17-21*

Präsidium : Jean-Daniel Wicht

Vize-Präsidium : David Bonny

Mitglieder : Eliane Aebischer, Jean Bertschi, Simon Bischof, Pierre Décrind, Christian Ducotterd, Fritz Glauser, Ueli Johner-Etter, Patrice Jordan, Bruno Marmier

Eintreten

Die Kommission beantragt dem Grossen Rat stillschweigend, auf diesen Dekretsentswurf einzutreten.

Schlussabstimmung

Mit 8 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltungen beantragt die Kommission dem Grossen Rat, diesen Dekretsentswurf in der ursprünglichen Fassung des Staatsrats anzunehmen.

Kategorie der Behandlung

Die Kommission beantragt dem Büro, dass dieser Gegenstand vom Grossen Rat nach der Kategorie I (freie Debatte) behandelt wird.

Den 23. Januar 2018

Annexe

GRAND CONSEIL

2018-DAEC-171

Projet de décret :
Octroi d'un crédit d'engagement pour la reconstruction du passage supérieur CFF et l'aménagement d'un couloir de bus et de bandes cyclables sur la route de la Fonderie, à Fribourg

Propositions de la Commission des finances et de gestion

Présidence : Claude Brodard

Membres : Mirjam Ballmer, Bruno Boschung, Dominique Butty, Claude Chassot, Laurent Dietrich, Raoul Girard, Nadine Gobet, Paul Herren-Schick, Gabriel Kolly, Ursula Krattinger-Jutzet, Stéphane Peiry et Benoît Piller

Entrée en matière

Par décision tacite, la Commission propose au Grand Conseil d'entrer en matière sur ce projet de décret.

Vote final

Par 10 voix contre 0 et 0 abstention (2 membres excusés et 1 membre absent), la Commission propose au Grand Conseil d'accepter ce projet de décret selon la version initiale du Conseil d'Etat.

Le 23 janvier 2019

Anhang

GROSSER RAT

2018-DAEC-171

Dekretsentwurf:
Verpflichtungskredit für den Ersatzneubau der SBB-Überführung sowie die Einrichtung eines Busstreifens und von Radstreifen auf der Route de la Fonderie in Freiburg

Antrag der Finanz- und Geschäftsprüfungskommission

Präsidium : Claude Brodard

Mitglieder : Mirjam Ballmer, Bruno Boschung, Dominique Butty, Claude Chassot, Laurent Dietrich, Raoul Girard, Nadine Gobet, Paul Herren-Schick, Gabriel Kolly, Ursula Krattinger-Jutzet, Stéphane Peiry und Benoît Piller

Eintreten

Die Kommission beantragt dem Grossen Rat stillschweigend, auf diesen Dekretsentwurf einzutreten.

Schlussabstimmung

Mit 10 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltungen (2 Mitglieder sind entschuldigt und 1 Mitglied ist abwesend) beantragt die Kommission dem Grossen Rat, diesen Dekretsentwurf in der ursprünglichen Fassung des Staatsrats anzunehmen.

Den 23. Januar 2019



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Motion Savoy Philippe / Moussa Elias

2018-GC-82

Création d'une assurance perte de gain en cas de maladie au chômage

I. Résumé de la motion

Par motion déposée et développée le 24 mai 2018, les députés Philippe Savoy et Elias Moussa demandent d'introduire une assurance perte de gain maladie obligatoire sur le modèle du canton de Vaud dans la loi sur l'emploi et le marché du travail (LEMT ; RSF 866.1.1). Ils considèrent que la solution actuelle (subventionnement individuel des primes d'assurance pour perte de gain en cas de maladie ; art. 94 LEMT) n'a pas fait ses preuves et qu'il est temps d'adapter la législation cantonale aux réels besoins.

II. Réponse du Conseil d'Etat

La situation particulière des indemnités journalières en cas de maladie est réglementée dans le cadre des rapports de travail et subsidiairement dans l'assurance-chômage. En règle générale, les employeurs, de par leurs dispositions contractuelles ou conventionnelles, souscrivent un contrat auprès d'assureurs spécifiques et assurent leurs employés auprès de ceux-ci. La plupart du temps, cette assurance couvre le 80 % du salaire et les indemnités journalières en cas de maladie sont versées pendant 730 jours sur une période de 900 jours. Si l'entreprise qui emploie le salarié ne propose pas d'assurance perte de gain en cas de maladie, l'art. 324 a, alinéa 1^{er} du Code des obligations (CO ; RS 220) s'applique (versement d'un salaire par l'employeur durant un certain nombre de semaines ou de mois en fonction des années de service, selon l'« échelle bernoise »).

Lors de la résiliation des rapports de travail, l'employé a la possibilité de poursuivre le contrat d'assurance perte de gain maladie à titre facultatif et sans examen de santé (art. 71, al. 2 de la loi fédérale sur l'assurance-maladie ; LAMal ; RS 832.10 et art. 100 al. 2 de la loi sur le contrat d'assurance ; LCA ; RS 221.229.1). Si, malheureusement, le travailleur se retrouve au chômage et n'est passagèrement ni apte à travailler, ni à être placé ou ne l'est que partiellement, en raison d'une maladie, d'un accident ou d'une grossesse (art. 3sv de la loi fédérale sur la partie générale du droit des assurances sociales LPGA ; RS 830.1) et, de ce fait, ne peut satisfaire aux prescriptions de contrôle, celui-ci a droit à la pleine indemnité journalière s'il remplit les autres conditions liées au versement des prestations. Le droit persiste au maximum jusqu'au 30^{ème} jour qui suit le début de l'incapacité totale ou partielle de travail et se limite à 44 indemnités journalières durant le délai-cadre (art. 28 de la loi fédérale sur l'assurance-chômage obligatoire et l'indemnité en cas d'insolvabilité ; LACI ; RS 837.0). Ce droit épuisé, la personne concernée ne touche plus d'indemnités de l'assurance-chômage s'il n'a pas recouvré sa capacité de travail. Or s'il n'a pas souscrit à une assurance perte de gain maladie (APG) ou s'il ne dispose pas de moyens financiers personnels, le demandeur d'emploi se retrouve alors sans ressource. Force est de constater que seul

un nombre restreint de demandeurs d'emploi s'assurent pour couvrir ce risque, principalement en raison du coût élevé de la prime d'assurance.

Conscient de cette problématique, le Conseil d'Etat a, en 2008, accepté la motion Romanens / Ackermann (M1021.07), par laquelle ces derniers demandaient au Gouvernement l'introduction d'une disposition nouvelle dans la loi sur l'emploi et l'aide aux chômeurs, afin d'assurer, sous certaines conditions, le subventionnement des primes d'assurance perte de gain en cas de maladie pour les personnes qui sont à la recherche d'un emploi.

Le soutien actuel prévu par la loi cantonale sur l'emploi et le marché du travail (LEMT ; RSF 866.1.1) consiste donc en une subvention qui couvre en partie la prime d'assurance perte de gain en cas de maladie, dans le but d'assurer un revenu aux assurés au chômage qui auraient épuisé leur droit aux prestations en raison d'une incapacité de plus de 30 jours. Le système en vigueur, dès lors qu'il s'appuie sur une démarche volontaire de la part des assurés en vue d'obtenir la subvention, permet à chaque personne concernée d'évaluer elle-même le risque encouru et de procéder à une pesée des intérêts. En 2017, 17 personnes ont bénéficié de cette subvention à la prime d'assurance.

Les motionnaires proposent un système qui oblige tous les bénéficiaires d'indemnités journalières en cas de chômage à s'assurer contre le risque de perte de gain, à l'instar du dispositif mis en place dans le canton de Vaud. Dans ce canton, l'Etat se substitue à l'assureur sur la base d'un dispositif de droit public obligeant tous les bénéficiaires de l'assurance-chômage à cotiser à un Fonds cantonal pour perte de gain, à hauteur de 2,5 % des montants perçus par les assurés. La durée d'indemnisation est limitée à un maximum de 60 à 270 jours en fonction du droit aux indemnités fixé par les caisses de chômage. Les personnes qui bénéficient déjà d'une assurance perte de gain à titre privé peuvent être dispensées de cotiser à ce fonds.

Si la solution proposée paraît intéressante au premier abord, elle ne résiste pas à une analyse plus précise. Tout d'abord, la solution proposée ne donne pas droit à une couverture comparable à celle prévue à l'article 72 alinéa 3 LAMal, soit 720 jours de maladie dans une période de 900 jours. Même s'il est possible de réduire la durée des prestations dans le cadre de la LCA, l'assurance perte de gain cantonale obligatoire vaudoise prévoit donc des prestations moins favorables par rapport à celles qui sont versées par une assurance privée à laquelle aurait souscrit un demandeur d'emploi pour couvrir son risque de maladie.

Ensuite, après examen du nombre d'assurés présentant un cas de maladie durant leur chômage, il ressort que, pour l'année sous revue (2017), une faible proportion d'assurés reste en incapacité de travail au-delà des 30 jours dans le canton de Fribourg. Ainsi, sur les 13'100 personnes ayant perçu des indemnités journalières de l'assurance-chômage en 2017, 2'890 assurés (22 %) ont été touchés par une situation d'incapacité de travail et ont été indemnisés sur la base de la couverture prévue par l'article 28 LACI, limitée à 30 jours. Parmi ces assurés, 161 personnes (soit 5.5 % des assurés ayant présenté une incapacité ou 1.2 % du total des demandeurs d'emploi fribourgeois en 2017) ont pu se trouver en fin d'indemnisation, en raison d'une incapacité se prolongeant au-delà des 30 jours couverts par l'assurance-chômage.

Cette faible proportion de cas est également constatée dans l'ensemble des cantons suisses. Bien qu'il soit difficile de dresser un état précis de la situation pour les personnes concernées, il n'en demeure pas moins que la grande majorité des cantons n'a pas rendu obligatoire le principe d'assurance perte de gain maladie pour les bénéficiaires de l'assurance-chômage. Ainsi, au niveau

suisse, un tel système d'obligation d'assurance perte de gain en cas de maladie existe uniquement pour les bénéficiaires d'indemnités journalières en cas de chômage des cantons de Vaud et de Genève.

Au vu de ce qui précède, le Conseil d'Etat estime que le filet de sécurité développé par l'instauration d'une subvention à la prime d'assurance privée par l'article 94 LEMT est suffisant. Néanmoins, le Gouvernement prend note des préoccupations des motionnaires et fera le nécessaire pour renforcer son information sur l'existence de cette subvention et des avantages qui en découlent auprès des assurés fribourgeois.

Au vu de ces considérations, le Conseil d'Etat propose le rejet de la motion.

10 décembre 2018



Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Motion Savoy Philippe / Moussa Elias

2018-GC-82

Schaffung einer Erwerbsausfallversicherung bei Krankheit während der Arbeitslosigkeit

I. Zusammenfassung der Motion

Mit der am 24. Mai 2018 eingereichten und begründeten Motion verlangen die Grossräte Philippe Savoy und Elias Moussa, eine Erwerbsausfallversicherung bei Krankheit nach dem Waadtländer Modell in das Gesetz über die Beschäftigung und den Arbeitsmarkt (BAMG; SGF 866.1.1) aufzunehmen. Sie sind der Meinung, dass sich die derzeitige Lösung (individuelle Beiträge an die Prämien für die Erwerbsausfallversicherung bei Krankheit, Art. 94 BAMG) nicht bewährt hat und dass es an der Zeit ist, die kantonale Gesetzgebung an die tatsächlichen Bedürfnisse anzupassen.

II. Antwort des Staatsrats

Die besondere Situation der Krankentaggelder wird im Rahmen der Arbeitsverhältnisse und subsidiär in der Arbeitslosenversicherung geregelt. Im Allgemeinen schliessen die Arbeitgeber aufgrund vertraglicher oder gesamtarbeitsvertraglicher Bestimmungen einen Vertrag mit einem Krankentaggeldversicherer ab, bei dem sie ihre Angestellten versichern. Meistens deckt diese Versicherung 80 % des Lohns ab und die Krankentaggelder werden während 730 Tagen innerhalb von 900 Tagen ausgezahlt. Bietet das Unternehmen seinen Angestellten keine Krankentaggeldversicherung, kommt Artikel 324a Abs. 1 des Obligationenrechts (OR; SR 220) zum Tragen (Zahlung eines Lohns durch den Arbeitgeber während einer gewissen Anzahl Wochen oder Monaten je nach Anzahl Dienstjahren gemäss der «Berner Skala»).

Bei der Auflösung des Arbeitsverhältnisses haben die Angestellten die Möglichkeit, den Krankentaggeld-Versicherungsvertrag freiwillig und ohne Gesundheitsprüfung fortzuführen (Art. 71 Abs. 2 des Bundesgesetzes über die Krankenversicherung; KGV; SR 832.10 und Art. 100 Abs. 2 des Versicherungsvertragsgesetzes; VVG; SR 221.229.1). Wenn Arbeitnehmende arbeitslos werden und wegen Krankheit, Unfall oder Schwangerschaft (Art. 3 ff. des Bundesgesetzes über den Allgemeinen Teil des Sozialversicherungsrechts; ATSG; SR 830.1) vorübergehend nicht oder nur vermindert arbeits- oder vermittlungsfähig sind und deshalb die Kontrollvorschriften nicht erfüllen können, haben sie Anspruch auf das volle Taggeld, sofern die übrigen Anspruchsvoraussetzungen erfüllt sind. Dieser Anspruch dauert längstens bis zum 30. Tag nach Beginn der ganzen oder teilweisen Arbeitsunfähigkeit und ist innerhalb der Rahmenfrist auf 44 Taggelder beschränkt (Art. 28 des Bundesgesetzes über die obligatorische Arbeitslosenversicherung und die Insolvenzenschädigung; AVIG; RS 837.0). Sobald sie diesen Anspruch ausgeschöpft hat, erhält die betroffene Person keine Arbeitslosenentschädigung mehr, wenn sie ihre Arbeitsfähigkeit nicht wiedererlangt hat. Wenn sie keine Krankentaggeldversicherung abgeschlossen hat oder nicht über persönliche finanzielle Mittel

verfügt, steht die stellensuchende Person ohne Geld da. Nur wenige Stellensuchende decken dieses Risiko ab. Dies ist in erster Linie auf die hohe Versicherungsprämie zurückzuführen.

Im Bewusstsein dieser Problematik hat der Staatsrat im Jahr 2008 die Motion Romanens / Ackermann (M1021.07) angenommen, mit der die Einführung einer neuen Bestimmung in das Gesetz über die Beschäftigung und die Arbeitslosenhilfe verlangt wurde, damit Prämien von Erwerbsausfallversicherungen bei Krankheit von stellensuchenden Personen unter bestimmten Bedingungen subventioniert werden können.

Die derzeit im kantonalen Gesetz über die Beschäftigung und den Arbeitsmarkt (BAMG; SGF 866.1.1) vorgesehene Unterstützung besteht in einem Beitrag, der einen Teil der Prämie der Erwerbsausfallversicherung bei Krankheit abdeckt. Damit soll den arbeitslosen Versicherten, die ihren Leistungsanspruch wegen einer Arbeits- oder Vermittlungsunfähigkeit von mehr als 30 Tagen ausgeschöpft haben, ein Einkommen garantiert werden. Da nach dem geltenden System die Versicherten den Beitrag freiwillig beantragen können, können die betroffenen Personen das mögliche Risiko selbst abschätzen und die Interessen abwägen. Im Jahr 2017 haben 17 Personen von dieser Unterstützung der Erwerbsausfallversicherung profitiert.

Die Verfasser der Motion schlagen ein System wie im Kanton Waadt vor, das die Empfänger von Arbeitslosentaggeldern zwingt, sich gegen das Erwerbsausfallrisiko zu versichern. Im Kanton Waadt übernimmt der Staat gestützt auf eine öffentlich-rechtliche Einrichtung die Rolle des Versicherers. Alle Bezüger der Arbeitslosenversicherung müssen Beiträge in der Höhe von 2,5 % der erhaltenen Arbeitslosenentschädigungen in einen kantonalen Erwerbsersatzfonds einzahlen. Die Bezugsdauer hängt vom Anspruch auf Arbeitslosenentschädigungen ab, der von den Arbeitslosenkassen festgelegt wird, und ist auf 60 bis 270 Tage beschränkt. Personen, die bereits eine Krankentaggeldversicherung abgeschlossen haben, können von der Pflicht befreit werden, Beiträge in diesen Fonds einzuzahlen.

Die vorgeschlagene Lösung mag auf den ersten Blick zwar interessant erscheinen, wir kommen jedoch nicht um eine eingehendere Analyse herum. Zunächst bietet die vorgeschlagene Lösung nicht eine ähnliche Deckung wie jene, die in Artikel 72 Abs. 3 KVG vorgesehen ist, nämlich 720 Krankheitstage innerhalb von 900 Tagen. Auch wenn die Dauer des Leistungsanspruchs im Rahmen des VVG reduziert werden kann, sind die in der obligatorischen Erwerbsausfallversicherung des Kantons Waadt vorgesehenen Leistungen somit weniger gut als beim Abschluss einer Krankentaggeldversicherung bei einer privaten Versicherung.

Die Prüfung der Anzahl Versicherten, die während ihrer Arbeitslosigkeit krank waren, zeigt zudem, dass im Jahr 2017 im Kanton Freiburg nur ein geringer Anteil der Versicherten länger als 30 Tage arbeitsunfähig war. Von den 13 100 Personen, die im Jahr 2017 Arbeitslosentaggelder bezogen haben, waren 2890 (22 %) von einer Arbeitsunfähigkeit betroffen und erhielten Entschädigungen aufgrund der in Artikel 28 AVIG vorgesehenen, auf 30 Tage beschränkten Deckung. 161 dieser Versicherten (also 5,5 % der Versicherten, die arbeitsunfähig waren, oder 1,2 % aller Freiburger Stellensuchenden im Jahr 2017) haben ihren Anspruch auf Krankentaggelder ausgeschöpft, da sie länger als die 30 Tage arbeitsunfähig waren, die von der Arbeitslosenversicherung abgedeckt werden.

Dieser Anteil ist auch in allen anderen Schweizer Kantonen gering. Auch wenn es schwierig ist, ein genaues Bild der Situation der betroffenen Personen zu erstellen, ist diese Art von Erwerbsausfallversicherung bei Krankheit für die Bezüger der Arbeitslosenversicherung in den meisten anderen

Kantone nicht obligatorisch. Von allen Schweizer Kantonen kennen nur die Kantone Waadt und Genf eine derartige Versicherungspflicht für den Erwerbsausfall bei Krankheit für Arbeitslose.

Aus den oben genannten Gründen ist der Staatsrat der Meinung, dass das Sicherheitsnetz, das mit dem Beitrag an die Prämien einer privaten Versicherung nach Artikel 94 BAMG existiert, ausreicht. Er nimmt aber die Sorgen der Verfasser der Motion zur Kenntnis und wird das Nötige unternehmen, um die Freiburger Versicherten besser über diesen Beitrag und die damit verbundenen Vorteile zu informieren.

Der Staatsrat lädt Sie deshalb ein, diese Motion abzulehnen.

10. Dezember 2018



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Motion Ganiot Xavier / Rey Benoît
Loi sur le salaire minimum

2018-GC-98

I. Résumé de la motion

Par motion déposée et développée le 20 juin 2018, les motionnaires demandent au Conseil d'Etat de présenter au Grand Conseil un projet d'acte ayant pour objet l'instauration d'un salaire minimum pour le canton de Fribourg. Ils mentionnent les points devant figurer dans l'avant-projet de loi :

> **But du salaire minimum**

L'institution du salaire minimum a pour but de lutter contre la pauvreté et de contribuer ainsi au respect de la dignité humaine.

> **Champ d'application**

Les relations de travail des travailleurs et travailleuses accomplissant habituellement leur travail dans le canton de Fribourg sont soumises aux dispositions relatives au salaire minimum.

> **Montant du salaire minimum**

Le montant du salaire minimum est de 22 francs par heure. Ce montant est adapté chaque année au renchérissement sur la base de l'indice fribourgeois des prix à la consommation du mois d'août de l'année précédente, l'indice de base étant celui du mois de janvier 2018. Par salaire, il faut entendre le salaire déterminant au sens de la législation en matière d'assurance-vieillesse et survivants, à l'exclusion d'éventuelles indemnités payées pour jours de vacances et pour jours fériés.

II. Tour d'horizon des cantons

Lors du scrutin du 18 mai 2014 sur l'initiative pour la protection de salaires équitables, la Suisse a refusé à plus de 76 % des voix de se doter d'un salaire minimum sur le plan national. Fribourg de son côté, a refusé l'initiative à 75 %. A cette occasion, M. le Conseiller fédéral Schneider-Ammann a estimé qu'il s'agissait d'« un signal clair en faveur de notre place économique, de notre marché du travail et d'un partenariat social vécu ». Les partis politiques de gauche, quant à eux, ont souligné que le vote montre l'attachement des Suisses aux conventions collectives de travail (CCT) et relèvent le fait que la campagne a tout de même permis à des gros distributeurs d'adapter leurs salaires minimaux aux conditions de l'initiative. Le site du syndicat Unia dresse d'ailleurs une liste fort intéressante et instructive des entreprises et branches qui, dans la foulée de la votation, ont procédé à une mise à niveau de leur salaire annuel, approchant le seuil symbolique des 4000 francs par mois. Preuve en est si nécessaire, que le partenariat social fonctionne dans notre pays et par analogie dans notre canton également.

Au niveau des initiatives cantonales, les Valaisans ont refusé un salaire minimum sur le plan cantonal à plus de 82 %. Seul le canton de Neuchâtel s'est doté pour l'heure d'un salaire minimum

avoisinant les 20 francs/heure, depuis le 4 août 2017. C'est à cette date que le Tribunal fédéral a jugé que le salaire minimum était un instrument de politique sociale pour la lutte contre la pauvreté et non un instrument de politique économique. Le Jura et le Tessin ont également adopté une loi sur le salaire minimum, mais aucun des deux ne l'a encore concrétisé. Quant à Genève, une initiative cantonale « *23 francs, c'est un minimum* » a été déposée en juin 2018. C'est la troisième tentative genevoise pour instaurer un salaire minimum cantonal qui est basé sur le modèle neuchâtelois.

Le Parlement bernois a refusé à 66 % lors de la session de juin 2018 une motion pour un salaire minimum à 20 francs/heure, qui a été déposée par les Verts et le Parti socialiste. De même lors de la session de juin mais dans le canton de Saint-Gall, une motion pour un salaire minimum a été rejetée à 76 % des voix.

Dans le canton de Bâle-Ville, la récolte de signatures pour une initiative cantonale a été lancée en septembre de cette année. Elle demande un salaire minimum de 23 francs, tout comme à Genève.

III. Réponse du Conseil d'Etat

Tout comme les motionnaires, le Conseil d'Etat s'engage dans la lutte contre la pauvreté, afin que les travailleuses et les travailleurs puissent subvenir à leurs besoins par le fruit de leur salaire sans faire appel à l'aide sociale. Il estime toutefois qu'une loi imposant un salaire minimum identique sur tout le canton, sans tenir compte des différences régionales et sociales, n'est pas à même d'apporter une solution efficace à cette problématique.

Il en appelle à la responsabilité des partenaires sociaux et les engage à se réunir pour convenir des salaires de branche ou d'entreprise plutôt que de légiférer sur un salaire minimum général, sans lien avec les particularités d'une branche ou d'un secteur économique. Le marché du travail libéral que connaît la Suisse et son partenariat social qui fonctionnent bien permettent de maintenir un niveau de vie au-dessus de la moyenne en Europe, un taux de chômage parmi les plus bas et un taux d'aide sociale à 3,2 %¹. En ce qui concerne notre canton, ce taux se monte à 2,5 %, bien loin du taux de 7,2 % à Neuchâtel qui a introduit le modèle de salaire minimum dont s'inspirent les motionnaires.

Comme Neuchâtel a introduit le salaire minimum il y a une année seulement, il n'est pas possible de déterminer quelle est son influence sur la lutte contre la pauvreté et prématuré d'en tirer un quelconque enseignement pour notre canton.

Du point de vue du Conseil d'Etat, cette proposition pose un problème de fond, en ce sens qu'elle ne ferait que marginaliser les personnes les plus vulnérables sur le marché du travail et les exposer encore davantage au risque de pauvreté. En effet, selon le Rapport sur la situation sociale et la pauvreté dans le canton de Fribourg 2016, seulement 21,7 % des bénéficiaires de l'aide sociale sont des actifs occupés. Cela signifie que près de 80 % des personnes en situation de pauvreté ne peuvent pas être soutenues par une mesure passant par un salaire minimum. Si on observe d'un peu plus près la distribution² de la population touchée par la pauvreté selon les caractéristiques sociodémographiques 2011 pour le canton de Fribourg, on s'aperçoit que 26 % de la population touchée par la pauvreté a moins de 17 ans et 22.5 % a plus de 56 ans. Ici encore, un salaire minimum n'apporte en aucun cas une solution pour ces personnes en situation de pauvreté. Dans ce même tableau, on peut

¹ Annuaire statistique du canton de Fribourg 2018; chapitre 13 Protection sociale

² Tableau 3-14, page 39, Rapport sur la situation sociale et la pauvreté dans le canton de Fribourg, 2016, DSAS

lire que 20,9 % des ménages concernés sont constitués d'une personne seule. Qu'en est-il des autres ménages ? Le calcul du salaire minimum ne tient pas du tout compte du nombre d'enfants à charge ou du nombre de personnes par ménage pour fixer le montant du salaire minimum, car il se base sur le système de calcul des prestations complémentaires. Au niveau des disparités, le Conseil d'Etat peut encore mentionner les différences qui existent au niveau de la répartition de la pauvreté entre les districts. Il craint également que l'instauration d'un salaire minimum puisse favoriser le chômage en dissuadant d'engager des travailleuses et travailleurs pour un salaire imposé.

En conclusion, le Conseil d'Etat propose au Grand Conseil de rejeter cette motion et de suivre avec attention le prochain rapport sur la situation sociale et la pauvreté dans le canton de Fribourg pour en évaluer l'évolution. Il s'agira également de suivre avec intérêt l'évaluation des dispositifs actuellement en vigueur dans d'autres cantons. Au niveau de la Confédération, le Conseil Fédéral a tiré les conclusions du Programme national de prévention et de lutte contre la pauvreté, qui s'est déroulé de 2014 à 2018. Il a, dans la foulée, publié le « Plan de réalisation de la Plateforme nationale contre la pauvreté ». Les champs d'action prioritaires de 2019 à 2024 sont: encouragement des chances de formation, intégration sociale et professionnelle et amélioration des conditions de vie. Le Conseil Fédéral entend soutenir les cantons dans la mise en œuvre des recommandations formulées dans le cadre du programme national.

10 décembre 2018



Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Motion Ganioz Xavier / Rey Benoît
Gesetz über den Mindestlohn

2018-GC-98

I. Zusammenfassung der Motion

Mit der am 20. Juni 2018 eingereichten und begründeten Motion ersuchen die Grossräte Xavier Ganioz und Benoît Rey den Staatsrat, dem Grossen Rat einen Erlassentwurf vorzulegen, mit dem ein Mindestlohn für den Kanton Freiburg eingeführt wird. Sie nennen in ihrer Motion die Punkte, die im Gesetzesentwurf stehen sollen:

> **Ziel des Mindestlohns**

Die Einführung des Mindestlohns hat zum Ziel, die Armut zu bekämpfen und zur Achtung der Menschenwürde beizutragen.

> **Geltungsbereich**

Das Arbeitsverhältnis der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die ihre Arbeit gewöhnlich im Kanton Freiburg verrichten, unterliegen den Bestimmungen über den Mindestlohn.

> **Höhe des Mindestlohns**

Der Mindestlohn beträgt 22 Franken pro Stunde. Dieser Betrag wird jährlich auf der Grundlage des Freiburger Index der Konsumentenpreise vom August des Vorjahres an die Teuerung angepasst. Basis für die Anpassung bildet der Indexstand vom Januar 2018. Als Lohn gilt der im Sinne der Gesetzgebung über die Alters- und Hinterlassenenversicherung massgebende Lohn, ohne allfällige Ferien- und Feiertagsentschädigungen.

II. Überblick über die Kantone

Bei der Abstimmung vom 18. Mai 2014 über die Initiative für den Schutz fairer Löhne hat die Schweiz einen nationalen Mindestlohn mit einem Stimmenanteil von über 76 % abgelehnt. Im Kanton Freiburg wurde die Initiative mit 75 % abgelehnt. Bundesrat Johann Schneider-Ammann bezeichnete dieses Ergebnis als «ein starkes Zeichen zugunsten des Werk-, Denk- und Finanzplatzes Schweiz, des Schweizerischen Arbeitsmarktes und ein starkes Zeichen für die gelebte Sozialpartnerschaft». Die linken Parteien betonten ihrerseits, dass das Abstimmungsresultat die Verbundenheit der Schweizerinnen und Schweizer zu den Gesamtarbeitsverträgen (GAV) zeige und dass die Grossverteiler dank der Kampagne ihre Mindestlöhne an die Bedingungen der Initiative angepasst haben. Die Website der Gewerkschaft Unia bietet übrigens eine sehr interessante und aufschlussreiche Übersicht über die Unternehmen und Branchen, die im Anschluss an die Abstimmung ihren Jahreslohn angepasst haben, sodass er sich dem symbolischen Wert von 4000 Franken pro Monat annähert. Dies beweist, dass die Sozialpartnerschaft in der Schweiz und auch in unserem Kanton gut funktioniert.

Was die kantonalen Initiativen betrifft, so haben die Walliser Stimmbürger einen kantonalen Mindestlohn mit über 82 % Nein-Stimmen abgelehnt. Einzig der Kanton Neuenburg verfügt über einen Mindestlohn von knapp 20 Franken pro Stunde und zwar seit dem 4. August 2017. Denn an diesem Tag hat das Bundesgericht entschieden, dass es sich beim Mindestlohn um eine sozialpolitische Massnahme zur Bekämpfung der Armut handelt und nicht um ein wirtschaftspolitisches Instrument. Der Kanton Jura und das Tessin haben ebenfalls ein Gesetz über den Mindestlohn verabschiedet, das aber in beiden Kantonen noch nicht konkretisiert wurde. Im Kanton Genf wurde im Juni 2018 eine kantonale Initiative für einen Mindestlohn von 23 Franken eingereicht («23 francs, c'est un minimum»). Dies ist der dritte Versuch, in Genf einen kantonalen Mindestlohn auf der Grundlage des Neuenburger Modells einzuführen.

Das Berner Kantonsparlament hat in der Juni-Session 2018 eine Motion der Grünen und der SP, die einen Mindestlohn von 20 Franken pro Stunde forderte, mit 66 % Nein-Stimmen abgelehnt. Im Kanton St. Gallen wurde ebenfalls in der Juni-Session eine Motion für einen Mindestlohn mit einem Stimmenanteil von 76 % verworfen.

In Basel-Stadt wurde im September dieses Jahres eine Unterschriftensammlung für eine kantonale Mindestlohninitiative lanciert. Die Initiative fordert einen Mindestlohn von 23 Franken wie im Kanton Genf.

III. Antwort des Staatsrats

Wie die Verfasser der Motion setzt sich auch der Staatsrat für die Bekämpfung der Armut ein, damit die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer ihren Lebensunterhalt mit ihrem Lohn bestreiten können, ohne Sozialhilfe beanspruchen zu müssen. Er ist aber der Ansicht, dass die Vorschrift eines einheitlichen Mindestlohns im ganzen Kanton, ohne Berücksichtigung der regionalen und sozialen Unterschiede, keine wirksame Lösung für dieses Problem ist.

Er appelliert an die Verantwortung der Sozialpartner und fordert sie auf, sich zusammzusetzen, um Branchen- oder Unternehmenslöhne zu vereinbaren, statt einen allgemeinen Mindestlohn zu erlassen, der die Besonderheiten einer Branche oder eines Wirtschaftssektors unberücksichtigt lässt. Dank dem liberalen Arbeitsmarkt in der Schweiz und der Sozialpartnerschaft, die gut funktionieren, haben wir einen Lebensstandard über dem europäischen Durchschnitt, eine der tiefsten Arbeitslosenquoten und eine Sozialhilfequote von 3,2 %¹. Im Kanton Freiburg liegt diese Quote bei 2,5 %, also weit unter der Quote von 7,2 % im Kanton Neuenburg, dessen Mindestlohnmodell den Verfassern der Motion als Vorbild dient.

Da Neuenburg den Mindestlohn erst vor einem Jahr eingeführt hat, ist es noch zu früh, um seinen Einfluss auf die Bekämpfung der Armut zu beurteilen und daraus Lehren für unseren Kanton zu ziehen.

Aus Sicht des Staatsrats bringt dieser Vorschlag ein grundlegendes Problem mit sich. Denn er würde die Schwächsten auf dem Arbeitsmarkt noch mehr ausgrenzen und ihr Armutsrisiko noch vergrössern. Gemäss dem Bericht über die soziale Situation und die Armut im Kanton Freiburg für das Jahr 2016 waren nur 21,7 % der Sozialhilfeempfänger beschäftigte Erwerbspersonen. Dies bedeutet, dass fast 80 % der von Armut betroffenen Personen, nicht von einem Mindestlohn

¹ Statistisches Jahrbuch des Kantons Freiburg 2018; Kapitel 13 Soziale Sicherheit

profitieren würden. Wenn wir die Verteilung der armutsbetroffenen Bevölkerung des Kantons Freiburg im Jahr 2011 nach ihren soziodemografischen Merkmalen² genauer betrachten, stellen wir fest, dass 26 % der betroffenen Bevölkerung jünger als 17 und 22,5 % älter als 56 Jahre alt sind. Auch hier bietet ein Mindestlohn keinesfalls eine Lösung für diese von Armut betroffenen Personen. Aus derselben Tabelle geht hervor, dass 20,9 % der betroffenen Haushalte aus einer Person bestehen. Wie sieht es bei den anderen Haushalten aus? Bei der Ermittlung des Mindestlohns wird weder die Zahl der betreuungspflichtigen Kinder noch die Zahl der Personen pro Haushalt berücksichtigt. Die Höhe des Mindestlohns richtet sich vielmehr nach der Berechnung der Ergänzungsleistungen. Hinsichtlich der regionalen Unterschiede kann der Staatsrat noch erwähnen, dass sich die Armut unterschiedlich auf die verschiedenen Bezirke verteilt. Er befürchtet ferner, dass die Einführung eines Mindestlohns die Arbeitslosigkeit verstärkt, da Arbeitnehmende zu einem vorgeschriebenen Lohn zurückhaltender angestellt werden.

Abschliessend empfiehlt der Staatsrat dem Grossen Rat, diese Motion abzulehnen und die Entwicklung der Armut aufmerksam zu verfolgen, über die der nächste Bericht über die soziale Situation und die Armut im Kanton Freiburg Aufschluss geben wird. Ausserdem sind die laufenden Massnahmen in anderen Kantonen sowie ihre Beurteilung mit Interesse zu verfolgen. Auf Bundesebene hat der Bundesrat sein Schlüsse aus dem nationalen Programm zur Prävention und Bekämpfung von Armut gezogen, das von 2014 bis 2018 gedauert hat. Er hat in der Folge das «Umsetzungskonzept Nationale Plattform gegen Armut» veröffentlicht. Die darin aufgeführten Handlungsfelder für 2019 bis 2024 sind: Förderung von Bildungschancen, soziale und berufliche Integration sowie allgemeine Lebensbedingungen. Der Bundesrat will die Kantone bei der Umsetzung der im Rahmen des nationalen Programms angebrachten Empfehlungen unterstützen.

10. Dezember 2018

² Tabelle 3-14, Seite 40, Bericht über die soziale Situation und die Armut im Kanton Freiburg, 2016, GSD



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Postulat Collomb Eric

2017-GC-168

Stratégie cantonale dans le domaine de la bioéconomie

I. Résumé du postulat

Par postulat déposé et développé le 14 novembre 2017, le député Eric Collomb demande au Conseil d'Etat de produire un rapport destiné mettre sur pied une stratégie cantonale pour le développement de la bioéconomie. Ce rapport devra, entre autres, contenir :

1. une estimation du gisement cantonal disponible par grandes catégories de biomasse susceptibles d'avoir un usage énergétique ou non énergétiques ;
2. une analyse des opportunités de développement offertes par la bioéconomie pour les indépendants (par ex. l'économie agricole), les associations (par ex. l'économie du bois), les entreprises et industries du canton ;
3. une description des leviers que l'Etat pourrait actionner pour donner l'élan nécessaire au lancement de la bioéconomie ;
4. les intégrations et interactions possibles des clusters fribourgeois dans le contexte de la bioéconomie ;
5. l'analyse du potentiel scientifique dont dispose le canton pour s'engager dans le développement technologique des différents domaines de la bioéconomie ;
6. un état des lieux de ce qui se fait déjà dans d'autres cantons et d'autres pays.

II. Réponse du Conseil d'Etat

Actuellement, la Direction de l'économie et de l'emploi (DEE) est impliquée via la Haute école d'ingénierie et d'architecture Fribourg (HEIA-FR) dans plusieurs projets de recherche portant sur la bioéconomie. En effet, le canton de Fribourg occupe une position d'exception en Suisse, voire en Europe, avec son potentiel scientifique dans ce domaine, avec le Centre national de compétence en matière de recherche sur les matériaux bio-inspirés (National Center of Competence in Research for Bio-Inspired Materials), l'Institut Adolphe Merkle actif dans le domaine des nanomatériaux (AMI), les départements de chimie et de physique de l'Université de Fribourg, plusieurs instituts de la HEIA-FR (Institut des technologies chimiques ChemTech ; Institut de recherche appliquée en plasturgie iRAP ; Institut des systèmes complexes iCoSys ; Institut d'impression digitale iPrint), le Centre de compétence d'innovation dans la plasturgie PICC de la HEIA-FR et deux clusters (le Swiss Plastics Cluster SPC dans le domaine de la plasturgie et le Cluster Food & Nutrition CFN dans le domaine agro-alimentaire).

Ainsi, dans le cadre du projet transfrontalier « Linking BioBased Industry Value Chain Across the Alpine Region » (Interreg VB - *AlpLinkBioEco*), un mandat a été confié par la HEIA-FR, au Centre de recherche sur la compétitivité de l'Université de Fribourg. Cette étude a fait l'objet d'un rapport intitulé « Status of cluster development with focus on Bioeconomy : Canton of Fribourg (Switzerland) » (Prof. Gugler et M. Bliesener), publié en 2017 et consultable à l'adresse internet suivante : http://www3.unifr.ch/competitiveness/en/assets/public/Bioeconomy_Report.pdf. L'objectif du rapport était d'examiner principalement si des activités et des secteurs économiques liés à la bioéconomie étaient présents dans le canton de Fribourg et d'identifier des potentiels de développement de l'économie fribourgeoise dans le domaine de la bioéconomie.

L'étude a identifié les secteurs économiques du canton qui peuvent être actifs dans le domaine de la bioéconomie, à savoir les industries productrices de biomasse (principalement regroupées dans le secteur primaire), les industries du secteur de la transformation (bioraffineries) et les industries de produits « biobased », qui utilisent ces ressources transformées et fabriquent des composants ou des produits finaux. De nombreux secteurs économiques sont ainsi concernés, qui vont de l'agriculture et la sylviculture, jusqu'aux secteurs agro-alimentaire, chimique, de la production d'énergie, de la bio-pharmaceutique et des produits en plastique. Les principaux secteurs industriels du canton propices au développement de la bioéconomie représentent environ un tiers des emplois et de la valeur ajoutée enregistrés dans le canton de Fribourg. L'étude indique que la bioéconomie a un potentiel de croissance significatif dans le canton de Fribourg. Elle met en exergue le rôle concret que les clusters et les centres de compétences peuvent jouer pour développer la bioéconomie dans le canton et montre les compétences et activités actuelles des instituts de recherche.

L'Etat dispose par conséquent déjà d'instruments permettant de soutenir le développement de la bioéconomie. Des projets d'entreprises, notamment de recherche et développement, individuels ou collectifs, initiés en collaboration avec une haute école dans ce domaine, peuvent bénéficier d'un soutien financier au titre de la loi sur la promotion économique. De plus, dans le cadre du projet transfrontalier « Smart Specialisation Strategies to build an Innovation model for Alp Clusters » (Interreg VB - *S3-4AlpClusters*), des processus et outils permettant d'identifier et de développer des projets et actions concrètes visant à transformer les secteurs existants vers la bioéconomie ont été mis en place. Enfin, le renforcement de la bioéconomie figure comme axe dans le projet de programme de politique régionale NPR 2020-2023 en cours d'élaboration, sur lequel le Grand Conseil pourra se prononcer à la fin 2019.

Pour ces raisons, le Conseil d'Etat propose de refuser le postulat.

10 décembre 2018



Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Postulat Collomb Eric

2017-GC-168

Kantonale Strategie im Bereich der Biowirtschaft

I. Zusammenfassung des Postulats

Mit dem am 14. November 2017 eingereichten und begründeten Postulat verlangt Grossrat Eric Collomb vom Staatsrat, dass er einen Bericht zur Einführung einer kantonalen Strategie für die Entwicklung der Biowirtschaft ausarbeitet. Dieser Bericht muss unter anderem Folgendes enthalten:

1. eine Schätzung der im Kanton verfügbaren Biomasse-Ressourcen, die einen energetischen oder nicht-energetischen Nutzen aufweisen, eingeteilt nach grossen Kategorien;
2. eine Analyse der Entwicklungsmöglichkeiten, die die Biowirtschaft für Selbständigerwerbende (z.B. Landwirte), Branchenverbände (z.B. Holzwirtschaft) sowie für die Unternehmen und Industriebetriebe des Kantons bietet;
3. eine Beschreibung der Hebel, die der Staat in Betrieb setzen könnte, um der Biowirtschaft den nötigen Impuls zu geben;
4. die Möglichkeiten, die Freiburger Cluster im Zusammenhang mit der Biowirtschaft miteinzubeziehen;
5. die Analyse des wissenschaftlichen Potenzials, über das der Kanton verfügt, um die technologische Entwicklung der verschiedenen Bereiche der Biowirtschaft voranzutreiben;
6. eine Standortbestimmung der Biowirtschaft in anderen Kantonen und Ländern.

II. Antwort des Staatsrats

Zurzeit ist die Volkswirtschaftsdirektion (VWD) über die Hochschule für Technik und Architektur (HTA-FR) an mehreren Forschungsprojekten im Bereich der Biowirtschaft beteiligt. Aufgrund seines wissenschaftlichen Potenzials nimmt der Kanton Freiburg landesweit, wenn nicht gar europaweit, eine Sonderstellung ein. Schliesslich verfügt er über das nationale Kompetenzzentrum für Forschung im Bereich der bioinspirierten Materialien (National Center of Competence in Research for Bio-Inspired Materials), das Adolphe-Merkle-Institut (AMI), das im Bereich der Nanomaterialien aktiv ist, die Departemente für Chemie und für Physik der Universität Freiburg, mehrere Institute der HTA-FR (Institut für chemische Technologie ChemTech, Institut für anwendungsorientierte Forschung in der Kunststofftechnik iRAP, Institut für komplexe Systeme iCoSys und Institut für Printing iPrint), das Plastics Innovation Competence Center der HTA-FR und zwei Cluster (der Swiss Plastics Cluster SPC im Bereich der Kunststofftechnologie und der Cluster Food & Nutrition CFN im Lebensmittelbereich).

Deshalb hat die HTA-FR im Rahmen des grenzüberschreitenden Projekts «Linking BioBased Industry Value Chain Across the Alpine Region» (Interreg VB – *AlpLinkBioEco*) dem Forschungszentrum für Wettbewerbsfähigkeit der Universität Freiburg eine Studie in Auftrag gegeben. Zu dieser Studie wurde 2017 ein Bericht mit dem Titel «Status of cluster development with focus on Bioeconomy: Canton of Fribourg (Switzerland)» (Prof. Philippe Gugler und Julien Bliesener) veröffentlicht, der unter der folgenden Webadresse zur Verfügung steht: www3.unifr.ch/competitiveness/en/assets/public/Bioeconomy_Report.pdf. Das Hauptziel des Berichts war es, zu prüfen, ob es im Kanton Freiburg Tätigkeiten und Wirtschaftszweige gibt, die in Verbindung mit der Biowirtschaft stehen, und die Entwicklungspotenziale der Freiburger Wirtschaft im Bereich der Biowirtschaft zu bestimmen.

Die Studie hat die Wirtschaftszweige des Kantons aufgezeigt, die im Bereich der Biowirtschaft aktiv sein können. Dabei handelt es sich um die Bereiche, die Biomasse erzeugen (hauptsächlich im Primärsektor), die Industrien im Verarbeitungssektor (Bioraffinerien) und die Industrien, die «biobasierte» Produkte herstellen, also die Industrien, die den verarbeiteten Rohstoff verwenden, um Halbfabrikate oder Endprodukte herzustellen. Zahlreiche Wirtschaftszweige von der Land- und Forstwirtschaft über die Lebensmittelindustrie, die chemische und die bio-pharmazeutische Industrie bis hin zur Energieproduktion und zur Herstellung von Plastikprodukten sind somit angesprochen. Die wichtigsten Industriesektoren des Kantons, die sich für die Entwicklung der Biowirtschaft eignen, umfassen etwa ein Drittel der Arbeitsplätze und der Wertschöpfung im Kanton Freiburg. Die Studie zeigt auch auf, dass die Biowirtschaft im Kanton Freiburg ein bedeutendes Wachstumspotenzial aufweist. Sie hebt ferner die konkrete Rolle hervor, die die Cluster und Kompetenzzentren spielen können, um die Biowirtschaft im Kanton zu entwickeln, und legt die aktuellen Kompetenzen und Aktivitäten der Forschungsinstitute dar.

Der Staat verfügt also bereits über Instrumente, die es ermöglichen, die Entwicklung der Biowirtschaft zu unterstützen. Projekte von einzelnen Unternehmen oder gemeinsame Projekte, die Unternehmen mit einer Hochschule in diesem Bereich starten und die insbesondere auf dem Gebiet der Forschung und Entwicklung angesiedelt sind, können Finanzhilfen gestützt auf das Wirtschaftsförderungsgesetz erhalten. Ausserdem wurden im Rahmen des grenzüberschreitenden Projekts «Smart Specialisation Strategies to build an Innovation model for Alp Clusters» (Interreg VB – *S3-4AlpClusters*) Verfahren und Instrumente eingeführt, die es ermöglichen, konkrete Projekte und Aktionen festzulegen und umzusetzen, die darauf abzielen, die bestehenden Wirtschaftszweige in Richtung Biowirtschaft weiterzuentwickeln. Abschliessend ist zu erwähnen, dass die Stärkung der Biowirtschaft auch in das Umsetzungsprogramm zur Regionalpolitik 2020-2023 aufgenommen wird, das zurzeit ausgearbeitet und dem Grossen Rat Ende 2019 zum Entscheid vorgelegt wird.

Aus diesen Gründen empfiehlt der Staatsrat die Ablehnung des Postulats.

10. Dezember 2018



Message 2018-DFIN-125

15 janvier 2019

du Conseil d'Etat au Grand Conseil accompagnant le projet de décret relatif aux crédits supplémentaires compensés du budget de l'Etat de Fribourg pour l'année 2018

Conformément aux dispositions de l'article 35 de la loi sur les finances de l'Etat, nous vous soumettons le rapport concernant les crédits de paiement supplémentaires acceptés par le Conseil d'Etat, dans le cadre de l'exécution du budget cantonal de l'exercice 2018.

La rigueur dans l'exécution du budget est un principe très largement respecté par les services et établissements. Cette règle souffre cependant quelques exceptions lorsque – en particulier – des circonstances nouvelles, particulières et imprévisibles viennent remettre en cause les prévisions. De telles situations peuvent entraîner des dépassements qui obligent

alors les services et établissements à requérir un supplément de crédit.

Les différentes demandes en la matière ont toutes fait l'objet d'une justification par les secteurs et Directions concernés. Les requêtes ont été examinées par la Direction des finances avant d'être soumises au Conseil d'Etat. Le dossier complet des arrêtés du Conseil d'Etat relatifs aux augmentations de crédits budgétaires est transmis à la Commission des finances et de gestion avec le présent message.

Au total, pour l'exercice 2018, 38 crédits de paiement supplémentaires ont été ouverts. Ils concernent les services et rubriques comptables suivants:

Rubriques comptables	Pouvoirs – Directions	Crédits budgétaires initiaux Fr.	Crédits budgétaires supplémentaires Fr.
Pouvoir judiciaire			350 000
2100	Tribunal cantonal		
3181.005	Pertes sur créances, affaires pénales	170 000	30 000
2111	Ministère public		
3199.005	Indemnités en matière pénale	380 000	320 000
Pouvoir exécutif – Chancellerie			30 000
3105	Chancellerie d'Etat		
3102.102	Publications et publicité	26 000	22 000
3103.301	Abonnements et cotisations	50 500	8 000
Instruction publique, culture et sport			2 409 280
3200	Secrétariat général		
3130.049	Travaux informatiques effectués par des tiers	–	18 490
3611.003	Contributions pour la fréquentation d'écoles supérieures hors du canton	6 500 000	1 200 000
3611.006	Contribution pour la fréquentation d'écoles de la convention du Nord-Ouest	2 600 000	52 000
3631.000	Part aux frais de conférences	1 213 670	79 190
3637.202	Bourses cantonales	11 000 000	500 000
3202.1	Service de l'enseignement obligatoire de langue française		
3160.100	Locations de locaux	133 880	27 000
3199.001	Dépenses d'exploitation diverses	84 000	30 000

Rubriques comptables	Pouvoirs – Directions	Crédits budgétaires initiaux Fr.	Crédits budgétaires supplémentaires Fr.
3208	Service de l'enseignement spécialisé et des mesures d'aide		
3632.003	Subventions cantonales pour les services auxiliaires	8 217 500	225 000
3229	Service de l'enseignement secondaire du deuxième degré		
3110.301	Achats de matériel et d'appareils	-	12 600
3256	Haute école pédagogique		
3110.100	Achats de mobilier	15 110	86 000
3144.000	Entretien et rénovation des immeubles	446 000	179 000
Sécurité et justice			849 470
3345.1	Commandement et services généraux		
3111.306	Achats de matériel pour le Centre d'engagement et d'alarmes	17 000	100 470
3151.304	Entretien du matériel et des appareils radio	577 710	54 000
3345.2	Gendarmerie		
3151.305	Entretien du matériel et des appareils de circulation	71 000	13 000
3345.3	Police de sûreté		
3199.061	Débours pénaux	70 000	15 000
3355	Service de l'application des sanctions pénales et des prisons		
3135.001	Placements dans les établissements spécialisés	3 100 000	400 000
3631.000	Part aux frais de conférences	302 000	38 000
3365	Etablissements de Bellechasse		
3091.000	Frais de recrutement	15 000	6 000
3101.006	Carburants	210 000	25 000
3130.001	Frais de télécommunications	45 000	25 000
3130.010	Transports	5 000	35 000
3132.040	Prestations médicales par des tiers	170 000	78 000
3382	Camp du Lac-Noir		
3199.001	Dépenses d'exploitation diverses	1 500 000	60 000
Institutions, agriculture et forêts			1 381 000
3425	Service de l'agriculture		
3634.012	Subventions cantonales pour les frais de lutte contre les épizooties assumés par Sanima	400 000	200 000
3430	Service de la sécurité alimentaire et des affaires vétérinaires		
3010.118	Traitements du personnel auxiliaire	452 780	75 000
3106.013	Produits chimiques	255 150	28 000
3440	Institut agricole de l'Etat de Fribourg		
3010.101	Traitements du personnel administratif	2 622 280	710 000
3612.002	Lutte antiparasitaire	50 000	68 000
3445	Service des forêts et de la faune		
3632.000	Subventions cantonales pour les communes	1 300 000	300 000
Économie et emploi			366 000
3500	Secrétariat général		
3010.118	Traitements du personnel auxiliaire	15 000	15 000

Rubriques comptables	Pouvoirs – Directions	Crédits budgétaires initiaux Fr.	Crédits budgétaires supplémentaires Fr.
3542.1	Service de la formation professionnelle		
3636.302	Subventions cantonales pour le perfectionnement professionnel	340 000	260 000
3542.2	Ecole professionnelle artisanale et industrielle		
3104.200	Fournitures d'enseignement	217 000	35 000
3542.6	Ecole des Métiers Fribourg		
3150.301	Entretien du matériel et des appareils	50 000	50 000
3170.100	Déplacements	8 500	6 000
Santé et affaires sociales			4 510 400
3605	Service de la santé publique		
3635.007	Part du canton au financement des maisons de naissance	381 900	200 000
3606	Service dentaire scolaire		
3110.301	Achats de matériel et d'appareils	8 500	35 000
3608	Service du médecin cantonal		
3110.200	Achats de machines	-	23 000
3645	Service de la prévoyance sociale		
3636.011	Subventions cantonales pour les personnes inadaptées mineures dans les maisons d'éducation hors du canton	4 928 000	887 400
3636.014	Subventions cantonales pour les personnes handicapées adultes dans les institutions hors du canton	10 700 000	495 000
3650	Service de l'action sociale		
3632.006	Subventions cantonales aux communes pour l'aide sociale des Fribourgeois domiciliés dans le canton	5 250 000	600 000
3632.012	Subventions cantonales aux communes pour l'aide sociale des Confédérés domiciliés dans le canton	4 700 000	350 000
3655	Assurances sociales		
3637.216	Financement du contentieux de l'assurance maladie	12 800 000	1 800 000
3665	Service de l'enfance et de la jeunesse		
3632.117	Subventions cantonales aux communes pour les places d'accueil extrafamilial	505 000	45 000
3636.117	Subventions cantonales aux tiers pour les places d'accueil extrafamilial	4 540 000	75 000
Aménagement, environnement et constructions			477 900
3800	Secrétariat général		
3190.106	Prestations en dommages et intérêts	-	200 000
3805	Service des constructions et de l'aménagement		
3000.200	Commissions	63 000	25 000
3808	Service de la mobilité		
3130.000	Prestations de service par des tiers	200 000	228 000
3850	Service des bâtiments		
3111.500	Achats de véhicules	-	24 900
Total			10 374 050

Les 38 arrêtés de crédits supplémentaires de l'exercice 2018 se répartissent de la manière suivante entre les différents pouvoirs et directions:

	Nombre d'arrêtés	Montant Fr.
Pouvoir judiciaire	2	350 000
Pouvoir exécutif – Chancellerie	1	30 000
Instruction publique, culture et sport	8	2 409 280
Sécurité et justice	7	849 470
Institutions, agriculture et forêts	5	1 381 000
Economie et emploi	4	366 000
Santé et affaires sociales	7	4 510 400
Aménagement, environnement et constructions	4	477 900
	38	10 374 050

Concernant ces arrêtés, il convient d'apporter encore les précisions suivantes:

- > comparativement à ce qui s'est produit durant la période 2002 à 2017, soit sur les 16 derniers exercices comptables, le volume de 10,4 millions de francs des crédits supplémentaires 2018 représente un peu plus de la moitié de la moyenne (18,5 millions de francs par an sur la période) et figure parmi les moins élevés de la période. Rapporté au total des dépenses effectives budgétisées, ce volume est inférieur à la moyenne 2002–2017 (0,29% en 2018 contre 0,64% sur la période considérée). Le nombre de crédits supplémentaires est, quant à lui, en dessus de la moyenne de la période. Le tableau qui suit illustre le propos:

Année	Nombre d'arrêtés	Montant total des crédits supplémentaires en mios	Montant total des crédits supplémentaires en% du total des dépenses effectives budgétisées
2002	27	15,164	0,69
2003	23	12,622	0,54
2004	24	13,547	0,57
2005	33	26,073	1,07
2006	29	18,390	0,73
2007	32	10,923	0,41
2008	31	9,581	0,33
2009	28	14,400	0,48
2010	49	15,246	0,49
2011	38	14,633	0,44
2012	49	20,797	0,61
2013	25	28,171	0,87
2014	30	31,792	0,99
2015	26	38,123	1,17

Année	Nombre d'arrêtés	Montant total des crédits supplémentaires en mios	Montant total des crédits supplémentaires en% du total des dépenses effectives budgétisées
2016	30	16,636	0,50
2017	30	9,380	0,27
2018	38	10,374	0,29

- > bien que les dépassements de crédits concernent quasiment tous les pouvoirs et directions, il y a lieu de souligner qu'en 2018, quatre arrêtés constituent à eux seuls plus de 50% du total des crédits supplémentaires accordés. Ils touchent le financement du contentieux de l'assurance maladie, les subventions cantonales pour les institutions spécialisées hors du canton, certaines contributions pour la fréquentation d'écoles hors du canton ainsi que l'aide sociale pour les Fribourgeois et les Confédérés domiciliés dans le canton;
- > en 2018, trois exceptions (une à la Direction de l'Instruction publique, de la culture et du sport et deux à la Direction de la santé publique et des affaires sociales) ont été faites à la règle qui prévoit que la couverture des crédits supplémentaires sollicités consiste en une réduction d'autres charges. Dans ce cas en effet, dérogation a été faite à ce principe en se fondant sur les dispositions de la loi et du règlement sur les finances qui autorisent, à des conditions déterminées, de compenser certains dépassements de crédits découlant de dépenses liées par une augmentation de revenus. En 2018, cela concerne les coûts supplémentaires liés aux contributions pour la fréquentation d'établissements d'enseignement hors canton pour un total de quelque 1,3 million de francs, au financement du contentieux de l'assurance maladie pour un montant de 1,8 million de francs ainsi qu'aux subventions cantonales pour les institutions spécialisées et les maisons d'éducation hors canton pour une somme de l'ordre de 1,4 million de francs;

En conclusion, nous vous invitons à ratifier l'ensemble des crédits supplémentaires ouverts par le Conseil d'Etat, à charge des comptes 2018.



Botschaft 2018-DFIN-125

15. Januar 2019

des Staatsrats an den Grossen Rat zum Dekretsentwurf über die kompensierten Nachtragskredite zum Voranschlag des Staates Freiburg für das Jahr 2018

Gemäss Artikel 35 des Gesetzes über den Finanzhaushalt des Staates unterbreiten wir Ihnen den Bericht über die zusätzlichen Zahlungskredite, die der Staatsrat im Rahmen der Ausführung des kantonalen Voranschlags des Jahres 2018 genehmigt hat.

Der Grundsatz der unbedingten Einhaltung des Voranschlags wird von den Dienststellen und Anstalten weitestgehend respektiert. Trotzdem kommt es vor, dass insbesondere neue, besondere und unvorhersehbare Umstände zu Budgetüberschreitungen führen, die die Dienststellen und Anstalten dazu zwingen, einen Nachtragskredit zu beantragen.

Die verschiedenen Nachtragskreditbegehren wurden von den betreffenden Dienststellen und Direktionen begründet und der Finanzdirektion zur Prüfung unterbreitet, die sie anschliessend dem Staatsrat vorlegte. Sämtliche Staatsratsbeschlüsse über die Aufstockung von Voranschlagskrediten werden zusammen mit dieser Botschaft der Finanz- und Geschäftsprüfungskommission zugestellt.

Für das Rechnungsjahr 2018 wurden insgesamt 38 zusätzliche Zahlungskredite eröffnet, die die folgenden Dienststellen und Budgetpositionen betreffen:

Budgetpositionen	Behörden – Direktionen	Voranschlagskredite Fr.	Nachtragskredite Fr.
Richterliche Behörde			350 000
2100	Kantonsgericht		
3181.005	Debitorenverluste, Strafsachen	170 000	30 000
2111	Staatsanwaltschaft		
3199.005	Entschädigungen in Strafsachen	380 000	320 000
Vollziehende Behörde/Kanzlei			30 000
3105	Staatskanzlei		
3102.102	Publikationen und Werbung	26 000	22 000
3103.301	Abonnemente und Beiträge	50 500	8 000
Erziehung, Kultur und Sport			2 409 280
3200	Generalsekretariat		
3130.049	Von Dritten ausgeführte Informatikarbeiten	–	18 490
3611.003	Beiträge für den Besuch von höheren Fachschulen ausserhalb des Kantons	6 500 000	1 200 000
3611.006	Beitrag für den Besuch von Schulen des Regionalen Schulabkommens NW EDK	2 600 000	52 000
3631.000	Konferenzkostenanteil	1 213 670	79 190
3637.202	Kantonale Stipendien	11 000 000	500 000
3202.1	Amt für französischsprachigen obligatorischen Unterricht		
3160.100	Räume, Mieten	133 880	27 000
3199.001	Verschiedene Betriebsausgaben	84 000	30 000
3208	Amt für Sonderpädagogik		
3632.003	Kantonsbeiträge für die Schuldienste	8 217 500	225 000

Budget- positionen	Behörden – Direktionen	Voranschlags- kredite Fr.	Nachtragskredite Fr.
3229	Amt für Unterricht der Sekundarstufe 2		
3110.301	Anschaffung von Materialien und Apparaten	–	12 600
3256	Pädagogische Hochschule		
3110.100	Anschaffung von Mobilien	15 110	86 000
3144.000	Gebäudeunterhalt und -renovierung	446 000	179 000
Sicherheit und Justiz			849 470
3345.1	Kommando und Stabsdienste		
3111.306	Anschaffung von Materialien für die Einsatz- und Alarmzentrale	17 000	100 470
3151.304	Unterhalt von Materialien und Funkgeräten	577 710	54 000
3345.2	Gendarmerie		
3151.305	Unterhalt der Verkehrs-ausrüstung	71 000	13 000
3345.3	Kriminalpolizei		
3199.061	Auslagen in Strafsachen	70 000	15 000
3355	Amt für Straf- und Massnahmenvollzug und Gefängnisse		
3135.001	Einweisungen in Massnahmenvollzugsinstitutionen	3 100 000	400 000
3631.000	Konferenzkostenanteil	302 000	38 000
3365	Anstalten von Bellechasse		
3091.000	Personalwerbungskosten	15 000	6 000
3101.006	Treibstoffe	210 000	25 000
3130.001	Kosten für Telekommunikation	45 000	25 000
3130.010	Transporte	5 000	35 000
3132.040	Medizinische Fremdleistungen	170 000	78 000
3382	Lager in Schwarzsee		
3199.001	Verschiedene Betriebsausgaben	1 500 000	60 000
Institutionen, Land- und Forstwirtschaft			1 381 000
3425	Amt für Landwirtschaft		
3634.012	Kantonsbeiträge für die von der Sanima übernommenen Kosten für die Tierseuchenbekämpfung	400 000	200 000
3430	Amt für Lebensmittelsicherheit und Veterinärwesen		
3010.118	Gehälter des Hilfspersonals	452 780	75 000
3106.013	Chemikalien	255 150	28 000
3440	Landwirtschaftliches Institut des Kantons Freiburg		
3010.101	Gehälter des Verwaltungspersonals	2 622 280	710 000
3612.002	Schädlingsbekämpfung	50 000	68 000
3445	Amt für Wald, Wild und Fischerei		
3632.000	Kantonsbeiträge für die Gemeinden	1 300 000	300 000
Volkswirtschaft			366 000
3500	Generalsekretariat		
3010.118	Gehälter des Hilfspersonals	15 000	15 000
3542.1	Amt für Berufsbildung		
3636.302	Kantonsbeiträge für die berufliche Weiterbildung	340 000	260 000

Budget- positionen	Behörden – Direktionen	Voranschlags- kredite Fr.	Nachtragskredite Fr.
3542.2	Gewerbliche und Industrielle Berufsschule		
3104.200	Schulmaterialien	217 000	35 000
3542.6	Berufsfachschule Freiburg		
3150.301	Unterhalt von Materialien und Geräten	50 000	50 000
3170.100	Reisespesen	8 500	6 000
Gesundheit und Soziales			4 510 400
3605	Amt für Gesundheit		
3635.007	Kantonsanteil an der Finanzierung der Geburtshäuser	381 900	200 000
3606	Schulzahnpflegedienst		
3110.301	Anschaffung von Materialien und Apparaten	8 500	35 000
3608	Kantonsarztamt		
3110.200	Anschaffung von Maschinen	–	23 000
3645	Sozialvorsorgeamt		
3636.011	Kantonsbeiträge für schwererziehbare Minderjährige in Erziehungsheimen ausserhalb des Kantons	4 928 000	887 400
3636.014	Kantonsbeiträge für erwachsene Behinderte in Heimen ausserhalb des Kantons	10 700 000	495 000
3650	Kantonales Sozialamt		
3632.006	Kantonale Sozialhilfebeiträge an die Gemeinden für im Kanton wohnhafte Freiburger	5 250 000	600 000
3632.012	Kantonale Sozialhilfebeiträge an die Gemeinden für im Kanton wohnhafte Schweizerbürger	4 700 000	350 000
3655	Sozialversicherungen		
3637.216	Finanzierung der Zahlungsausstände in der Krankenversicherung	12 800 000	1 800 000
3665	Jugendamt		
3632.117	Kantonsbeiträge an die Gemeinden für die familienergänzenden Betreuungsplätze	505 000	45 000
3636.117	Kantonsbeiträge an Dritte für die familienergänzenden Betreuungsplätze	4 540 000	75 000
Raumplanung, Umwelt und Bauwesen			477 900
3800	Generalsekretariat		
3190.106	Schadenersatzleistungen	–	200 000
3805	Bau- und Raumplanungsamt		
3000.200	Kommissionen	63 000	25 000
3808	Amt für Mobilität		
3130.000	Dienstleistungen Dritter	200 000	228 000
3850	Hochbauamt		
3111.500	Anschaffung von Fahrzeugen	–	24 900
Total			10 374 050

Die 38 Nachtragskreditbeschlüsse des Rechnungsjahrs 2018 verteilen sich wie folgt auf die verschiedenen Behörden und Direktionen:

	Anzahl Beschlüsse	Betrag Fr.
Richterliche Behörde	2	350 000
Vollziehende Behörde – Kanzlei	1	30 000
Erziehung, Kultur und Sport	8	2 409 280
Sicherheit und Justiz	7	849 470
Institutionen, Land- und Forstwirtschaft	5	1 381 000
Volkswirtschaft	4	366 000
Gesundheit und Soziales	7	4 510 400
Raumplanung, Umwelt und Bauwesen	4	477 900
	38	10 374 050

Zu diesen Nachtragskreditbeschlüssen ist noch Folgendes zu sagen:

- > Im Vergleich zum Zeitraum 2002–2017, also zu den letzten 16 Rechnungsjahren, macht das Nachtragskreditvolumen 2018 mit 10,4 Millionen Franken etwas mehr als die Hälfte des durchschnittlichen Nachtragskreditvolumens aus (18,5 Millionen Franken pro Jahr über diesen Zeitraum) und gehört damit zu den tiefsten dieser Periode. Auch gemessen an den gesamten budgetierten effektiven Ausgaben liegt es unter dem Durchschnitt 2002–2017 (0,29% im Jahr 2018 gegenüber 0,64% im Vergleichszeitraum). Anzahlmassig liegen die Kreditbeschlüsse hingegen über dem Durchschnitt des Vergleichszeitraums, wie aus der folgenden Tabelle hervorgeht:

Jahr	Anzahl Beschlüsse	Gesamtbetrag der Nachtragskredite in Mio.	Gesamtbetrag der Nachtragskredite in% der gesamten budgetierten effektiven Ausgaben
2002	27	15,164	0,69
2003	23	12,622	0,54
2004	24	13,547	0,57
2005	33	26,073	1,07
2006	29	18,390	0,73
2007	32	10,923	0,41
2008	31	9,581	0,33
2009	28	14,400	0,48
2010	49	15,246	0,49
2011	38	14,633	0,44
2012	49	20,797	0,61
2013	25	28,171	0,87
2014	30	31,792	0,99

Jahr	Anzahl Beschlüsse	Gesamtbetrag der Nachtragskredite in Mio.	Gesamtbetrag der Nachtragskredite in% der gesamten budgetierten effektiven Ausgaben
2015	26	38,123	1,17
2016	30	16,636	0,50
2017	30	9,380	0,27
2018	38	10,374	0,29

- > Obwohl fast allen Behörden und Direktionen Nachtragskredite gewährt werden mussten, entfallen 2018 mehr als 50% aller gesprochenen Nachtragskredite auf nur gerade vier Kreditbeschlüsse. Sie betreffen die Finanzierung der Zahlungsausstände in der Krankenversicherung, die Kantonsbeiträge für Sondereinrichtungen ausserhalb des Kantons, gewisse Beiträge für den Besuch von Schulen ausserhalb des Kantons sowie die Sozialhilfe für im Kanton wohnhafte Freiburger und Schweizerbürger.
- > Die beantragten Nachtragskredite wurden vorschriftsgemäss über Aufwandminderungen kompensiert, mit drei Ausnahmen, und zwar in einem Fall bei der Direktion für Erziehung, Kultur und Sport sowie in zwei Fällen bei der Direktion für Gesundheit und Soziales. Dabei wurde vom Grundsatz der Kompensation abgewichen und nach den Bestimmungen des Finanzhaushaltsgesetzes und -reglements vorgegangen, wonach gewisse durch gebundene Ausgaben verursachte Kreditüberschreitungen unter bestimmten Voraussetzungen durch Einnahmenerhöhungen ausgeglichen werden können. 2018 betrifft dies die Mehrkosten bei den Beiträgen für den Besuch ausserkantonaler Bildungsstätten mit insgesamt rund 1,3 Millionen Franken, bei der Finanzierung der Zahlungsausstände in der Krankenversicherung mit 1,8 Millionen Franken sowie bei den Kantonsbeiträgen für die ausserkantonalen Sondereinrichtungen und Erziehungsheime mit rund 1,4 Millionen Franken.

Demnach beantragen wir Ihnen, alle Nachtragskredite zu genehmigen, die der Staatsrat zu Lasten der Staatsrechnung 2018 eröffnet hat.

Loi

du

**Décret relatif aux crédits supplémentaires compensés
du budget de l'Etat de Fribourg pour l'année 2018**

Le Grand Conseil du canton de Fribourg

Vu l'article 35 de la loi du 25 novembre 1994 sur les finances de l'Etat;
Vu le budget de l'Etat de Fribourg pour l'année 2018;
Vu le message 2018-DFIN-125 du Conseil d'Etat du 15 janvier 2019;
Sur la proposition de cette autorité,

Décète:

Art. 1

Les crédits supplémentaires compensés du budget de l'Etat de Fribourg pour l'année 2018, ouverts en faveur des Directions auprès de l'Administration des finances et portant sur un montant total de 10 374 050 francs, sont approuvés.

Art. 2

¹ Le présent décret n'est pas soumis au referendum.

² Il entre en vigueur immédiatement.

Gesetz

vom

**Dekret über die kompensierten Nachtragskredite
zum Voranschlag des Staates Freiburg für das Jahr 2018**

Der Grosse Rat des Kantons Freiburg

gestützt auf Artikel 35 des Gesetzes vom 25. November 1994 über den Finanzhaushalt des Staates;
gestützt auf den Voranschlag des Staates Freiburg für das Jahr 2018;
nach Einsicht in die Botschaft 2018-DFIN-125 des Staatsrats vom 15. Januar 2019;
auf Antrag dieser Behörde,

beschliesst:

Art. 1

Die kompensierten Nachtragskredite zum Voranschlag des Staates Freiburg für das Jahr 2018, die bei der Finanzverwaltung zu Gunsten der Direktionen in einem Gesamtbetrag von 10 374 050 Franken eröffnet worden sind, werden genehmigt.

Art. 2

¹ Dieses Dekret untersteht nicht dem Referendum.

² Es tritt sofort in Kraft.

Annexe

GRAND CONSEIL

2018-DFIN-125

Projet de décret :
Crédits supplémentaires compensés du budget de l'Etat de
Fribourg pour l'année 2018

Propositions de la Commission des finances et de gestion

Présidence : Claude Brodard

Membres : Mirjam Ballmer, Bruno Boschung, Dominique Butty, Claude Chassot, Laurent Dietrich, Raoul Girard, Nadine Gobet, Paul Herren-Schick, Gabriel Kolly, Ursula Krattinger-Jutzet, Stéphane Peiry et Benoît Piller

Entrée en matière

La Commission propose tacitement au Grand Conseil d'entrer en matière sur ce projet de décret.

Vote final

Par 10 voix contre 0 et 0 abstention (2 membres excusés et 1 membre absent), la Commission propose au Grand Conseil d'accepter ce projet de décret selon la version initiale du Conseil d'Etat.

Catégorisation du débat

La Commission propose au Bureau que l'objet soit traité par le Grand Conseil selon la catégorie I (débat libre).

Le 23 janvier 2019

Anhang

GROSSER RAT

2018-DFIN-125

Dekretsentwurf:
Kompensierte Nachtragskredite zum Voranschlag des
Staates Freiburg für das Jahr 2018

Antrag der Finanz- und Geschäftsprüfungskommission

Präsidium : Claude Brodard

Mitglieder : Mirjam Ballmer, Bruno Boschung, Dominique Butty, Claude Chassot, Laurent Dietrich, Raoul Girard, Nadine Gobet, Paul Herren-Schick, Gabriel Kolly, Ursula Krattinger-Jutzet, Stéphane Peiry und Benoît Piller

Eintreten

Die Kommission beantragt dem Grossen Rat stillschweigend, auf diesen Dekretsentwurf einzutreten.

Schlussabstimmung

Mit 10 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltungen (2 Mitglieder sind entschuldigt und 1 Mitglied ist abwesend) beantragt die Kommission dem Grossen Rat, diesen Dekretsentwurf in der ursprünglichen Fassung des Staatsrats anzunehmen.

Kategorie der Behandlung

Die Kommission beantragt dem Büro, dass dieser Gegenstand vom Grossen Rat nach der Kategorie I (Freie Debatte) behandelt wird.

Den 23. Januar 2019



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Motion Steiert Thierry / Morand Jacques

2017-GC-177

Modification de la loi sur les impôts cantonaux directs (LICD) – Plafonnement des déductions pour les frais de déplacement (art. 27 LICD)

I. Résumé de la motion

Par motion déposée et développée le 16 novembre 2017, les motionnaires demandent l'introduction d'un plafonnement raisonnable des déductions fiscales pour frais de déplacement (art. 27 al. 1 let. a LICD). Ils motivent la motion par un souci de cohérence dans la politique de mobilité et d'égalité de traitement entre les usagers des divers modes de transport. Ils relèvent également qu'un plafonnement de la déduction générerait des recettes fiscales supplémentaires qui pourraient servir à améliorer les prestations des transports publics.

Ils rappellent aussi la réglementation applicable dans le canton de Fribourg en matière de frais de déplacement et considèrent qu'elle revient à admettre une déduction pratiquement illimitée pour les personnes qui se rendent au travail en voiture (alors qu'elle est limitée pour les utilisateurs des transports publics). Ils relèvent en outre que la Confédération a introduit le plafonnement de la déduction à 3000 francs dès la période fiscale 2016 et que 16 cantons ont depuis lors introduit un plafonnement entre 500 et 8000 francs.

Ils reviennent enfin sur les questions Laurent Thévoz (2015-CE-308) et les réponses données par le Conseil d'Etat. Selon eux, le système actuel constitue une réelle invitation à l'utilisation des véhicules privés pour les déplacements du domicile vers le lieu de travail.

II. Réponse du Conseil d'Etat

A titre préliminaire, le Conseil d'Etat estime pertinent de rappeler qu'un contribuable peut en principe déduire uniquement les dépenses qu'il aurait encourues en utilisant les transports publics – pour autant que le lieu de travail soit notablement éloigné du domicile, c'est-à-dire plus de 1,5 km. Si le contribuable apporte la preuve qu'il n'a pas de transports publics à sa disposition ou ne peut les utiliser (infirmité, horaire défavorable, éloignement, utilisation du véhicule privé à des fins professionnelles), il est admis une déduction de 70 centimes par km jusqu'à 10 000 km, 60 centimes par km les 10 000 km suivants, et 50 centimes par km pour le surplus. Le fardeau de la preuve appartient au contribuable.

Il est à noter que le contribuable peut seulement prétendre à la déduction des frais de déplacement calculés d'après l'itinéraire le plus court. De surcroît, pour les déplacements journaliers, l'admission des frais en voiture privée est accordée de manière restrictive. Conformément à la jurisprudence du Tribunal fédéral, le contribuable doit utiliser le moyen de transport le moins onéreux qui existe entre son domicile et son lieu de travail. Seule l'existence de circonstances défavorables

particulières peut justifier une dérogation à ce principe. La Commission cantonale de recours en matière d'impôt (CCR) a ainsi jugé qu'une économie de temps journalière de 50 minutes pour les trajets ne justifiait pas l'utilisation d'un véhicule privé (ACCR FR 1985 II E N° 9). Elle a de même refusé la déduction des frais de voiture à un salarié qui, en utilisant les transports publics, perdait près de 70 minutes par jour (train : 74 minutes – à pied : 20 minutes – en tram : 20 minutes; durée du trajet en voiture environ 40 minutes) (ACCR FR 1985 II E N° 10). Une telle déduction a également été refusée pour un gain de temps de 1 h 45 entre Bulle et Bâle (cause B. c/SCC, non publié, Rec. 1995 p. 36). Dans un autre cas, le TC a laissé entendre qu'un gain de temps de 1 h 20 par jour ne suffirait pas pour admettre l'utilisation d'un véhicule privé (TC, décision du 17.07.2012 en la cause B.Y). Dans une jurisprudence récente, il a en revanche relevé que l'utilisation d'un véhicule privé pourrait se justifier lorsque l'utilisation de ce dernier permet un gain de temps d'une heure et demie par jour, dans le cas d'espèce, un gain de 49 minutes par trajet (604 2014 129).

Le Service cantonal des contributions (SCC) applique cette jurisprudence et n'admet la déduction des frais de véhicules privés que dans les cas cités plus haut. Sinon, il applique le principe de base en droit fiscal qui veut que le contribuable puisse déduire uniquement les frais encourus en utilisant les transports publics. La déduction des frais de transports privés n'est donc pas pratiquement illimitée contrairement à l'avis des motionnaires : ces frais doivent être justifiés d'une part sur le principe (infirmité, horaire défavorable, éloignement) et d'autre part sur la quantité (nombre restrictif de km parcourus). Il revient au contribuable d'en apporter la preuve. De plus, la déduction admise est dégressive en fonction des km considérés (70, 60 et 50 centimes le km).

A compter du 1^{er} janvier 2016, la déduction des frais de déplacement a été plafonnée à 3000 francs pour l'IFD en vertu de la loi fédérale du 21 juin 2013 sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Lors de la votation populaire du 9 février 2014, le peuple a accepté l'arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). L'une des nombreuses mesures prévues pour alimenter le fonds d'infrastructure ferroviaire a été de limiter la déduction, sur le revenu soumis à l'impôt fédéral direct, des frais de déplacement professionnels. Aucune limitation n'a en revanche été décidée pour l'impôt cantonal, cette question relevant de l'autonomie des cantons. On relèvera ici que ce sont 11 cantons, et non pas 16 comme l'indiquent les motionnaires, qui ont introduit un plafond (cf. « Recueil Informations fiscales, L'impôt sur le revenu des personnes physiques, chiffre 4.2.2.1 disponible sur le site internet de l'Administration fédérale des contributions, www.estv.admin.ch).

Le Conseil d'Etat a déjà évalué à plusieurs reprises l'introduction d'une limitation de la déduction des frais de déplacement. Une mesure comparable a été discutée dans le cadre de l'élaboration des mesures structurelles et d'économies de l'Etat de Fribourg en 2013. La mesure structurelle no 109 « Suppression de la déduction pour frais de déplacement dans la déclaration d'impôt », dont les objectifs attendus apparaissent comme analogues à ceux de la présente motion, a toutefois été abandonnée. L'abandon avait été décidé en raison, notamment, de la hausse de l'impôt sur les véhicules ; le Conseil d'Etat n'avait pas souhaité frapper à deux reprises le même cercle de contribuables. De plus, dans sa réponse du 15 décembre 2014 à la question André Schneuwly / Bernard Schafer « Votation FAIF : conséquences pour le canton de Fribourg » (2014-CE-93), le Conseil d'Etat a eu l'occasion de confirmer sa position par les termes suivants : « le Conseil d'Etat n'a pas de projets visant à limiter la déduction des frais de déplacement pour les impôts cantonaux ». Il avait en outre précisé souhaiter s'en tenir au principe d'une déduction des frais d'acquisition du revenu en ce qui concerne les frais de transport. Dans sa réponse du 16 février 2016 aux questions Laurent Thévoz (2015-CE-308 et 2015-CE-306), le Conseil d'Etat a conclu que

l'introduction d'une limitation de la déduction des frais de déplacement à 3000 francs toucherait en priorité les contribuables ayant un revenu imposable inférieur ou égal à 80 000 francs et se traduirait ainsi par une augmentation de la charge fiscale qui toucherait essentiellement une partie de la classe moyenne et des personnes à revenu modeste de la population fribourgeoise. On notera ici que le constat est identique avec l'introduction d'un plafonnement de la déduction de 6000 francs ou de 8000 francs (selon les estimations du SCC sur les données fiscales 2015). Le Conseil d'Etat avait dès lors conclu ne pas vouloir péjorer davantage la situation des contribuables fribourgeois pendulaires contraints pour diverses raisons (par exemple à la suite d'une fermeture d'entreprise ou d'une délocalisation) de se déplacer sur leur lieu de travail en transports privés ainsi que les régions décentralisées. Une telle restriction porterait par ailleurs atteinte au principe de l'imposition selon la capacité économique.

Il est également intéressant de relever qu'environ 65 % des contribuables qui font valoir des frais de déplacement en déduction (soit 61 888 contribuables) sont des locataires (estimations du SCC). S'il est réducteur de considérer qu'une personne détermine son domicile uniquement sur la base des conditions-cadres fiscales cantonales, il n'est pas exclu que certaines d'entre elles décident de rapprocher leur domicile de leur lieu de travail si un plafonnement bas de la déduction était introduit ; cela pourrait notamment être le cas de contribuables relativement « mobiles », tels que des contribuables locataires, célibataires et sans enfants. Des départs dans d'autres cantons ne peuvent dès lors pas être exclus. Ces départs entraîneraient des pertes de recettes fiscales qui compenseraient en partie les augmentations de recettes liées au plafonnement de la déduction des frais de déplacement. En l'état, il n'est toutefois pas possible d'estimer l'ampleur du phénomène et son effet sur les recettes fiscales.

Compte tenu de tous les arguments précités, le Conseil d'Etat reste convaincu que l'introduction d'une limitation basse à la déduction des frais de déplacement est inopportune dans le canton de Fribourg. Il est néanmoins sensible aux arguments avancés par les motionnaires et souhaite cadrer la déduction des frais de déplacement afin d'éviter des abus. C'est la raison pour laquelle il propose l'introduction d'une limite de la déduction de 15 000 francs, de manière à tenir compte des spécificités du canton de Fribourg mais également du fait que l'impôt sur les véhicules a été augmenté dans le cadre des mesures structurelles et d'économies.

Une limitation de la déduction des frais de déplacement à 15 000 francs impacterait 2349 contribuables et générerait des recettes fiscales supplémentaires de l'ordre de 0,8 million de francs pour le canton, de 0,6 million de francs pour les communes et de 80 000 francs pour les paroisses. Un tel plafond permet de faire valoir la déduction effective sans limitations pour un déplacement en voiture de 54,5 kilomètres par trajet.

Au vu de ce qui précède, le Conseil d'Etat vous invite à accepter la motion et à fixer une limite à la déduction des frais de déplacement à 15 000 francs.

En cas de refus du Grand Conseil à fixer une limite à la déduction des frais de déplacement à 15 000 francs, le Conseil d'Etat propose le rejet de la motion.

15 janvier 2019



Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Motion SteiertThierry / Morand Jacques

2017-GC-177

Änderung des Gesetzes über die direkten Kantonssteuern (DStG) – Deckelung der Pendlerabzüge (Art. 27 DStG)

I. Zusammenfassung der Motion

Mit einer am 16. November 2017 eingereichten und begründeten Motion verlangen die Motionäre die Einführung einer vernünftigen Deckelung der Steuerabzüge für die Fahrkosten vom Wohn- zum Arbeitsort (Art. 27 Abs. 1 Bst. a DStG). Sie begründen die Motion mit dem Bestreben um eine kohärente Mobilitätspolitik und um Gleichbehandlung der Nutzer der verschiedenen Verkehrsmittel. Sie weisen auch darauf hin, dass eine Plafonierung des Abzugs Steuernehmereinnahmen generieren würde, die für ein besseres öV-Leistungsangebot eingesetzt werden könnten.

Sie geben ausserdem zu bedenken, dass nach der geltenden Fahrkostenregelung im Kanton Freiburg Personen, die mit dem Auto zur Arbeit fahren, ihre Fahrkosten fast unbegrenzt abziehen können (während für die öV-Benutzer ein begrenzter Abzug gilt). Weiter weisen sie darauf hin, dass der Bund seit der Steuerperiode 2016 einen auf 3000 Franken begrenzten Abzug eingeführt hat und seitdem 16 Kantone eine Obergrenze zwischen 500 und 8000 Franken eingeführt haben.

Schliesslich kommen sie auf die Fragen von Laurent Thévoz (2015-CE-308) und die vom Staatsrat dazu abgegebenen Antworten zu sprechen. Ihrer Ansicht nach fordert das geltende System geradezu dazu auf, mit dem Auto zur Arbeit zu fahren.

II. Antwort des Staatsrats

Zunächst einmal möchte der Staatsrat daran erinnern, dass die Steuerpflichtigen grundsätzlich nur die Auslagen in Abzug bringen können, die ihnen bei Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel entstanden wären – sofern der Arbeitsplatz in genügend grosser Entfernung vom Wohnort liegt, das heisst mehr als 1,5 km. Kann die steuerpflichtige Person jedoch den Beweis erbringen, dass kein öffentliches Verkehrsmittel zur Verfügung steht, oder kann ihr die Benützung nicht zugemutet werden (Gebrechlichkeit, beträchtliche Entfernung von der nächsten Haltestelle, ungünstiger Fahrplan, berufliche Nutzung des Privatfahrzeugs), so wird ein Abzug von 70 Rappen pro Kilometer bis zu 10 000 km, 60 Rappen pro Kilometer für die nächsten 10 000 km und 50 Rappen pro Kilometer für die übrigen Kilometer zugelassen. Die Beweislast trägt die oder der Steuerpflichtige.

Die steuerpflichtige Person hat nur Anspruch auf den Abzug der nach dem kürzesten Weg berechneten Fahrkosten. Ausserdem werden für den täglichen Arbeitsweg im Privatauto die Kostenabzüge sehr restriktiv gehandhabt. Nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung muss die steuerpflichtige Person das günstigste Verkehrsmittel zwischen dem Wohn- und dem Arbeitsort benutzen. Nur das Vorliegen besonderer ungünstiger Umstände kann ein Abweichen von diesem Grundsatz rechtfertigen. Die Freiburger Steuerrekurskommission (KRK) hat dementsprechend

geurteilt, dass eine tägliche Zeiteinsparung von 50 Minuten für den Arbeitsweg die Benutzung eines Privatfahrzeugs nicht rechtfertigt (ACCR FR 1985 II E Nr. 9). Sie lehnte sogar den Fahrkostenabzug eines Arbeitnehmers ab, der mit den öffentlichen Verkehrsmitteln fast 70 Minuten pro Tag verlor (Zug: 74 Minuten – zu Fuss: 20 Minuten – im Tram: 20 Minuten; Fahrzeit mit dem Auto rund 40 Minuten) (ACCR FR 1985 II E Nr. 10). Ein solcher Abzug wurde ebenfalls abgelehnt für eine Zeitersparnis von 1 Stunde 45 zwischen Bulle und Basel (in Sachen B. v/SCC, unveröff., Rec. 1995 S. 36). In einem anderen Fall lässt das Kantonsgericht durchblicken, dass eine Zeitersparnis von 1 Stunde 20 pro Tag nicht ausreicht, um die Benutzung eines Privatfahrzeugs für zulässig zu erklären (KG, Urteil vom 17.07.2012 in Sachen B.Y). In einem kürzlich erlassenen Urteil wurde jedoch darauf hingewiesen, dass die Benutzung eines Privatfahrzeugs gerechtfertigt sein könnte, wenn damit eine Zeitersparnis von eineinhalb Stunden möglich ist, in dem Fall 49 Minuten pro Weg (604 2014 129).

Die Kantonale Steuerverwaltung (KSTV) richtet sich nach dieser Rechtsprechung und lässt den Kostenabzug für Privatfahrzeuge nur in den oben genannten Fällen zu. Ansonsten wendet sie den steuerrechtlichen Grundsatz an, wonach eine steuerpflichtige Person nur die effektiven Kosten für die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel abziehen kann. Der Kostenabzug für Privatfahrzeuge ist also nicht *praktisch unbegrenzt*, wie die Motionäre behaupten: Diese Kosten müssen begründet werden, und zwar grundsätzlich (Gebrechlichkeit, beträchtliche Entfernung von der nächsten Haltestelle, ungünstiger Fahrplan) und quantitativ (beschränkte Anzahl gefahrene Kilometer). Den Nachweis hat die steuerpflichtige Person zu erbringen. Ausserdem ist der zulässige Abzug degressiv zur Anzahl berücksichtigter Kilometer (70, 60 und 50 Rappen pro km).

Seit 1. Januar 2016 ist der Pendlerabzug für die direkte Bundessteuer gemäss Bundesgesetz vom 21. Juni 2013 über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur auf 3000 Franken begrenzt. Volk und Stände haben am 9. Februar 2014 den Bundesratsbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI) angenommen. Eine der vielen vorgesehenen Massnahmen zur Speisung des Bahninfrastrukturfonds war die Begrenzung des Abzugs der berufsbedingten Fahrkosten vom bundessteuerpflichtigen Einkommen. Für die Kantonssteuer wurde hingegen keine Obergrenze festgelegt, da dies Sache der Kantone ist. Es sei darauf hingewiesen, dass 11 und nicht wie von den Motionären behauptet 16 Kantone eine Obergrenze festgelegt haben (s. «Dossier Steuerinformationen, Die Einkommenssteuer natürlicher Personen», Ziff. 4.2.2.1, verfügbar auf der Website der Eidgenössischen Steuerverwaltung, www.estv.admin.ch).

Der Staatsrat hat sich schon mehrmals mit der Deckelung des Pendlerabzugs befasst. So stand bei der Aufstellung des Struktur- und Sparmassnahmenprogramm des Staates Freiburg 2013 eine vergleichbare Massnahme zur Diskussion. Die Strukturmassnahme 109, mit der der Fahrkostenabzug in der Steuererklärung abgeschafft werden sollte und die offensichtlich die gleichen Ziele verfolgte wie die vorliegende Motion, wurde jedoch fallengelassen. Der Grund dafür war namentlich die Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer, da der Staatsrat nicht denselben Kreis von Steuerpflichtigen zweimal zur Kasse bitten wollte. Zudem hatte der Staatsrat in seiner Antwort vom 15. Dezember 2014 auf die Anfrage André Schneuwly / Bernard Schafer «FABI-Abstimmung: Konsequenzen für den Kanton Freiburg» (2014-CE-93) seinen Standpunkt mit den Worten bekräftigt, dass er keine Projekte verfolge, «mit denen der Abzug der Fahrkosten für die Kantonssteuern begrenzt werden soll», und überdies erklärt, dass er sich bei den Fahrkosten an den Grundsatz des Abzugs der Gewinnungskosten halten wolle. In seiner Antwort vom 16. Februar 2016 auf die Anfragen Laurent Thévoz (2015-CE-308 und 2015-CE-306) kam der Staatsrat zum Schluss, dass die Einführung einer Begrenzung des Fahrkostenabzugs auf 3000 Franken im Kanton Freiburg

in erster Linie Steuerpflichtige mit einem steuerbaren jährlichen Einkommen von 80 000 Franken oder weniger treffen und zu einer höheren Steuerbelastung hauptsächlich für einen Teil des Mittelstands und der Steuerpflichtigen mit bescheidenem Einkommen führen würde. Dies deckt sich mit der Einführung einer Begrenzung auf 6000 oder 8000 Franken (nach den Schätzungen der KSTV nach den Steuerdaten 2015). Der Staatsrat wollte deshalb auch nicht die Situation von Freiburger Pendlern verschlechtern, die aus verschiedenen Gründen (beispielsweise nach einer Betriebs-schliessungen oder Betriebsverlagerung) für den Arbeitsweg auf ihr Privatfahrzeug angewiesen sind, und auch nicht die Randregionen benachteiligen. Für diese Steuerpflichtigen wäre eine solche Begrenzung zudem eine Verletzung des Grundsatzes der Besteuerung nach der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit.

Schliesslich ist es auch interessant festzustellen, dass rund 65 % der Steuerpflichtigen, die einen Pendlerabzug geltend machen (61 888 Steuerpflichtige), Mieter sind (nach Schätzungen der KSTV). Auch wenn nicht einfach gesagt werden kann, der Wohnsitz werde nur nach den steuerlichen Rahmenbedingungen gewählt, ist nicht auszuschliessen, dass einige Steuerpflichtige sich doch dazu entscheiden könnten, ihren Wohnsitz in die Nähe des Arbeitsorts zu verlegen, falls es zur Einführung einer Abzugsbegrenzung kommt, so etwa Steuerpflichtige, die relativ «mobil» sind wie Mieter, alleinstehend und ohne Kinder. Abwanderungen in andere Kantone sind also nicht auszuschliessen, was zu Steuerausfällen führen würde, die die Mehreinnahmen mit der Plafonierung der Fahrkostenabzüge teilweise wieder aufwiegen würden. Zurzeit ist es jedoch nicht möglich, die Tragweite dieses Phänomens und seine Auswirkungen auf die Steuereinnahmen abzuschätzen.

Nach dem Gesagten bleibt der Staatsrat davon überzeugt, dass die Einführung einer tiefen Obergrenze für den Fahrkostenabzug im Kanton Freiburg nicht sinnvoll ist. Er ist aber offen für die Argumente der Motionäre und möchte den Fahrkostenabzug begrenzen, um Missbräuche zu verhindern. Aus diesem Grund schlägt er eine Abzugsbegrenzung auf 15 000 Franken vor, um den Besonderheiten des Kantons Freiburg Rechnung zu tragen, aber auch der Tatsache, dass die Fahrzeugsteuer im Rahmen der Struktur- und Sparmassnahmen erhöht worden ist.

Eine Begrenzung des Fahrkostenabzugs auf 15 000 Franken würde 2349 Steuerpflichtige treffen und Steuermehreinnahmen von rund 0,8 Millionen Franken für den Kanton, 0,6 Millionen Franken für die Gemeinden und 80 000 Franken für die Pfarreien/Kirchgemeinden generieren. Mit einer solchen Deckelung kann der effektive Abzug unbegrenzt für eine Fahrt mit dem Auto von 54,5 Kilometern pro Weg geltend gemacht werden.

Nach dem Gesagten lädt Sie der Staatsrat ein, die Motion anzunehmen und den Fahrkostenabzug auf 15 000 Franken zu begrenzen.

Sollte sich der Grosse Rat gegen die Festlegung einer Abzugsbegrenzung bei 15 000 Franken aussprechen, so beantragt der Staatsrat die Ablehnung der Motion.

15. Januar 2019