



## 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:

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

## 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 (TJM<sub>2015</sub>).

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° 1<sup>1</sup> 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 fer<sup>2</sup>. 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

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

<sup>2</sup> Deux voies sont en exploitation pour la ligne Berne–Lausanne, la 3<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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:

	<b>Nord</b>	<b>Ouest</b>	<b>Est</b>
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		
	<b>Sud</b>		

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
<b>Montant total des travaux (hors-tax)</b>	<b>13 152 900</b>

### 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
<b>Montant à la charge de l'Etat, y compris réserve TTC</b>		<b>8 976 400</b>
Crédits d'engagement déjà disponibles TTC	689 707	
<b>Crédit d'engagement demandé par le présent décret (arrondi) TTC</b>		<b>8 290 000</b>

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