

N°37

Message du Comité d'agglomération  
au Conseil d'agglomération

**Message concernant le subventionnement  
de la mesure 20.14 du PA2  
« Transagglo, section Düdingen – Zelg »**

## **Sommaire**

I.	Généralités.....	1
II.	Mesure 20.14 : Transagglo, section Dürdingen - Zelg .....	2
III.	Proposition à l'intention du Conseil d'agglomération .....	4

## **Annexe**

- Projet d'arrêté concernant le subventionnement de la mesure n°20.14

## **37 - 2011-2016 : Message concernant le subventionnement de la mesure n°20.14 du PA2 « Transaggio, section Düdingen – Zelg »**

---

*La présente demande d'octroi de subvention concerne la mesure n°20.14 du Projet d'agglomération de deuxième génération (ci-après PA2). Dans le cadre de ce message au Conseil d'agglomération (ci-après Conseil), le Comité d'agglomération (ci-après Comité) propose d'accorder à la commune de Düdingen, sur la base de la Directive de subventionnement approuvée par le Conseil le 28 novembre 2012 (ci-après Directive), une subvention pour un projet relatif à une infrastructure de mobilité.*

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

### **I. Généralités**

Le subventionnement des mesures inscrites dans la planification directrice régionale est régi par la Directive adoptée par le Comité le 18 octobre 2012 et approuvée par le Conseil le 28 novembre 2012. À son article 4, celle-ci stipule que les mesures bénéficiant d'un subventionnement de l'Agglomération de Fribourg (ci-après Agglomération) sont notamment celles inscrites en priorité A dans le PA2, ce qui est le cas de la mesure présentée ci-après. La Directive prévoit également, à l'article 6, un taux de subventionnement de 50% de la part de l'Agglomération, calculé sur la base du montant inscrit dans le PA2 pour la mesure en question, après déduction des éventuelles participations de l'Etat de Fribourg et des tiers. L'article 3 énonce quant à lui que le préfinancement des mesures est à la charge des maîtres d'ouvrage (en principe les communes), de même que les dépassements de coûts. De plus, en application de l'article 7, le cofinancement fédéral est porté en diminution de la subvention brute de 50% de l'Agglomération.

Sur la base de la Directive, le Comité a défini un processus de traitement des demandes de subvention des mesures du PA2. Celui-ci a été explicité dans le message n°25 du Comité au Conseil ainsi que dans le courrier du 14 juillet 2014 adressé aux Conseils communaux des communes membres de l'Agglomération. Pour rappel, ce processus autorise les communes à envoyer leur demande de subventionnement à l'Agglomération avant la réalisation des travaux pour la mesure concernée. Sur la base, notamment, d'un devis estimatif détaillé, une subvention maximale correspondant à 50% des coûts nets prévus pour la commune est alors calculée et plafonnée à 50% du montant inscrit au PA2. Ce calcul et les détails de la détermination du Comité sont transmis à la commune sous la forme d'un préavis par le biais duquel le Comité s'engage à soumettre, au Conseil, l'octroi de la subvention correspondante. En cas d'acceptation par le Conseil, la commune dispose d'un délai de quatre ans pour réaliser la mesure en question selon l'article 37, alinéa 3 des Statuts de l'Agglomération. Une fois les travaux terminés, le montant effectif de la subvention, tenant compte du renchérissement et de la TVA, est fixé sur la base des décomptes finaux pour être ensuite versé à la commune. Dans le cas de dépenses effectives inférieures au montant voté par le Conseil, le montant de la subvention est recalculé pour atteindre 50% des dépenses effectives nettes de la commune.

Comme indiqué dans les messages n°25 et n°28, le Comité souligne que les montants inscrits dans les fiches de mesures du PA2 s'entendent hors renchérissement et hors TVA. Ainsi, après la réalisation d'une mesure, il y a lieu d'indexer le montant de la subvention votée par le Conseil à l'évolution des prix de la construction<sup>1</sup> entre octobre 2011, date de l'indice de référence considéré pour le PA2, et la date de réalisation de la mesure. À ce montant s'ajoute la TVA selon le taux en vigueur au moment des travaux pour obtenir le montant effectif de la subvention.

Etant donné que la date de réalisation exacte ne peut être connue au moment de l'octroi de la subvention et qu'il est, par conséquent, impossible de prévoir précisément le niveau de l'indice de référence pour le calcul du renchérissement, le Comité propose au Conseil de statuer sur des montants en valeur 'octobre 2011' hors renchérissement et hors TVA, ce qui correspond aux montants articulés dans le PA2. Ce mode opératoire, que ce soit au niveau du calcul (ramener des montants à une date-valeur de référence) ou du versement (ajout du renchérissement et de la TVA), correspond à ce qui est pratiqué par la Confédération pour les mesures au bénéfice d'un cofinancement fédéral.

La commune de Dürdingen (ci-après la commune) demande une subvention pour la mesure n°20.14 du PA2 intitulée « Réalisation des compléments nécessaires à l'itinéraire mixte piétons/vélos entre le viaduc de Grandfey et la gare de Dürdingen (Transagglo), section Dürdingen – Zelg ». Le Comité a reçu un dossier de subventionnement complet de la part de la commune le 13 janvier 2016.

## **II. Mesure n°20.14 : Transagglo, section Dürdingen - Zelg**

### ***Description de la mesure et du projet communal***

La mesure n°20.14 du PA2 vise à créer un itinéraire de mobilité douce attractif et continu entre Dürdingen et Zelg. Par l'aménagement d'infrastructures de qualité aptes à répondre aux contraintes de franchissement existantes dans ce secteur, cette mesure doit permettre de concrétiser un tronçon de la Transagglo, véritable colonne vertébrale du réseau de mobilité douce d'agglomération reliant Avry à Dürdingen. La mesure a également pour but d'améliorer l'accessibilité de la gare pour les quartiers situés au sud-ouest de celle-ci. Pour atteindre ces objectifs, il est notamment prévu de réaliser une passerelle réservée à la mobilité douce et parallèle au viaduc ferroviaire qui enjambe le vallon de Toggeliloch.

Le projet développé par la commune de Dürdingen reprend les objectifs de la mesure n°20.14 puisqu'il vise à combler une lacune dans le réseau ainsi qu'à susciter de l'attrait pour un report modal en faveur de la mobilité douce et des transports publics, par une meilleure connexion entre la partie ouest de la commune et la gare. A cette fin, il est prévu de réaliser un itinéraire mixte piéton/vélo d'une longueur d'environ 700m et d'une largeur de 3.60m, entre le passage inférieur de la gare et la Tunnelstrasse.

Le projet est constitué de trois tronçons. Le premier, qui s'étend de la gare jusqu'au viaduc de Toggeliloch, est directement relié à la rampe d'accès au quai direction Berne et au passage sous voies. Il comprend notamment des places de stationnement vélo et un escalier permettant aux piétons de raccourcir leur trajet en évitant le lacet destiné à absorber la différence de niveau avant le viaduc. Ce tronçon est à aménager en coordination avec le projet urbanistique « Dürdingenplus », puisqu'il se situe en grande partie dans son périmètre.

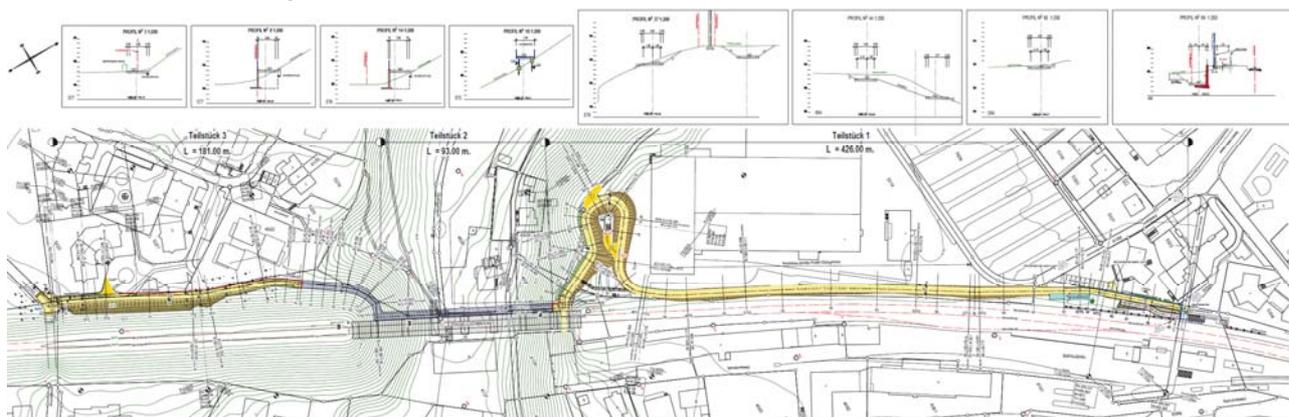
Le second tronçon est constitué d'une passerelle métallique ancrée latéralement dans les piliers du viaduc ferroviaire de Toggeliloch, à une dizaine de mètres sous les voies. Pour des raisons techniques et afin de pouvoir profiter de synergies, il est nécessaire que cette passerelle soit construite en même temps que l'assainissement général du viaduc planifié par les CFF.

---

<sup>1</sup> L'Indice pertinent, pour les calculs de renchérissement relatifs aux mesures des Projets d'agglomération de l'Agglomération de Fribourg, est l'indice suisse des prix de la construction, région Espace Mittelland, catégorie génie civil.

Enfin, le dernier tronçon relie le viaduc à la Tunnelstrasse. Il est aménagé en partie sous forme de passerelle ancrée dans le talus ferroviaire et en partie sous forme de sentier supporté par un mur de soutènement. Un accès direct au quartier de Rächholderberg est prévu, de même qu'un traitement particulier de la connexion avec la Tunnelstrasse destiné à sécuriser le débouché des cyclistes sur ce carrefour à faible visibilité.

Le Conseil communal de Düdingen prévoit de faire voter l'Assemblée communale sur le financement de l'ensemble du projet le 20 avril 2016. Les travaux devraient ensuite débiter à l'automne 2017 et durer environ une année. En fonction de l'avancement des chantiers relatifs à l'assainissement du viaduc ferroviaire et au projet Düdingenplus, la mise en service de cet itinéraire piétons/vélos pourrait intervenir dès la fin de l'année 2018. La situation générale du projet est illustrée dans la figure ci-dessous.



**Figure 1: plan de situation du projet prévu par la commune de Düdingen**

### ***Traitement de la demande de subvention***

Sur le fond, le Comité juge que le projet de réalisation d'un itinéraire de mobilité douce entre la gare de Düdingen et la Tunnelstrasse est globalement conforme au Plan directeur d'agglomération (ci-après PDA). En effet, ce projet répond notamment aux objectifs principaux O3.1 et O3.3 définis dans le Rapport stratégique du 23 mai 2013, dans le sens où il favorise une utilisation accrue de la mobilité douce et des transports publics. Il s'avère également conforme à la stratégie M2 « Mobilité douce » et au concept C2.3 « Liaison mobilité douce (Transagglo) ». De plus, le Comité estime que le projet présenté par la commune est en adéquation avec les objectifs de la mesure n°20.14 et permet donc la mise en œuvre de celle-ci. En outre, l'itinéraire proposé est conforme aux lignes directrices pour la mise en œuvre de la Transagglo, notamment en termes de gabarit.

Le Comité relève toutefois que seule une partie du tracé de la mesure n°20.14 est reprise dans ce projet. En conséquence, le tronçon manquant situé entre Tunnelstrasse et Zelig sera intégré aux mesures du Projet d'agglomération de troisième génération (PA3) et réalisé ultérieurement. Des discussions en ce sens sont en cours avec la commune de Düdingen. La réalisation partielle de la mesure initialement prévue pourrait en outre avoir des conséquences sur le montant final du cofinancement fédéral octroyé. Une fois cet élément définitivement connu, il pourrait être ainsi nécessaire d'adapter les bases du calcul qui vous est aujourd'hui soumis.

La part à la charge de la commune pour ce projet s'élève à CHF 3'676'340 (valeur 'octobre 2011', hors renchérissement et hors TVA). Elle est inférieure au montant subventionnable maximum de CHF 3'680'000 défini dans la mesure n°20.14 et peut donc valablement servir de base de calcul pour la subvention. Selon l'article 6, alinéa 1 de la Directive, le taux de subventionnement pour le type de mesures dont fait partie cet aménagement est de 50%, ce qui représente un montant de CHF 1'838'170 (valeur 'octobre 2011', hors renchérissement et hors TVA).

Enfin, en application de l'article 7, le cofinancement fédéral de 40% prévu pour cette mesure par l'Accord sur les prestations du PA2, soit CHF 1'360'380 (valeur 'octobre 2011', hors renchérissement et hors TVA), revient entièrement à l'Agglomération. Suivant ces différents paramètres, la répartition est présentée dans le tableau ci-dessous.

Contributeur	Répartition	Montant en CHF (valeur 'octobre 2011', hors renchérissement et hors TVA)	
Commune	50%	1'838'170	
Agglomération	50%	1'838'170	
		Subvention fédérale 1'360'380	Solde Agglomération 477'790
Total	100%	3'676'340	

**Figure 2: répartition financière hors participation de tiers**

Compte tenu de ce qui précède, le Comité propose au Conseil d'octroyer une subvention de 50% pour cette mesure, soit un montant total de CHF 1'838'170 (valeur 'octobre 2011', hors renchérissement et hors TVA), à la commune de Düdingen. Ce montant se compose de CHF 1'360'380 (valeur 'octobre 2011', hors renchérissement et hors TVA) issus du co-financement fédéral et CHF 477'790 (valeur 'octobre 2011', hors renchérissement et hors TVA) constituant la subvention nette de l'Agglomération. Pour information et à titre indicatif, en valeur 'octobre 2015' TTC, ces montants correspondent actuellement à CHF 1'519'000 pour la part fédérale et CHF 533'500 pour la part de l'Agglomération, soit une subvention globale de CHF 2'052'500.

#### **Incidences financières**

Le Comité entend financer cet investissement de CHF 477'790 (valeur 'octobre 2011', hors renchérissement et hors TVA) par emprunt bancaire. Celui-ci doit être amorti au taux légal de 3%, équivalant à un montant de CHF 14'333.70 (valeur 'octobre 2011', hors renchérissement et hors TVA) par année. L'estimation des intérêts à prévoir se fonde sur l'hypothèse d'un emprunt conclu pour une durée de dix 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 172'477.81 (valeur 'octobre 2011', hors renchérissement et hors TVA), correspondant à un intérêt annuel moyen de CHF 4'927.94 (valeur 'octobre 2011', hors renchérissement et hors TVA). Sous réserve de l'acceptation du présent objet par le Conseil, cet investissement sera porté au budget de l'année où la subvention sera versée à la commune, c'est-à-dire une fois les travaux terminés et le décompte final reçu.

### **III. Proposition à l'intention du Conseil d'agglomération**

**Le Comité propose au Conseil d'accepter 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.

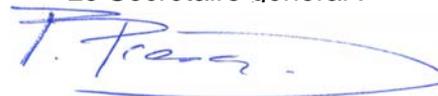
Au nom du Comité d'agglomération  
de l'Agglomération de Fribourg

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 (LAgg ; RSF 140.2),
- les Statuts de l'Agglomération de Fribourg du 1<sup>er</sup> juin 2008,
- la loi du 25 septembre 1980 sur les communes (LCo) et son règlement d'exécution du 28 décembre 1981 (RSF 140.1 et 140.11),
- 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,
- 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,

considérant :

- le message n°13 du Comité d'agglomération du 24 octobre 2012,
- le message n°37 du Comité d'agglomération du 18 février 2016,
- le préavis de la Commission financière,
- le préavis de la Commission de l'aménagement, de la mobilité et de l'environnement,

arrête :

**Article premier**

<sup>1</sup> Le Comité d'agglomération est autorisé à verser, à la commune de Düdingen, une subvention d'un montant de CHF 1'838'170 (valeur 'octobre 2011', hors renchérissement et hors TVA) pour la mesure « Réalisation des compléments nécessaires à l'itinéraire mixte piétons/vélos entre le viaduc de Grandfey et la gare de Düdingen (Transagglo), section Düdingen - Zelg ».

<sup>2</sup> Ce montant comprend une part de cofinancement fédéral de CHF 1'360'380 (valeur 'octobre 2011', hors renchérissement et hors TVA) ainsi que la subvention nette de l'Agglomération de CHF 477'790 (valeur 'octobre 2011', hors renchérissement et hors TVA).

**Art. 2**

<sup>1</sup> Le Comité d'agglomération est autorisé à financer la subvention nette de l'Agglomération de CHF 477'790 (valeur 'octobre 2011', hors renchérissement et hors TVA) par emprunt bancaire.

<sup>2</sup> Cet investissement sera amorti selon les prescriptions légales en vigueur.

**Art. 3**

Le montant effectif de la subvention tiendra compte du renchérissement et de la TVA en vigueur lors du décompte final.

Fribourg, le 23 mars 2016

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

Le Président :

Le Secrétaire général :

Alexis Overney

Félien Frossard