

Message du Comité d'agglomération
au Conseil d'agglomération

**Message concernant la Directive sur le
subventionnement des mesures du
Plan directeur de l'Agglomération de Fribourg**

Sommaire

I. Généralités.....	1
II. Genèse du projet	1
III. Financement des mesures.....	2
IV. Modalités de subventionnement	4
V. Simulations financières	4
VI. Capacité financière de l'Agglomération de Fribourg	6
VII. Proposition à l'intention du Conseil d'agglomération	7

Annexe

- Projet de la Directive sur le subventionnement des mesures du Plan directeur de l'Agglomération de Fribourg

Glossaire :

Toutes les abréviations sont en italique dans le document.

Agglomération	Agglomération de Fribourg (institution)
canton	Etat de Fribourg
Comité	Comité d'agglomération
Conseil	Conseil d'agglomération
DAEM	Dicastère de l'aménagement, la mobilité et l'environnement
FORTA	Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération
LATec	Loi sur l'aménagement du territoire et les constructions
MD	Mobilité douce
nouvelle Directive	Directive sur le subventionnement des mesures du Plan directeur de l'Agglomération de Fribourg
PA1	Projet d'agglomération de première génération
PA2	Projet d'agglomération de deuxième génération
PA3	Projet d'agglomération de troisième génération
PDA	Plan directeur régional de l'Agglomération de Fribourg
Statuts	Statuts de l'Agglomération de Fribourg
TP	Transports publics

06 - 2016-2021 : Directive sur le subventionnement des mesures du Plan directeur de l'Agglomération de Fribourg

En vue du dépôt du *Projet d'agglomération de troisième génération (ci-après PA3)* auprès de la Confédération en décembre 2016, le *Comité d'agglomération (ci-après Comité)* a décidé de rédiger une nouvelle directive visant à régler les modalités du financement des mesures d'intérêt régional prévues par les différents projets d'agglomération. Les règles fixées dans ce document permettent d'offrir une vision globale des engagements financiers de l'*Agglomération de Fribourg (ci-après Agglomération)* à l'horizon 2022.

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les membres du Conseil d'agglomération,

I. Généralités

Le *Conseil d'agglomération (ci-après Conseil)* a autorisé la mise en consultation publique du *PA3* lors de sa séance du 23 mars 2016. Les résultats de la consultation effectuée ainsi que de l'examen préalable mené par les autorités cantonales ont conduit à une version remaniée du projet, laquelle est à présent soumise au législatif pour adoption. Sous réserve des compétences de cet organe, le *PA3* sera déposé à la Confédération en décembre 2016.

Dans le canton de Fribourg, les projets d'agglomération sont considérés comme des plans directeurs régionaux (article 27 de la *loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (ci-après LATeC)*). Les *Statuts de l'Agglomération de Fribourg (ci-après Statuts)* posent le principe que les projets, qui sont conformes aux objectifs fixés par le *Plan directeur régional de l'Agglomération de Fribourg (ci-après PDA)*, font l'objet d'un subventionnement. Il appartient dans ce contexte au *Comité* d'élaborer une directive fixant les modalités de ce financement, notamment en ce qui concerne le taux de subventionnement des investissements effectués en matière d'aménagement du territoire, de mobilité et de protection de l'environnement. Cette directive est ensuite approuvée par le *Conseil* (article 37 alinéa 2 des *Statuts*).

II. Genèse du projet

La phase de consultation publique a été mise à profit afin de définir de manière concertée, avec les communes, les mesures à entreprendre afin de concrétiser les différents concepts territoriaux prévus dans le *PA3*, de définir leur coût ainsi que la priorité de leur réalisation. Il s'agissait essentiellement de tenir compte, dans ce contexte, de la capacité d'investissement limitée des collectivités publiques. Les mesures étant à présent chiffrées et priorisées, les incidences financières liées à leur mise en œuvre peuvent faire l'objet de projections.

Le cadre réglementaire proposé s'inscrit dans la continuité de la précédente directive, laquelle avait posé les bases des modalités du subventionnement des mesures. Par le biais de la nouvelle *Directive sur le subventionnement des mesures du Plan directeur de l'Agglomération de Fribourg (ci-après nouvelle Directive)*, le *Comité* entend préciser le taux de subventionnement qui s'applique pour chaque catégorie de mesures afin d'assurer la

cohérence entre le contenu de la nouvelle planification directrice régionale et le cadre financier statutaire, lequel fixe la limite d'endettement de l'*Agglomération* à CHF 75 millions.

Le projet de la *nouvelle Directive*, annexé au présent message, a été élaboré sur la base de plusieurs modèles qui reposaient sur des taux de financements distincts selon la nature des mesures envisagées. Le résultat des réflexions relatives aux différents modèles de subventionnement proposés a été discuté au sein du *Dicastère de l'aménagement, de l'environnement et de la mobilité (DAEM)* qui a ensuite préparé le dossier à l'attention du *Comité*. Ce dernier a ensuite consacré plusieurs de ses séances ordinaires à l'étude de la *nouvelle Directive*. Le *Comité* a formellement validé son contenu lors de sa séance du 15 septembre 2016. Conscient des conséquences de cette *nouvelle Directive* sur les travaux des communes membres en matière de mobilité et d'aménagement, le *Comité* entend également thématiser la problématique du subventionnement lors de la séance d'information relative au *PA3*, qui aura lieu le 29 septembre 2016.

III. Financement des mesures

a. Principes de base et objectifs

La *nouvelle Directive* vise à régler les modalités relatives au financement des mesures du *PDA* développées dans le cadre des *projets d'agglomération de première (ci-après PA1) et de deuxième génération (ci-après PA2)*. Il s'agit, pour l'essentiel, de déterminer la participation financière de l'*Agglomération* ainsi que l'utilisation du cofinancement fédéral dont bénéficient les infrastructures qui servent au trafic d'agglomération (article 1). Le financement de ce type d'infrastructures fait actuellement l'objet de débats au niveau fédéral dans le cadre du *Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)*. Comme pour les projets précédents, la Confédération va procéder à l'évaluation du projet déposé par l'*Agglomération*. Si le projet de l'*Agglomération* figure parmi les projets retenus, la Confédération va définir un taux de cofinancement et une liste de mesures de priorité A pour lesquelles un cofinancement fédéral sera accordé. Les mesures infrastructurelles retenues dans le cadre du *PA2* ont bénéficié d'un cofinancement à hauteur de 40%. Vu les incertitudes qui planent encore sur le mécanisme de financement des mesures liées au trafic d'agglomération qui sera finalement adopté par les chambres fédérales, une hypothèse plus prudente de 35% a été retenue pour l'évaluation des impacts financiers liés au *PA3*.

La *nouvelle Directive* postule que toutes les mesures proposées présentent un intérêt régional. Elle permet donc le subventionnement de toutes les mesures du *PDA*. Cela concerne aussi bien les mesures infrastructurelles liées au trafic d'agglomération qui peuvent bénéficier d'un cofinancement fédéral que les mesures envisagées dans le domaine de l'urbanisation ou les mesures qui se rapportent au domaine de la nature et du paysage qui en sont exclues. La *nouvelle Directive* se veut ainsi un instrument incitatif en vue de la mise en œuvre des différents concepts territoriaux proposés à l'échelle régionale.

Au surplus, la *nouvelle Directive* conserve la répartition des tâches attribuées aux différents partenaires (*Etat de Fribourg (ci-après canton), Agglomération, communes, tiers*) dans le cadre de la mise en œuvre des mesures. Les mécanismes, mis en place dans la directive précédente, ont fait leur preuve et il n'y a pas lieu de les remettre en cause. On pense en particulier au principe selon lequel l'*Agglomération* se borne au rôle d'organe de subventionnement alors que les communes sont maîtresses d'ouvrage des mesures. Ces principes sont donc repris sans changement dans la *nouvelle Directive* (articles 2 et 3).

b. Un soutien différencié

Une des principales modifications relatives à la *nouvelle Directive* est l'octroi d'un soutien financier différencié en fonction de la nature de la mesure envisagée. La structure actuelle du financement qui prévoit un soutien linéaire de 50%, indépendamment de la portée des mesures pour la mise en œuvre des différents concepts territoriaux, ne permet pas d'insuffler les impulsions nécessaires au développement régional. Il est ainsi proposé de distinguer entre diverses catégories de mesures selon leur caractère stratégique et de leur attribuer un soutien financier différencié.

- **Subventionnement intégral**

La *nouvelle Directive* identifie plusieurs mesures dont la mise en œuvre revêt un caractère stratégique pour l'*Agglomération* (article 4). Il s'agit notamment de la réalisation de la Transagallo (lettre a), axe fort de *mobilité douce* (*ci-après MD*), qui favorise le report modal postulé dans la stratégie de mobilité, ainsi que de la mise en place de signaux lumineux destinés au contrôle d'accès placés sur les carrefours stratégiques situés à l'entrée de l'*Agglomération* (lettre b). Les études et les frais relatifs à la mise en service de la centrale de régulation du trafic, destinée à contrôler à distance ces signaux, seraient également concernés, à la suite de ce qui prévalait dans le *PA2* (lettre c). Déduction faite des participations de tiers, le financement des travaux et autres études serait intégralement subventionné par l'*Agglomération*. La mise en œuvre des mesures de nature infrastructurelle devrait toutefois intervenir de concert avec la ou les communes-sites qui resteraient maîtres d'ouvrage. Ce nouveau mode de financement devrait permettre d'assurer la réalisation rapide des infrastructures essentielles au fonctionnement du trafic d'agglomération, tout en assurant la coordination de leur réalisation indépendamment des frontières communales.

Cette politique, plus volontariste et limitée à certains domaines, doit pouvoir s'appliquer aussi bien pour les mesures prévues dans le *PA2* que dans le *PA3*. Il est ainsi prévu que les mesures relatives à la Transagallo, qui étaient prévues dans le cadre du *PA2*, puissent également bénéficier d'un financement intégral de la part de l'*Agglomération*. Il importe peu à ce titre que les mesures en question aient déjà été réalisées ou non. Le cas échéant, un remboursement des communes est prévu pour les investissements déjà consentis jusqu'à concurrence du montant prévu pour la mesure réalisée dans le *PA2*. La question ne se pose pas pour les contrôles d'accès dans la mesure où il s'agit d'une nouveauté du *PA3*.

Le subventionnement intégral des mesures prévues par le *PA3* porte également sur la réalisation d'études dans le domaine du stationnement, de l'urbanisation ainsi que dans le domaine Nature et Paysage lorsque la portée de celles-ci est d'ordre régional (lettres c, d, e). On pense notamment, dans ce contexte, aux concepts de développement par axes prévus dans le volet urbanisation. La coordination de ces études sera assurée par l'*Agglomération* avec la coopération des communes concernées, conformément à la répartition des tâches prévues dans chaque fiche de mesure. Cette approche est conforme à ce qui prévaut aujourd'hui pour le financement des études de portée générale et représente, de ce point de vue, une simple codification de la pratique actuelle.

- **Subventionnement partiel**

Pour les mesures d'intérêt régional dont la portée n'est pas stratégique, la *nouvelle Directive* reprend le système de cofinancement paritaire qui prévalait antérieurement (article 5). Le taux de subventionnement « standard » est ainsi maintenu à 50% pour toutes les mesures liées à la mobilité et à l'urbanisation qui sont proposées dans le *PDA*, indépendamment du tri opéré par la Confédération. Cette option représente l'avantage d'assurer une certaine continuité par rapport à ce qui prévalait dans la précédente directive. La charge financière, qui en résulte, pourrait cependant être plus importante si le cofinancement fédéral devait être ramené à un taux inférieur à celui qui prévaut actuellement. Cela dit, selon les projections effectuées, la limite d'endettement devrait toujours être respectée, même dans l'hypothèse où la participation

fédérale passerait de 40% à 35% pour les mesures liées à la mise en œuvre du PA3 (cf. projections financières ci-dessous).

Le taux de subventionnement est aussi fixé à 50% pour les mesures liées au domaine de la nature et du paysage, à l'exception des mesures visant à la réalisation d'études pour l'ensemble de l'Agglomération qui sont financées intégralement (article 4 lettre f). Cette approche permet d'arrêter, pour la première fois, un taux de subventionnement fixe pour ce type de mesures dont le financement était défini au cas par cas sous l'ancienne directive. Cette méthode offre ainsi une prévisibilité accrue en matière de planification financière tant pour l'Agglomération que pour les communes.

c. Cas particuliers

Cette clause réserve l'existence de mesures d'intérêt régional qui représenteraient un cas particulier (article 6). On pense en particulier à des mesures qui n'auraient pas été intégrées dans les différents projets d'agglomération mais dont l'intérêt régional est néanmoins démontré. Elle permet une certaine souplesse dès lors qu'elle ne fixe pas le taux de subventionnement des différentes mesures. Les compétences du Conseil restent bien entendu réservées.

IV. Modalités de subventionnement

Les modalités de subventionnement des mesures restent pour l'essentiel inchangées par rapport à ce qui prévalait antérieurement (articles 7, 8 et 9). Il est précisé que le montant du subventionnement relatif à une mesure d'intérêt régional est déterminé de cas en cas selon sa nature, en tenant compte du renchérissement. Celui-ci est déterminé par référence à l'indice suisse des prix de la construction, région Espace Mittelland, catégorie génie civil, conformément à la pratique actuelle.

V. Simulations financières

a. Coûts totaux des mesures prioritaires

Les coûts totaux d'investissement relatifs au PA3 sont présentés par domaine thématique. Seules sont prises en compte les mesures classées en priorité A, soit celles qui doivent être réalisées entre 2019-2022. Les mesures classées en priorité B et C feront l'objet d'une évaluation ultérieure dans le cadre des prochains projets d'agglomération. Elles n'affectent donc pas directement le budget de l'Agglomération. Concernant les contrôles d'accès, il faut noter que le canton participe fortement aux coûts des travaux de génie-civil, principalement sur le carrefour de Belle-Croix. Une distinction est apportée ci-après sur le sujet. Les coûts totaux de ces mesures pour les différentes collectivités publiques, se présentent comme suit :

Domaine thématique	Coûts mesures (CHF)
1. Contrôles d'accès	
1.a part communale (aspect feux de signalisation)	1'300'000
1.b part communale (aspect génie-civil)	6'545'000
1.c part cantonale (aspect génie-civil)	19'635'000
2. Axes d'entrées	22'210'000
3. Compartimentage	24'470'000
4. Axes structurant <i>Transports publics (ci-après TP)/MD</i>	17'600'000
5. Autres mesures TP	32'210'000
6. Transaggio	14'520'000
7. Mesures complémentaires MD	5'100'000
8. Interfaces TP	14'500'000
9. Centralités et traversées	13'290'000
Sous-total 1 (CHF)	171'380'000

Le cofinancement fédéral escompté pour ces mesures infrastructurelles liées au trafic d'agglomération est de 35%, compte tenu des incertitudes liées au fonds appelé à financer ce type d'infrastructures à l'avenir. Selon l'approche prudente développée, il est fait abstraction de la plupart des participations éventuelles d'autres tiers (*canton*, communes, propriétaires fonciers, etc.) qui pourraient également réduire la participation des collectivités locales au financement des mesures proposées. Une exception demeure, il s'agit de la participation cantonale sur les aspects des travaux de génie-civil pour les contrôles d'accès, notamment pour le projet de Belle-Croix dont la répartition approximative du financement est d'ores et déjà connue.

Part fédérale (35% de CHF 171,38 millions)	- 59'983'000
Participation (<i>canton</i> , commune, propriétaires fonciers)	- 0
Participation du <i>canton</i> pour les contrôles d'accès	-12'762'000
Sous-total 2 (CHF)	98'635'000

Certaines mesures ne peuvent, en raison de leur objet, prétendre au cofinancement fédéral du trafic d'agglomération. Elles sont, par conséquent, intégralement à la charge des collectivités locales. Le montant total des mesures à charge de l'*Agglomération* et des communes membres est donc de CHF 135'185'000.

10. Stationnement	500'000
11. Hors infrastructure	200'000
12. Etudes urbanisme	2'090'000
13. Nature et paysage	33'560'000
14. Etudes Nature et Paysage	200'000
Grand total (CHF)	135'185'000

b. Coûts à charge de l'*Agglomération*

Les coûts à charge de l'*Agglomération* dépendent essentiellement du modèle choisi en matière de subventionnement. La directive proposée retient un subventionnement intégral de certaines mesures infrastructurelles de portée stratégiques en matière de mobilité et le maintien du taux de subventionnement standard à 50 % pour les autres mesures d'intérêt régional. Le montant total à charge de l'*Agglomération* en ce qui concerne les mesures A du PA3 est dans cette hypothèse de CHF 50'442'000.

Domaine thématique		Coûts mesures
1. Contrôles d'accès		
1a. part communale (aspect feux de signalisation)	100%	1'300'000
1b. part communale (aspect génie-civil)	50%	3'273'000
2. Axes d'entrées	50%	11'105'000
3. Compartimentage	50%	12'235'000
4. Axes structurant TP/MD	50%	8'800'000
5. Autres mesures TP	50%	16'105'000
6. Transaggllo	100%	14'520'000
7. Mesures complémentaires MD	50%	2'550'000
8. Interfaces TP	50%	7'250'000
9. Centralités et traversées	50%	6'645'000
Sous-total 1 (CHF)		83'783'000

Part fédérale (35% de CHF 151,745 millions)	- 53'111'000
Participation (<i>canton</i> , commune, propriétaires fonciers)	0
Sous-total 2 (CHF)	30'672'000

10. Stationnement	100%	500'000
11. Hors infrastructure	100%	200'000
12. Etudes urbanisme	100%	2'090'000
13. Nature et paysage	50%	16'780'000
14. Etudes Nature et Paysage	100%	200'000
Total PA3 (CHF)		50'442'000

Dans l'hypothèse où les mesures relatives à la Transagglo, qui étaient prévues dans le cadre du PA2, peuvent également bénéficier d'un subventionnement intégral selon la *nouvelle Directive*, les coûts supplémentaires relatifs à ces investissements doivent également être chiffrés. Peu importe, à ce titre, qu'il s'agisse d'éléments déjà réalisés, qui impliquent un remboursement de la part initialement supportée par les communes, ou de mesures non encore mises en œuvre et pour lesquelles un investissement supérieur à celui budgété par le PA2 doit être envisagé. Le coût total du PA3, y compris les sommes supplémentaires à engager sur la base des mesures de la Transagglo prévues dans le PA2 est de CHF 57'022'000.

Prise en charge TransAgglo PA2, y.c. remboursement	6'580'000
Total PA3 avec rattrapage Transagglo PA2 (CHF)	57'022'000

VI. Capacité financière de l'Agglomération

La limite d'endettement de l'Agglomération est fixée à CHF 75 millions par les *Statuts*. La capacité financière résiduelle de l'Agglomération est actuellement de CHF 67'600'000 en tenant compte d'un endettement de CHF 7'400'000 au 31 décembre 2016. Ce montant comprend notamment les investissements consentis dans le cadre de la réalisation du PA2, sur la base de l'ancienne directive. Cela étant, toutes les mesures prévues ne sont pas encore réalisées. L'investissement total pour les mesures du PA2 classées en priorité A se monte à CHF 17'420'000, sans la Transagglo dont le montant est compris dans la somme de CHF 6'580'000, précédemment évoquée.

Total mesures du PA3 (y.c. Transagglo du PA2)	57'022'000
Total mesures A du PA2	17'420'000
Investissements de l'Agglomération (CHF)	74'442'000

Le cumul des investissements à consentir en priorité A, en vue de la réalisation du PA2 et du PA3, se monte au total à **CHF 74'442'000**. Sans même prendre en compte l'intégralité des participations de tiers, cette somme reste inférieure à la limite d'endettement prévue par les *Statuts*. Tenant compte de l'étalement des investissements dans le temps et de l'amortissement progressif des dépenses effectuées, il n'y a pas lieu de craindre un dépassement de la limite d'endettement sur la base du projet présenté.

VII. Participation des communes

La participation des communes, dans le cadre de la mise en œuvre du projet, se répartit en deux catégories distinctes : d'une part, les investissements propres à charge des communes et, d'autre part, les investissements à la charge de l'Agglomération. La somme de ces montants détermine la participation totale des communes aux mesures du PA3, respectivement du PDA.

Le tableau ci-dessous se borne à prendre en compte les mesures figurant dans le PA3 à l'exclusion des mesures du PA2 liées à la Transagglo (CHF 6'580'000). Il est tenu compte d'un cofinancement fédéral à hauteur de 35% et de la participation cantonale pour les contrôles d'accès afin de pouvoir obtenir le montant total des mesures à financer par les communes dans le cadre du PDA. Il est en revanche fait abstraction des autres participations cantonales ou de tiers pour lesquelles nous ne disposons pas d'informations précises à ce stade mais qui diminueront la facture finale à charge des communes.

Communes	Coûts des mesures du PA3 par commune	Part communale	Participation au pot commun de l'Agglomération	Total à charge des communes
Avry	11'264'700	5'623'350	1'151'189	6'774'539
Belfaux	1'946'700	973'350	1'970'458	2'943'808
Corminboeuf	1'731'700	865'850	1'463'911	2'329'761
Düdingen	8'105'700	4'052'850	4'755'232	8'808'082
Fribourg	74'812'700	37'406'350	23'709'901	61'116'251
Givisiez	2'749'700	1'374'850	1'930'826	3'305'676
Granges-Paccot	2'734'700	1'367'350	1'930'826	3'330'377
Marly	20'652'700	10'326'350	5'012'841	15'339'191
Matran	2'144'700	1'072'350	968'509	2'040'859
Villars-sur-Glâne	43'359'700	21'679'850	7'515'855	29'195'705
Total	169'485'000	84'742'500	50'441'750	135'184'250

VII. Proposition à l'intention du Conseil d'agglomération

Le Comité propose au Conseil d'approuver la Directive sur le subventionnement des mesures du Plan directeur de l'Agglomération de Fribourg, telle que mise en annexe au présent message, et d'adopter l'arrêté y relatif.

Le Comité vous prie d'agréer, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les membres du Conseil, l'expression de ses meilleures salutations.

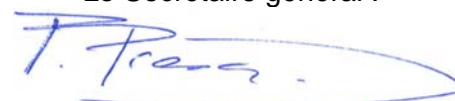
Au nom du Comité d'agglomération
de l'Agglomération de Fribourg

Le Président :



René Schneuwly

Le Secrétaire général :



Félicien Frossard

DIRECTIVE SUR LE SUBVENTIONNEMENT DES MESURES DU PLAN DIRECTEUR DE L'AGGLOMERATION DE FRIBOURG

CHAPITRE PREMIER

Dispositions générales

Article 1 But

La présente Directive vise à régler le subventionnement des mesures prévues par le *Plan directeur de l'Agglomération de Fribourg (ci-après PDA)* développées dans le cadre des projets d'agglomération de première et de deuxième génération.

Article 2 Principes

¹ *L'Agglomération de Fribourg (ci-après Agglomération)* est responsable de la mise en œuvre du *PDA*.

² L'Agglomération subventionne les mesures inscrites dans le *PDA* pour autant qu'elles respectent les objectifs et les modalités de mise en œuvre qui y sont fixées.

³ *L'Agglomération* conclut, conjointement avec l'Etat de Fribourg, la convention sur les prestations avec le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication ainsi que les conventions de financement y relatives.

Article 3 Maîtres d'ouvrage des mesures

¹ Les communes sont les maîtres d'ouvrage des mesures du *PDA*. L'Etat de Fribourg, les entreprises prestataires de transports, comme les CFF, les TPF ou le BLS, peuvent également être maîtres d'ouvrage de ces mesures.

² Les maîtres d'ouvrage des mesures du *PDA* assurent leur préfinancement. Ils assurent aussi, le cas échéant, les dépassements de coûts occasionnés par ces mesures.

CHAPITRE DEUXIEME

Financement

Article 4 Mesures intégralement subventionnées

¹ *L'Agglomération* subventionne intégralement les mesures suivantes du *PDA* :

- a) la construction de l'axe fort de mobilité douce « Transagglo »,
- b) l'installation de signaux lumineux pour le contrôle d'accès sur les axes pénétrants,
- c) les frais liés aux études et à la mise en service de la centrale de régulation de trafic,
- d) la réalisation des études de portée régionale en matière de stationnement,
- e) la réalisation des études liées à la mise en œuvre du volet urbanisation,
- f) la réalisation des études et l'organisation des manifestations de portée régionale prévues dans le volet nature & paysage.

² Les mesures évoquées à la lettre a) de l'alinéa précédent, qui étaient inscrites en priorité A du *Projet d'agglomération de deuxième génération (ci-après PA2)*, peuvent également prétendre à un subventionnement intégral de la part de *l'Agglomération*.

³ Les communes, qui ont participé financièrement à la réalisation des mesures évoquées à la lettre a) de l'alinéa précédent sur la base du *PA2*, peuvent solliciter un remboursement jusqu'à

concurrence du coût de la mesure indiqué dans ce document. Ce droit s'éteint une année après l'entrée en vigueur de la présente Directive.

Article 5 Mesures partiellement subventionnées

Le taux de subventionnement est de 50% pour les mesures infrastructurelles et non infrastructurelles inscrites en priorité A dans le *PA2* et le *Projet d'agglomération de troisième génération (ci-après PA3)*. L'article 4 est réservé.

Article 6 Cas particuliers

Le *Comité d'agglomération (ci-après Comité)* peut proposer qu'une mesure spécifique servant l'intérêt régional puisse bénéficier d'une subvention de l'*Agglomération*. Les compétences du *Conseil d'agglomération (ci-après Conseil)* demeurent réservées.

CHAPITRE TROISIEME

Modalités de subventionnement

Article 7 Participation financière de l'Agglomération aux coûts des mesures

¹ Le taux de subventionnement à la charge de l'*Agglomération* est déterminé en fonction de la nature de la mesure envisagée. Sous réserve des mesures spécifiées à l'article 4, ce taux est régi par l'article 5 de la présente Directive. Le renchérissement est déterminé par référence à l'indice suisse des prix de la construction, région Espace Mittelland, catégorie génie civil.

² Le taux de subventionnement par l'*Agglomération* d'une mesure spécifique servant l'intérêt régional au sens de l'article 6 est déterminé de cas en cas.

³ Le subventionnement de l'*Agglomération* est calculé sur la base des coûts indiqués dans le *PDA* après déduction de la participation de l'Etat de Fribourg et des tiers.

Article 8 Participation financière de la Confédération

La participation financière de la Confédération aux mesures du *PDA* est versée directement à l'*Agglomération* après déduction des parts revenant à l'Etat de Fribourg et aux tiers concernés.

Article 9 Rôle des organes de l'Agglomération

¹ Chaque année, le *Comité* inscrit au budget d'investissement les montants correspondants aux subventions à octroyer.

² Sous réserve de l'acceptation de la mesure par le législatif de la commune concernée, le *Comité* soumet un message au *Conseil* lui proposant de libérer le montant de la subvention.

³ Le *Conseil* valide la libération dudit montant.

⁴ Les dispositions légales et statutaires sur le référendum financier demeurent réservées.

CHAPITRE QUATRIEME

Dispositions finales

Article 10 Entrée en vigueur

¹ La présente Directive entre en vigueur dès son approbation par le Conseil d'agglomération.

² La Directive portant subventionnement des mesures du Plan directeur de l'Agglomération de Fribourg approuvée le 18 octobre 2012 est abrogée.

Adopté en séance du Comité d'agglomération du 15 septembre 2016.

Au nom du Comité d'agglomération
de l'Agglomération de Fribourg

Le Président :

Le Secrétaire général :

René Schneuwly

Félicien Frossard

Approuvé en séance du Conseil d'agglomération du 13 octobre 2016

Au nom du Conseil d'agglomération
de l'agglomération de Fribourg :

Le Président :

Le Secrétaire général :

Dominique Rhône

Félicien Frossard