

Message du Comité d'agglomération  
au Conseil d'agglomération

**Message concernant le subventionnement de la  
mesure 11.14 « extension de l'électrification de la ligne 3,  
entre Jura (terminus actuel) et Givisiez halte ferroviaire »  
du PA2**

## Sommaire

I. Généralités.....	1
II. Mesure 11.14 : extension de l'électrification de la ligne 3, entre Jura (terminus actuel) et Givisiez halte ferroviaire.....	2
III. Subventionnement.....	3
IV. Proposition à l'intention du Conseil d'agglomération.....	5

## Annexe

- Projet d'arrêté

## Glossaire :

***Toutes les abréviations sont en italique dans le document.***

<b>Abréviation</b>	<b>Définition</b>
Agglomération	Agglomération de Fribourg (institution) en tant qu'organe politique (législatif et exécutif) doté d'un bureau administratif et technique
agglomération fribourgeoise	agglomération fribourgeoise (territoire)
Comité	Comité d'agglomération de l'Agglomération de Fribourg
communes membres	communes membres de l'Agglomération de Fribourg
Conseil	Conseil d'agglomération de l'Agglomération de Fribourg
Directive	Directive sur le subventionnement des mesures du Plan directeur de l'Agglomération de Fribourg
PA2	Projet d'agglomération de deuxième génération de l'Agglomération de Fribourg
PA4	Projet d'agglomération de quatrième génération de l'Agglomération de Fribourg
PDA	Plan directeur régional d'agglomération de l'Agglomération de Fribourg adopté par le Conseil d'agglomération le 13 octobre 2016 et approuvé par le Conseil d'Etat le 5 décembre 2016
Statuts	Statuts de l'Agglomération de Fribourg
TPF	Transports publics fribourgeois Holding SA

## **40 – 2016-2021 : Message concernant le subventionnement de la mesure 11.14 du PA2 « extension de l'électrification de la ligne 3, entre Jura (terminus actuel) et Givisiez halte ferroviaire»**

---

La présente demande d'octroi de subvention concerne la mesure 11.14 du *Projet d'agglomération de deuxième génération de l'Agglomération de Fribourg (ci-après PA2)*. Dans le cadre du présent message au *Conseil d'agglomération de l'Agglomération de Fribourg (ci-après Conseil)*, le *Comité d'agglomération de l'Agglomération de Fribourg (ci-après Comité)* propose d'accorder aux *Transports publics fribourgeois (ci-après TPF)*, sur la base de la *Directive sur le subventionnement des mesures du Plan directeur de l'Agglomération de Fribourg (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* approuvée par le *Conseil* le 12 octobre 2016. L'article 5 de la *Directive* stipule que les mesures bénéficiant d'un subventionnement de 50 % 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. L'article 7 de la *Directive* prévoit également que le montant de la subvention soit 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 de la *Directive* énonce que le préfinancement des mesures et les dépassements de coûts sont à la charge des maîtres d'ouvrage, qui sont en principe les *communes membres de l'Agglomération (ci-après communes membres)*. De plus, en application de l'article 8 de la *Directive*, la contribution fédérale est portée 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, qui permet aux *communes membres* de déposer une demande à *l'Agglomération* avant la réalisation des travaux pour la mesure concernée. Une subvention maximale correspondant à 50 % du montant inscrit dans la fiche de mesure est alors calculée. Ce calcul et les détails de la détermination du *Comité* sont transmis à la *commune membre* sous la forme d'un préavis par le biais duquel le *Comité* s'engage à soumettre au *Conseil* la libération de la subvention maximale. En cas d'acceptation par le *Conseil*, la *commune membre* dispose d'un délai de quatre ans pour réaliser la mesure en question selon l'article 37 alinéa 3 des *Statuts de l'Agglomération de Fribourg (ci-après Statuts)*.

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 membre*. 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 membre*.

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 faut 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 le niveau exact de l'indice de référence pour le calcul du renchérissement ne peut être connu au moment de l'octroi de la subvention, 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 suisse pour les mesures au bénéfice d'un cofinancement fédéral.

Les *TPF* demandent une subvention pour la mesure 11.14 « extension de l'électrification de la ligne 3, entre Jura (terminus actuel) et Givisiez halte ferroviaire » du *PA2*. Au même titre que les *communes membres* ou l'Etat de Fribourg, les entreprises de transport peuvent, être maîtres d'ouvrage des mesures subventionnées selon l'article 3 alinéa 1 de la *Directive*. Le *Comité* se base donc sur les éléments fournis par les *TPF* à l'appui de cette demande de subventionnement.

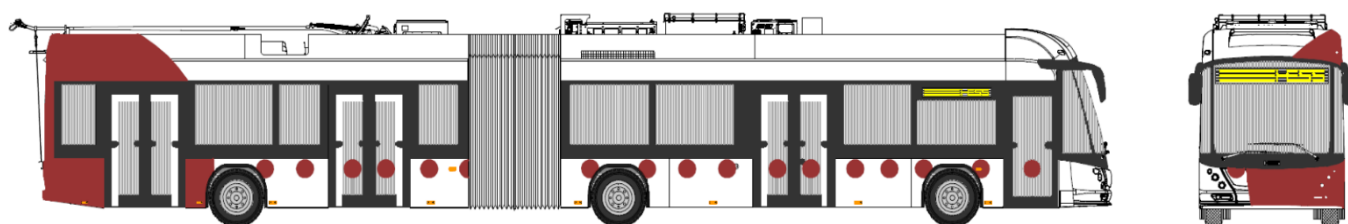
## II. Mesure 11.14 « extension de l'électrification de la ligne 3, entre Jura (terminus actuel) et Givisiez halte ferroviaire »

### Description de la mesure

En plus de son rôle de nouvelle centralité, la nouvelle gare de Givisiez a vocation à devenir la principale plateforme multimodale du nord de l'*agglomération fribourgeoise*. En ce sens, la mesure 11.14 du *PA2* vise la prolongation de l'électrification des lignes du réseau urbain de transport public jusqu'à la nouvelle gare routière qui va desservir la zone. Connectée au réseau de ligne de contacts de l'*agglomération fribourgeoise*, la plateforme multimodale de Givisiez permettra une correspondance entre les trains s'arrêtant en gare de Givisiez et les lignes fortes du réseau urbain ainsi prolongées.

### Evolution technologique et modification de la mesure

Les innovations technologiques entre la rédaction de la fiche et la prolongation de la ligne 3 ont permis aux *TPF* de développer un projet reprenant les objectifs de la mesure dans une solution davantage flexible et plus facile à mettre en œuvre. Au lieu de prolonger les lignes électriques existantes, les *TPF* proposent de doter les nouveaux trolleybus électrique d'une autonomie hors ligne de contact. A cet effet, les nouveaux trolleybus 100 % électrique embarqueront des batteries supplémentaires afin de pouvoir notamment parcourir le tronçon Jura – gare de Givisiez hors caténaires.



Il s'agit d'un changement de paradigme de l'utilisation du réseau de lignes électriques existantes. En plus de donner l'énergie aux bus afin de les faire rouler, les lignes de contact devront également charger les batteries des trolleybus. Cette nouvelle fonction du système nécessite d'augmenter l'énergie totale apportée aux lignes (création d'une nouvelle sous-station électrique à la gare de Fribourg) mais également d'adapter les sous-stations électriques existantes afin qu'elles résistent au surplus de demande auquel elles devront faire face (mise à niveau sous-stations Vignettaz et Tilleul). Enfin, la halle de dépôt du centre de maintenance *TPF* devra être équipée de chargeurs adaptés à ces nouveaux trolleybus afin de recharger et d'équilibrer les batteries chaque nuit. L'achat des nouveaux trolleybus fait l'objet d'un financement distinct et est donc exclu du projet financé par la fiche 11.14 du *PA2*. Les amortissements liés aux acquisitions de matériel roulant sont, en effet, compris dans l'indemnité globale pour l'exploitation du réseau dont l'*Agglomération* s'acquitte chaque année.

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

S'agissant d'une évolution majeure du projet par rapport à la mesure initialement prévue dans le PA2, l'Agglomération a formellement demandé à la Confédération suisse l'autorisation de modifier la mesure. Cette modification a été avalisée en janvier 2020. Elle s'inscrit d'ailleurs pleinement dans le nouveau cadre administratif du *Projet d'agglomération de quatrième génération de l'Agglomération de Fribourg (ci-après PA4)*, dans lequel, et pour la première fois, la Confédération suisse indique spécifiquement que les dispositions destinées à remplacer les lignes de contact peuvent être cofinancées.

### III. Subventionnement

La mesure 11.14 du PA2 (code ARE 2196.2.015) figure dans la catégorie « liste des mesures, priorité A » et bénéficie ainsi d'un cofinancement fédéral à hauteur de 40 %.

#### Conformité

Sur le fond, le *Comité* juge que le projet d'extension de l'autonomie des trolleybus précédemment exposé pour relier le terminus « Jura » à la gare de Givisiez est conforme aux objectifs de la mesure 11.14 du PA2 et remplace avantageusement le projet initial de la mesure. De plus, le *Comité* estime que ce projet s'avère en adéquation avec la stratégie M1 « transports publics (TP) » et le concept C2.2 « un réseau de bus renforcé et maillé ». Il répond également aux objectifs principaux O3.1, O3.2 et O3.3 définis dans le Rapport stratégique du 16 décembre 2016 car il améliore l'accessibilité régionale tout en limitant les nuisances liées aux déplacements et à leur mode de transport. Le projet est donc globalement conforme au *Plan directeur régional d'agglomération de l'Agglomération de Fribourg (ci-après PDA)*.

#### Coûts et subventionnement

Le montant subventionnable maximum défini dans la mesure 11.14 se monte à CHF 2'400'000 (valeur 'octobre 2011', hors renchérissement et hors TVA). En appliquant un taux de subventionnement de 50 %, tel que prévu par l'article 5 de la *Directive*, le montant total de la subvention maximale est de CHF 1'200'000 (valeur 'octobre 2011', hors renchérissement et hors TVA). La contribution maximale de la Confédération suisse est arrêtée dans l'Accord sur les prestations relatif au PA2 et s'élève à CHF 790'000 (valeur 'octobre 2005', hors renchérissement et hors TVA). Enfin, conformément à l'article 8 de la *Directive*, le cofinancement fédéral revient entièrement à l'Agglomération.

Figure 1 : tableau de répartition financière sur la base du plafond inscrit dans la fiche de mesure

Contributeur	Répartition	Montant en CHF (valeur 'octobre 2005', hors renchérissement et hors TVA)	Montant en CHF (valeur 'octobre 2011', hors renchérissement et hors TVA)
Part de l'Entreprise de transport	50 %		1'200'000
Cofinancement fédéral	40 %	790'000	880'000
Part de l'Agglomération	10 %		320'000
<b>Total</b>	<b>100 %</b>		<b>2'400'000</b>

Compte tenu de ce qui précède, le *Comité* propose au *Conseil* de libérer une subvention maximale de 50 % pour cette mesure, soit un montant total de CHF 1'200'000 (valeur 'octobre 2011', hors renchérissement et hors TVA).

Le montant exact de la subvention sera calculé sur la base du décompte final. En l'état, et sur la base des devis intégrés à la demande de subvention, la part nette à charge de l'Agglomération pourrait être estimée à CHF 340'770 (valeur 'octobre 2019', TTC).

Figure 2 : tableau de répartition financière sur la base des coûts actuels

Objet	Procédure	Montants (valeur 'octobre 2011', hors renchérissement et hors TVA)	Montants (valeur 'octobre 2019', TTC)
Création d'une sous-station à la gare de Fribourg	Procédure d'approbation des plans (PAP)	821'900	915'450
Mise à niveau de la sous-station des Tilleuls	PAP	808'000	900'000
Mise à niveau de la sous-station de la Vignettaz	Aucune	222'400	247'710
Acquisition des chargeurs	Contrôle OIBT (Ordonnance sur les installations à basse tension)	502'300	559'500
<b>Total des coûts</b>	<b>100 %</b>	<b>2'354'600</b>	<b>2'622'660</b>
Part de l'entreprise de transport	50 %	1'177'300	1'311'330
Cofinancement fédéral (sur devis uniquement)	40 %	863'350	970'560
Part de l'Agglomération	10 %	313'950	340'770

Une subvention au titre de la participation de l'Etat de Fribourg aux communautés régionales de transport, équivalente à la moitié de la part nette à charge de l'Agglomération sera également demandée dans le cadre de la convention d'aide aux communautés régionales de transport pour 2020. En cas d'acceptation, elle diviserait par deux la charge effective de l'Agglomération.

Du fait de la nécessité de mise à niveau rapide du réseau ainsi que des procédures nécessaires à la création d'une sous-station à la gare de Fribourg et aux travaux sur la sous-station des Tilleuls, la mesure sera dans les faits réalisée en deux étapes. Ce procédé n'a toutefois pas d'incidence financière.

### Incidences financières

Le Comité entend financer cet investissement de CHF 340'770 (valeur 'octobre 2019', T.T.C.) par emprunt bancaire. Celui-ci doit être amorti au taux légal de 15 %, équivalent à un montant de CHF 51'116 par année. Par hypothèse, il est tenu compte d'une utilisation totale du crédit en 2021, aboutissant à un début des amortissements dès 2022. A noter toutefois que l'amortissement pourra débiter une fois l'entier du crédit épuisé. L'estimation des intérêts à prévoir se fonde, quant à elle, sur l'hypothèse d'un emprunt conclu à un taux de 2 % pour toute la durée de l'emprunt. Sur cette base, la charge d'intérêt total est estimée à CHF 30'813, correspondant à un intérêt annuel moyen de CHF 3'852. Sous réserve de l'acceptation du présent objet par le Conseil, cet investissement sera imputé à la rubrique 650.522.132 budget d'investissement 2021.

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

**Le Comité propose au Conseil d'adopter la libération de l'entier du subventionnement prévu par la mesure 11.14.**

---

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),
- la loi du 25 septembre 1980 sur les communes (LCo ; RSF 140.1) et son règlement d'exécution du 28 décembre 1981 (ReLCo ; RSF 140.11),
- les Statuts de l'Agglomération de Fribourg adoptés par le Conseil d'agglomération le 13 septembre 2018 et approuvés le 24 juin 2019 par le Conseil d'Etat,
- le Projet d'agglomération de deuxième génération de l'Agglomération de Fribourg (PA2),
- le Plan directeur régional d'agglomération de l'Agglomération de Fribourg adopté par le Conseil d'agglomération le 13 octobre 2016 et approuvé par le Conseil d'Etat le 5 décembre 2016 (PDA),
- la Directive sur le subventionnement des mesures du Plan directeur de l'Agglomération de Fribourg approuvé par le Conseil d'agglomération le 12 octobre 2016,

considérant :

- le message n° 6 du Comité d'agglomération du 15 septembre 2016,
- le message n° 40 du Comité d'agglomération du 27 août 2020
- le préavis de la Commission financière,
- le préavis de la Commission d'aménagement, de mobilité et d'environnement,

arrête :

**Article premier**

<sup>1</sup> Le Comité d'agglomération est autorisé à verser au maximum une subvention d'un montant de CHF 1'200'000 (valeur 'octobre 2011', hors renchérissement et hors TVA) aux Transports publics fribourgeois (TPF) pour la mesure « extension de l'électrification de la ligne 3, entre Jura (terminus actuel) et Givisiez halte ferroviaire » du PA2. Le montant effectif de la subvention sera calculé sur la base du décompte final.

<sup>2</sup> Ce montant comprend une part de cofinancement fédéral de CHF 880'000 (valeur 'octobre 2011', hors renchérissement et hors TVA) ainsi qu'une subvention nette de l'Agglomération de Fribourg de CHF 320'000 (valeur 'octobre 2011', hors renchérissement et hors TVA).

**Art. 2**

<sup>1</sup> Le Comité d'agglomération est autorisé à financer au maximum une subvention nette de l'Agglomération de Fribourg de CHF 320'000 (valeur 'octobre 2011', hors renchérissement et hors TVA) par emprunt bancaire.

<sup>2</sup> Cet investissement sera porté à la rubrique 650.522.132 du budget 2021 et amorti selon les prescriptions légales en vigueur

**Art. 3**

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

Fribourg, le 8 octobre 2020

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

Le Président

Le Secrétaire général

Urs Hauswirth

Félicien Frossard