

Message du Comité d'agglomération
au Conseil d'agglomération

**Message concernant la libération
d'un crédit complémentaire pour
la Halte Fribourg/Freiburg Poya**

Sommaire

I.	Généralités.....	1
II.	Historique et acomptes versés.....	2
III.	Crédit complémentaire.....	3
IV.	Proposition à l'intention du Conseil d'agglomération	7

Annexes

- Annexe 1 : Projet d'arrêté concernant la libération d'un crédit complémentaire pour la Halte Fribourg/Freiburg Poya

34 - 2011-2016 : Message concernant la libération d'un crédit complémentaire pour la Halte Fribourg/Freiburg Poya

La présente demande de libération d'un crédit complémentaire vise à permettre le versement de l'acompte final pour le projet de construction de la Halte ferroviaire Fribourg/Freiburg Poya, qui figure au budget d'investissement 2015. Dans le cadre de ce message au Conseil d'agglomération (ci-après : Conseil), le Comité d'agglomération (ci-après : Comité) propose de libérer un crédit d'un montant total de CHF 1'196'008.60. Ce crédit complémentaire est rendu nécessaire par les dépassements de coûts du projet et la charge supplémentaire survenue en matière d'intérêts intercalaires. Le premier crédit, libéré par le Conseil le 7 octobre 2010, prévoyait un coût global de l'ouvrage de CHF 9'900'000, avec une marge de fluctuation de plus ou moins 20%. Au final, les dépassements de coûts représentent CHF 2'640'000 HT pour l'ensemble du projet, soit 26.7%. Pour l'Agglomération de Fribourg (ci-après : Agglomération), qui participe au financement de l'ouvrage à hauteur de 30%, ces dépassements se montent à CHF 792'000 HT.

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

I. Généralités

La participation de l'Agglomération au financement de la Halte ferroviaire Fribourg/Freiburg Poya (anciennement Fribourg St-Léonard) est réglée par l'article 5 de la Directive portant subventionnement des mesures du Plan directeur de l'Agglomération de Fribourg adoptée par le Comité le 18 octobre 2012 et approuvée par le Conseil le 28 novembre 2012. Cette disposition renvoie aux conditions fixées dans la convention relative à la construction et l'exploitation de cette halte conclue entre les CFF, l'État de Fribourg (ci-après : État) et l'Agglomération, le 20 juillet 2010. La création d'une nouvelle halte ferroviaire à cet emplacement est d'ailleurs prévue dans la mesure 10.1 du Projet d'agglomération de deuxième génération (ci-après : PA2) et figurait également déjà dans le Projet d'agglomération de première génération (ci-après : PA1) (fiche de projet C 01).

Le financement de cette importante infrastructure de transport a déjà fait l'objet de deux décisions de la part du Conseil : une première libération de crédit le 7 octobre 2010, puis une modification du taux d'amortissement annuel le 23 mai 2013. Le Comité rappelle également qu'il a annoncé au Conseil, à plusieurs reprises, qu'un crédit complémentaire devrait être libéré pour cet objet : par écrit dans les messages relatifs au budget 2015 (message n°25) et aux comptes 2014 (message n°31) ainsi que par oral, lors de la séance du Conseil du 30 avril 2015. Cette dépense est prévue au budget d'investissement 2015, rubrique 650.522.10.

II. Historique et acomptes versés

Etat du projet

La Halte Fribourg/Freiburg Poya est en service depuis le changement d'horaire du 14 décembre 2014. Elle est desservie par la ligne BLS S1 Fribourg – Berne – Münsingen – Thoun et voit s'arrêter quotidiennement près de 70 trains régionaux modernes de type MUTZ. Sa construction a nécessité environ huit mois de travaux dans des conditions particulières liées, notamment, à l'important trafic ferroviaire qui caractérise cet axe fort entre Fribourg et Berne ainsi qu'en raison de la proximité et de la simultanéité du chantier du Pont de la Poya, dont les accès souterrains sont situés au-dessous de la halte.

Initiée dès 2013 par des travaux préparatoires de génie ferroviaire et lancée officiellement par une cérémonie de premier coup de pioche le 4 avril 2014, la phase de chantier n'a pas enregistré de retards ni d'incident majeur. Des situations exceptionnelles liées à des instabilités de terrain dans et sous la digue ferroviaire se sont toutefois présentées à plusieurs reprises, entre les mois de mars et juin 2014. Celles-ci ont nécessité des interventions d'urgence de la part des CFF, allant du ralentissement à l'interruption ponctuelle du trafic, afin de remédier aux affaissements de ballast et autres déformations constatées sur les installations.

Principes de financement

Trois accords de financement successifs ont été conclus pour l'étude et la réalisation de la Halte Fribourg/Freiburg Poya, au fil de l'avancement du projet. Ainsi, suites aux premières interventions politiques des années 2000, à la constitution d'un groupe de travail et à l'accord de principe des CFF pour une participation au financement de cette halte délivré en 2004, une convention fut signée en 2007 entre les CFF et l'Etat, uniquement. Celle-ci prévoyait une répartition des frais d'étude d'avant-projet, soit environ CHF 250'000, à raison de 20% pour les CFF et 80% pour l'Etat.

Une seconde convention, toujours entre les CFF et l'Etat uniquement, a ensuite été conclue en 2009. Elle prévoyait la répartition des frais d'étude du projet et de procédure d'approbation des plans, soit environ CHF 700'000, à raison de 35% pour les CFF et 65% pour l'Etat. Bien que seul l'Etat se soit alors formellement engagé à financer ce projet à ce stade, le principe d'une participation régionale ou communale était tout de même envisagé.

C'est ainsi que la répartition financière entre l'Etat et l'Agglomération (précédemment la Communauté urbaine des transports de l'Agglomération fribourgeoise – CUTAF) a fait l'objet de négociations qui ont abouti à la signature de la troisième et dernière convention, en juillet 2010. Celle-ci lie les CFF, l'Etat et l'Agglomération pour une durée ferme de 25 ans (tacitement reconductible), à compter de la mise en service de l'ouvrage. Cette convention fixe notamment la répartition des investissements et des frais induits, les conditions de propriété, les principes d'exploitation et la gestion des installations. L'Agglomération, pour sa part, participe uniquement aux coûts de construction de la halte.

Les aspects financiers sont plus particulièrement traités dans le module 1 de cette convention. Celui-ci fait état d'un projet devisé à CHF 9'900'000 HT en mai 2008, avec une marge de fluctuation de plus ou moins 20%. La répartition suivante est fixée :

Tableau 1 : Répartition financière selon convention 2010

Partenaire	Répartition	Montant HT (CHF)
CFF	35%	3'645'000
Etat de Fribourg	35%	3'645'000
Agglomération de Fribourg	30%	2'970'000
Total	100%	9'900'000

Versements effectués

L'échéancier des acomptes est également contenu dans le module 1 de la convention de juillet 2010. Suite au report de la mise en service de la halte au changement d'horaire de décembre 2014, cet échéancier a toutefois fait l'objet d'un amendement, sous la forme de l'avenant 1, signé en septembre 2012. Compte tenu de ces engagements et sur la base du crédit libéré par le Conseil le 7 octobre 2010, l'Agglomération a effectué les versements suivants à ce jour :

Tableau 2 : Versements effectués par l'Agglomération aux CFF

Date	Commentaire	Montant HT (CHF)	Montant TTC (CHF)
20.04.2011	Acompte initial	416'666.00	444'999.30
15.01.2014	Fin des travaux ferroviaires	337'078.65	360'000.00
14.01.2015	Mise en service	1'816'479.40	1'940'000.00
Total	Avant acompte final	2'570'224.05	2'744'999.30

III. Crédit complémentaire

Évolution des coûts

A la suite de la signature de la convention et de la libération du crédit par le Conseil, les coûts du projet ont subi une première adaptation, consécutive à la décision d'approbation des plans, rendue en mars 2011. Dans sa décision, l'Office fédéral des transports (OFT) a en effet exigé que certains aspects du projet soient adaptés, dans le souci de garantir une gestion sécurisée des flux extraordinaires de personnes. Ainsi, des aménagements supplémentaires, tels que l'augmentation de la largeur des escaliers et des paliers, le renforcement des balustrades ou la création d'un local de coordination, entre autres, ont dû être prévus. De plus, suite au retour d'expérience des travaux liés au tunnel du Pont de la Poya qui se déroulaient à proximité, la qualité médiocre du talus a imposé aux CFF de renforcer le système de retenue des terres afin de permettre la réalisation des constructions. Enfin, le renchérissement des prix de la construction sur la période 2008-2011 a dû être pris en compte. Ces facteurs ont ainsi amené à chiffrer le projet de construction à CHF 10'600'000, soit une augmentation d'environ CHF 700'000. Ce nouveau montant restait toutefois dans la fourchette des plus ou moins 20% définie dans la convention de juillet 2010.

A cette époque, la coordination avec le projet du Pont de la Poya prévoyait encore de mener simultanément les chantiers de la halte et de la galerie souterraine sous la Route de Morat. Cette planification devait permettre une mise en service de la halte à la fin 2012. Malheureusement, le report de 18 mois de la dépose des ponts provisoires du projet du Pont de la Poya a rendu impossible l'élargissement de l'entraxe des voies, condition nécessaire à la construction de la halte, dans les délais initialement prévus. Fin décembre 2011, le Conseil d'Etat a donc dû revoir la coordination entre ces deux projets et a pris la décision de repousser le chantier de la halte jusqu'à ce que les travaux en surface de la galerie souterraine du projet du Pont de la Poya soient terminés, reportant ainsi la mise en service de la halte à la fin 2014.

Dans ces conditions, les travaux préparatoires n'ont pu débuter qu'à la mi-2013, avec la pose des gardes-ballast. Alors que ceux-ci étaient initialement prévus sous forme de paniers métalliques, la configuration particulière du remblai et des quais sur micropieux a imposé l'usage de gardes-ballast en béton armé, pour des raisons de sécurité. Cette modification a entraîné des surcoûts de l'ordre de CHF 300'000.

Ensuite, tout au long du chantier, mais particulièrement entre les mois de septembre 2013 et juin 2014, les CFF ont dû procéder, à de nombreuses reprises, à des bourrages de ballast supplémentaires. Les travaux de construction de la galerie souterraine sous la Route de Morat ont, en effet, entraîné des tassements de la digue ainsi que des déformations et des fissures sur les installations, notamment lors de la mise en place et du retrait des palplanches. Ces tassements, également constatés au droit du micro-tunnel réalisé dans le cadre du projet du Pont de la Poya, ont imposé une consommation plus importante de ballast, et donc des coûts additionnels de l'ordre de CHF 500'000.

De plus, une erreur dans la coordination des deux chantiers a été constatée lorsque les CFF ont découvert que les services (gaz, électricité, etc.) avaient été déplacés en limite de domaine public, dans le cadre des travaux liés à la galerie d'accès au pont. Ces canalisations ont alors à nouveau dû être déplacées, afin de permettre la réalisation des gaines d'ascenseurs et des escaliers d'accès aux quais. Estimé à CHF 200'000 en début de chantier, ce surcoût s'est au final révélé nettement inférieur et s'établit à environ CHF 100'000 dans le décompte final, soit un montant relativement modeste en regard de l'ensemble des coûts du projet.

Mis à part ces éléments spécifiques, une grande partie des coûts supplémentaires de la phase de réalisation provient de l'adjudication du mandat de génie civil. Le marché a, en effet, été attribué pour environ CHF 900'000 de plus que ce que les CFF avaient estimé au moment de l'élaboration du projet de construction. Forts d'une solide expérience dans le chiffrage des coûts de chantiers ferroviaires, les CFF délivrent en principe des estimations fiables. Dans le cas présent, ils expliquent cet écart important par un contexte local particulièrement délicat. La coordination fine avec les travaux du Pont de la Poya représentait un défi quotidien pour les entreprises, notamment en termes d'accès et d'organisation de chantier. De plus, l'ampleur du projet du Pont de la Poya a créé une situation difficile dans le canton de Fribourg sur le plan de la disponibilité des entreprises, ce qui a mécaniquement entraîné une hausse des prix. Une partie des coûts additionnels liés au mandat de génie civil doit donc être attribuée à un manque de concurrence sur ce marché. Il convient également de relever que l'adjudication de ce mandat a nécessité deux appels d'offres successifs et que les montants des offres reçues, dans le cadre de la première procédure, étaient encore plus élevés. Malgré tout, l'offre fournie par le prestataire génie civil sélectionné correspond bien aux coûts finaux à l'issue du chantier. A proprement parler, il n'y a donc pas eu de surcoûts au sens strict sur cet aspect précis.

Toujours au chapitre des augmentations de coûts, le renchérissement des prix de la construction entre 2011 et 2014 doit également être pris en compte. Celui-ci s'élève à 5%, ce qui représente un montant d'environ CHF 500'000.

Enfin, deux montants s'inscrivent tout de même en diminution des coûts prévus. Il s'agit, d'une part, de l'adjudication du mandat relatif au second œuvre et aux constructions métalliques. L'offre sélectionnée a ici permis de réaliser une économie d'environ CHF 200'000 par rapport aux estimations du projet de construction. D'autre part, un remboursement d'environ CHF 160'000 sera prochainement versé par l'assurance du projet du Pont de la Poya. Ce montant fait office de dédommagement pour les conséquences financières des tassements de terrain qui ont eu lieu le 15 mars 2014, suite au retrait des palplanches du projet routier. L'évolution des coûts du projet de la Halte Fribourg/Freiburg Poya est résumée dans le tableau ci-dessous :

Tableau 3 : Evolution des coûts du projet 2008-2014

Objet	Montant HT (CHF)
Projet pour approbation - 2008 (montant convention juillet 2010)	9'900'000
Modifications OFT	+ 300'000
Renforcement retenue des terres	+ 200'000
Renchérissement 2008-2011	+ 200'000
Projet de construction - 2011	= 10'600'000
Gardes-ballast en béton armé	+ 300'000
Génie ferroviaire (bourrages supplémentaires)	+ 500'000
Déplacement des services (gaz, électricité, etc.)	+ 200'000
Adjudication génie civil	+ 900'000
Renchérissement 2011-2014	+ 500'000
Adjudication second œuvre et constructions métalliques	- 200'000
Coût estimé en début de chantier - 2014	= 12'800'000
Déplacement des services (gaz, électricité, etc.)	- 100'000
Remboursement projet Pont de la Poya	- 160'000
Coût total final	= 12'540'000

En conclusion, le coût total final du projet s'établit à **CHF 12'540'000 HT**. En termes absolus, ceci représente un surcoût de CHF 2'640'000 par rapport au montant prévu dans la convention de juillet 2010. En termes relatifs, ce surcoût représente 26.7% du montant initial. A ce titre, le Comité rappelle que le montant initial de CHF 9'900'000 HT était considéré avec une marge de fluctuation de plus ou moins 20%. Pour l'Agglomération, ce montant final porte la participation financière à **CHF 3'762'000 HT**, soit une augmentation de CHF 792'000 par rapport au projet initial.

A ces montants hors taxes, il faut ajouter l'impôt préalable non récupérable au taux de 6.8%¹. Le coût total final de l'ensemble du projet, toutes taxes comprises, est ainsi de **CHF 13'392'720 TTC** et la participation de l'Agglomération de **CHF 4'017'816 TTC**. Les coûts initiaux et finaux ainsi que les dépassements sont résumés dans le tableau ci-dessous :

Tableau 4 : Récapitulatif des coûts et participations de l'Agglomération

Objet	Coût total du projet (CHF)	Participation de l'Agglomération (30%) (CHF)
Coût initial 2008 - HT	9'900'000	2'970'000
Surcoût	2'640'000	792'000
Coût final 2014 - HT	12'540'000	3'762'000
Coût final 2014 - TTC	13'392'720	4'017'816

Position du Comité

Au final, le Comité retient plusieurs éléments de synthèse dans l'explication des dépassements de coûts. Premièrement, le caractère extrêmement délicat de la coordination entre les projets du Pont de la Poya et de la Halte Fribourg/Freiburg Poya. Si, dans l'ensemble, cette coordination a relativement bien fonctionné et a permis aux deux projets d'être inaugurés à deux mois d'intervalle, elle a néanmoins posé de sérieuses difficultés durant toute la phase d'étude et de construction de la halte. Plus globalement, le fait que ces deux chantiers importants se soient déroulés quasi-simultanément et au même emplacement représentait un risque dès l'origine du projet. Aux dires des maîtres d'ouvrage de ces deux projets, ce risque était cependant relativement faible et calculé. Malheureusement, en raison des retards constatés sur le projet de Pont de la Poya, ce risque s'est finalement réalisé et a engendré toute une série de réactions en cascade qui conduisent, en définitive, aux dépassements annoncés.

Ainsi, c'est notamment au niveau de cette coordination que doit être recherchée une partie des causes des coûts additionnels liés en particulier à l'adjudication du mandat de génie civil, au déplacement des services et aux bourrages supplémentaires. A ce titre, il faut relever que de nombreuses interventions sur le ballast et les voies, réalisées entre 2011 et 2013, de manière urgente ou préalablement planifiée, ont été directement imputées au projet du Pont de la Poya. Seules quelques interventions ont été identifiées comme litigieuses et ont fait l'objet d'une négociation entre les CFF et la direction de projet du Pont de la Poya. Le remboursement de CHF 160'000 constitue le résultat de ces tractations. Dans ce contexte, le Comité relève que les conséquences financières de la délicate coordination entre ces deux projets sont extrêmement difficiles à chiffrer, et que leur responsabilité n'est pas plus aisée à établir.

¹ Les projets de construction de haltes ferroviaires ne sont pas soumis à la TVA. Néanmoins, l'impôt préalable compris dans les prestations mandatées à l'externe n'est pas récupérable. Il est donc refacturé par les CFF à leurs partenaires financiers, dans le cas présent l'Etat et l'Agglomération, sous la forme d'un impôt préalable non récupérable dont le taux forfaitaire est fixé à 6.8%.

Toujours sur la question des imbrications entre les chantiers du Pont de la Poya et de la Halte Fribourg/Freiburg Poya, le Comité tient à souligner qu'il n'a nullement été consulté par le Conseil d'Etat dans sa décision de reporter la mise en service de la halte de deux ans. Le Comité ne peut que regretter le caractère unilatéral de cette décision qui a occasionné des conséquences financières aussi bien pour l'Agglomération, sous la forme d'intérêts intercalaires, que pour l'ensemble des partenaires, sous la forme de coûts liés au renchérissement. A posteriori, le Comité reconnaît toutefois que l'option consistant à repousser les travaux de la halte était celle qui présentait le moins d'inconvénients techniques et le plus faible risque d'augmentation incontrôlée des coûts. Celle-ci offrait, en effet, l'avantage de pouvoir réaliser les travaux de la halte de manière continue et sur une période relativement courte. De plus, la mise en service de la halte, après l'important chantier du passage souterrain de la Route de Morat, a permis d'offrir aux usagers une halte fonctionnelle, aisément accessible et attractive, et ce dès le premier jour d'exploitation. Ceci n'aurait pas été le cas si, comme cela était prévu à l'origine, la halte avait été mise en service fin 2012, confrontant ainsi les usagers à une zone de chantier continu durant deux ans. De plus, des synergies ont également pu être dégagées entre les deux projets durant la phase de chantier, notamment grâce au fait que l'entreprise mandatée pour les prestations de génie civil de la halte ferroviaire était également active sur le chantier du Pont de la Poya. Bien que toujours complexes, l'organisation et la gestion quotidienne du chantier s'en sont tout de même trouvées légèrement simplifiées, garantissant ainsi une exécution efficace des travaux et des coûts maîtrisés durant cette phase cruciale.

Le deuxième élément, que le Comité retient comme facteur explicatif essentiel des coûts additionnels, est l'état général de la digue ferroviaire, inconnu durant la phase de planification. Les mauvaises propriétés géotechniques du remblai ont en effet posé problème tout au long du projet. Elles sont à l'origine d'une première augmentation des coûts dans la phase d'étude, entre 2010 et 2011, lorsque les CFF décident de renforcer le système de retenue des terres à la suite des premiers signes de risques d'instabilité du terrain. Ensuite, durant les travaux préliminaires et les premières phases de construction de la halte, cet élément explique une partie des surcoûts liés à la modification des gardes-ballast et aux bourrages supplémentaires. Le mauvais état de la digue est constaté à plusieurs reprises et devient une préoccupation majeure du chantier. De concert avec les interventions souterraines du projet du Pont de la Poya, cette mauvaise qualité du remblai engendre plusieurs sinistres qui nécessitent des interventions d'urgence de la part des CFF.

Finalement, le dernier élément d'importance, que le Comité retient dans l'explication des coûts finaux du projet, est la localisation même de la Halte Fribourg/Freiburg Poya. Celle-ci se situe en effet sur un axe structurant, au cœur du réseau ferroviaire national. Outre l'important trafic régional, opéré aussi bien par les CFF que par BLS, cette ligne est marquée par un intense trafic grandes lignes. En tant que tel, il n'était donc pas envisageable de bloquer ou d'entraver ce trafic durant une longue période afin de permettre la réalisation de la halte. Les quelques interruptions de trafic qui ont eu lieu sont restées marginales et extrêmement ponctuelles, souvent planifiées de nuit ou rendues nécessaires pour des interventions d'urgence. Or, le fait de pouvoir interrompre le trafic pour quelques semaines sur un chantier ferroviaire représente un potentiel d'économies substantiel. L'Etat l'a d'ailleurs confirmé dans le cadre des chantiers qu'il a menés en 2014, pour la mise en place de la deuxième étape du RER Fribourg | Freiburg (gares de Cheyres et Grolley notamment). Dans le cas du projet Fribourg/Freiburg Poya, ce potentiel d'économies n'a malheureusement pas pu se réaliser.

Les surcoûts sont répartis entre les trois partenaires de manière identique au reste des coûts du projet, selon les modalités fixées dans la convention de juillet 2010. Le présent cas de figure d'un financement tripartite, incluant une communauté régionale pour une halte ferroviaire, ne devrait toutefois pas se reproduire à l'avenir. En effet, cette question est désormais réglée au niveau fédéral par le projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), qui entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2016. Aussi, le Comité a obtenu l'assurance que le cas du financement de la Halte Fribourg/Freiburg Poya ne constituera pas un précédent pour les futurs projets ferroviaires sur le territoire de l'Agglomération.

Calcul du crédit complémentaire

Sur la base des éléments ci-dessus, l'acompte final à verser aux CFF se monte à **CHF 1'272'816.70**. Pour la détermination du crédit nécessaire à financer cet acompte final, il faut en outre tenir compte du solde de **CHF 76'808.10** encore disponible sur le crédit initialement libéré par le Conseil, en séance du 7 octobre 2010. Ainsi, le crédit complémentaire pour la Halte Fribourg/Freiburg Poya s'élève, au final, à **CHF 1'196'008.60**. Le détail des calculs est présenté dans les deux tableaux ci-dessous :

Tableau 5 : Détermination du crédit complémentaire

Objet	Montant TTC (CHF)
Total de la participation de l'Agglomération	4'017'816.00
Somme des acomptes versés à ce jour	- 2'744'999.30
Acompte final	= 1'272'816.70
Solde du premier crédit	- 76'808.10
Crédit complémentaire	= 1'196'008.60

Tableau 6 : Détermination du solde du premier crédit libéré en 2010

Objet	Montant (CHF)
Crédit libéré en 2010	2'970'000.00
Somme des acomptes versés à ce jour	- 2'744'999.30
Somme des intérêts intercalaires 2012-2014	- 148'192.60
Solde du premier crédit	= 76'808.10

Incidences financières

Le Comité entend financer cette dépense d'investissement de CHF 1'196'008.60 par emprunt bancaire. Il relève, d'autre part, que ce montant est supérieur de CHF 116'008.60 à ce que prévoyait le budget 2015 (CHF 1'080'000), en raison des incertitudes qui, au moment de son élaboration, caractérisaient le coût définitif du projet.

Cet investissement doit être amorti au taux légal de 3%, équivalant à un montant de CHF 35'881 par année. L'estimation des intérêts à prévoir se fonde sur l'hypothèse d'un emprunt pour le crédit complémentaire conclu pour une durée de 10 ans, à un taux de 2%. Eu égard à une incertitude accrue en matière de conditions offertes par le marché financier au-delà de cet horizon, il est tenu compte d'un taux d'intérêt de 4% pour les années suivantes. Sur cette base, la charge d'intérêt totale est estimée à CHF 605'668, correspondant à un intérêt annuel moyen de CHF 17'305.

En tenant compte des mêmes hypothèses ainsi que des taux en vigueur pour les emprunts actuels (les 3 avances à termes fixes conclues en 2011 avec la BCF doivent échoir au 30 avril 2016), la charge d'amortissement à prévoir pour l'entier du financement de la halte se monte à CHF 124'043 par année à compter de 2016. La charge d'intérêt est, d'autre part, estimée à CHF 2'378'910, correspondant à un intérêt annuel moyen de CHF 60'998.

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

Le Comité propose, au Conseil, d'accepter la libération d'un crédit complémentaire de CHF 1'196'008.60 pour la construction de la Halte Fribourg/Freiburg Poya selon le projet d'arrêté annexé au présent message.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les membres du Conseil d'agglomération, l'expression de nos sentiments distingués.

AU NOM DU COMITE D'AGGLOMERATION
DE L'AGGLOMERATION DE FRIBOURG

Le Président :



René Schneuwly

Le Secrétaire général :



Félicien Frossard

LE CONSEIL D'AGGLOMERATION DE L'AGGLOMERATION DE FRIBOURG

VU :

- la Loi du 19 septembre 1995 sur les agglomérations,
- la Loi du 25 septembre 1980 sur les communes et son règlement d'exécution du 28 décembre 1981,
- les Statuts de l'Agglomération de Fribourg du 1er juin 2008,
- la Directive portant subventionnement des mesures du Plan directeur d'agglomération, adoptée par le Comité d'agglomération le 18 octobre 2012 et approuvée par le Conseil d'agglomération le 28 novembre 2012,

considérant :

- le Plan directeur régional adopté par le Conseil d'agglomération le 26 janvier 2012 et approuvé par le Conseil d'Etat le 27 mai 2014,
- le message n°18 du Comité d'agglomération du 26 août 2010,
- le message n°13 du Comité d'agglomération du 24 octobre 2012,
- le message n°16 du Comité d'agglomération du 18 avril 2013,
- le message n°25 du Comité d'agglomération du 4 septembre 2014,
- le message n°34 du Comité d'agglomération du 10 septembre 2015,
- le préavis de la Commission financière,
- le préavis de la Commission de l'aménagement, de la mobilité et de l'environnement,

arrête :

Article premier

¹ Le Comité d'agglomération est autorisé à contracter un crédit complémentaire de CHF 1'196'008.60, sous la rubrique 650.522.10 du budget d'investissement 2015, pour paiement de l'acompte final du projet de halte ferroviaire Fribourg/Freiburg Poya aux CFF.

² Cet investissement sera financé par emprunt bancaire et amorti selon les prescriptions légales en vigueur.

Fribourg, le 8 octobre 2015

AU NOM DU CONSEIL D'AGGLOMERATION
DE L'AGGLOMERATION DE FRIBOURG

Le Président :

Le Secrétaire général :

Jérôme Hayoz

Félien Frossard