

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.	Cadre légal .....	1
III.	Genèse du projet .....	2
IV.	Financement des mesures.....	2
V.	Modalités de subventionnement .....	5
VI.	Impacts financiers.....	5
VII.	Propositions à l'attention du Conseil d'agglomération .....	6

## Annexe

- Projet de directive

---

## Glossaire :

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

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)
ARE	Office fédéral du développement territorial
Comité	Comité d'agglomération de l'Agglomération de Fribourg
Conseil d'Etat	Conseil d'Etat du canton de Fribourg
Directives PTA	Directives fédérales pour le programme en faveur du trafic d'agglomération
Grand Conseil	Grand Conseil de l'Etat de Fribourg
LAgg1995	loi sur les agglomérations de l'Etat de Fribourg (RSF 140.2)
LAgg2020	loi sur les agglomérations de l'Etat de Fribourg (RSF 140.2)
LATeC	loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (RSF 710.1) de l'Etat de Fribourg
NP	Nature & Paysage
Ordonnance RSF 140.21	Ordonnance coordonnant le passage de l'ancienne à la nouvelle loi sur les agglomérations (RSF 140.21)
P+R	parkings d'échange P+R promus par l'Agglomération de Fribourg
PA	Projet d'agglomération de l'Agglomération de Fribourg (PA1, PA2, PA3, PA4)
PA2	Projet d'agglomération de deuxième génération de l'Agglomération de Fribourg
PA3	Projet d'agglomération de troisième 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
TP	transport public
TransAgglo(s)	TransAgglo(s), axe(s) de mobilité douce traversant l'agglomération fribourgeoise.
TA1	TransAgglo 1 (Avry - Matran - Villars-sur-Glâne - Fribourg - Granges-Paccot - Düdingen)
TA2	TransAgglo 2 (Marly – Fribourg – Givisiez – Corminboeuf / Belfaux)

## **53 - 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 quatrième génération de l'Agglomération de Fribourg (ci-après PA4)* auprès de la Confédération suisse en septembre 2021, le *Comité d'agglomération de l'Agglomération de Fribourg (ci-après Comité)* a décidé d'actualiser la directive visant à régler les modalités du financement des diverses mesures d'intérêt régional.

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

### **I. Généralités**

*L'Agglomération de Fribourg (ci-après Agglomération)* a élaboré un *PA4* afin de satisfaire aux conditions d'octroi des subventions fédérales qui imposent notamment une vision territoriale coordonnée de l'urbanisation et la mobilité. Pour rappel, la démarche des projets d'agglomération permet, entre autres, l'obtention d'un cofinancement fédéral pour les mesures d'infrastructures de transport. Le *Conseil d'agglomération de l'Agglomération de Fribourg (ci-après Conseil)* a autorisé la mise en consultation publique du *PA4* lors de sa séance du 8 octobre 2020. Les résultats de la consultation effectuée ainsi que de l'examen préalable du projet menée par les autorités cantonales ont conduit à une version légèrement remaniée du projet, laquelle a été soumise avec les mesures correspondantes au législatif pour adoption le 1<sup>er</sup> avril 2021. Le *PA4* sera, quant à lui, déposé à la Confédération en septembre 2021.

Dans le canton de Fribourg, les projets d'agglomération sont considérés comme des plans directeurs régionaux (article 27 de la *loi cantonale 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 le taux de subventionnement des investissements effectués au titre des mesures développées dans le *PDA*. Cette directive est approuvée par le *Conseil* (article 37 des *Statuts*).

### **II. Cadre légal**

La *loi cantonale sur les agglomérations (ci-après LAgg2020)*, adoptée par le *Grand Conseil de l'Etat de Fribourg (ci-après Grand Conseil)* en date du 21 août 2020, qui remplace celle du 19 septembre 1995, est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2021. Constatant les lacunes du texte adopté, le *Conseil d'Etat du canton de Fribourg (ci-après Conseil d'Etat)* a édicté a posteriori l'*Ordonnance RSF 140.21* coordonnant le passage de l'ancienne *loi cantonale sur les agglomérations (ci-après LAgg1995)* à la nouvelle *LAgg2020*. Cette dernière vise à préciser la portée temporelle et matérielle des dispositions transitoires prévues dans la *LAgg2020*. Selon cette dernière, *l'Agglomération* reste soumise à l'ancien droit jusqu'au moment où les communes comprises dans le périmètre fixé par le *Conseil d'Etat*, conformément à l'article 8 *LAgg2020*, se sont constituées en une association dotée de statuts. Il en découle un délai de transition maximal de quatre ans durant lesquels les investissements réalisés dans le cadre des projets d'agglomération doivent être pris en charge par la structure actuelle et financés selon des modalités que la présente directive se propose de préciser (1<sup>er</sup> janvier 2025). Les modifications proposées par rapport au texte actuellement en vigueur n'emportent pas nécessité de modifier les *Statuts* et sont donc de ce point de vue compatible avec la période de transition que traverse actuellement *l'Agglomération*.

### III. Genèse du projet

Les *Directives pour le programme en faveur du trafic d'agglomération (ci-après Directives PTA)* ont été actualisées par l'*Office fédéral du développement territorial (ci-après ARE)* pour le *PA4*. Elles demandent, entre autres, un niveau de maturité plus avancé qu'auparavant pour inscrire une mesure en priorité A et donc pour obtenir un cofinancement fédéral. L'*Agglomération* a édicté à ce propos un certain nombre de conditions visant à garantir que les mesures à inscrire au *PA4* soient non seulement cohérentes avec son contenu et conformes à l'intérêt régional, mais également qu'elles soient suffisamment avancées afin d'atteindre le niveau de maturité attendu. Les études nécessaires à l'obtention de ce niveau de précision relèvent de la mise en œuvre et sont de compétence communale. Elles permettent également de chiffrer sur la base d'un projet précis les coûts qui seront liés à la mise en œuvre et qui ont été listés dans les fiches de mesures correspondantes. Ainsi, en raison des capacités d'investissement limitées de l'*Agglomération* et des communes, seules les mesures indispensables à la réalisation des concepts territoriaux ont été priorisée en catégorie A du *PA4*.

Le cadre réglementaire proposé pour le financement des mesures de priorité A s'inscrit pour le reste dans la continuité des précédentes directives, lesquelles avaient posé les bases de la coopération entre les instances concernées ainsi que les modalités du subventionnement des mesures. Par le biais de la nouvelle directive, le *Comité* entend actualiser le taux de subventionnement qui s'applique pour chaque catégorie de mesures sur la base de l'évolution des *Directives PTA*, des nouveautés relatives au *PA4* lui-même ainsi que l'expérience acquise dans le subventionnement des projets. La systématique de la directive a également été revue de sorte à en faciliter la compréhension dans son utilisation quotidienne.

### IV. Financement des mesures

#### a. Principes de base et objectifs

La directive s'applique au subventionnement des mesures des *projets d'agglomération de l'Agglomération de Fribourg (ci-après PA)* classées en priorité A. Considérant les conditions appliquées lors de la sélection des projets, 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 et 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 *Nature & Paysage (ci-après NP)*. 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.

La nouvelle directive conserve pour le reste la répartition des tâches attribuées aux différents partenaires (Etat de Fribourg, *Agglomération*, communes, tiers) dans le cadre de la mise en œuvre des mesures. Les mécanismes existants, 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. Des études préfinancées**

Dans certains cas, les contraintes temporelles rendent problématique la mise en œuvre par les communes de mesures identifiées par *l'Agglomération*. Cette situation peut nuire à la réactivité de *l'Agglomération* dans sa gestion des *transports publics (ci-après TP)* urbains ainsi qu'à la qualité des *PA*. C'est pourquoi l'actualisation de la directive pour le *PA4* introduit la notion d'études préfinancées par *l'Agglomération*, pour les cas suivants :

- Les études visant à inscrire une mesure en priorité A d'un projet d'agglomération : la maturité, maintenant exigée par la Confédération pour les mesures de priorité A, implique que des études préalables doivent être réalisées pour démontrer la faisabilité des projets à inscrire dans les futurs *PA*. Selon le cadre légal qui prévaut, ce sont les communes qui, en tant que maître d'ouvrage, ont la compétence pour effectuer ces études. Or, le nombre de mesures sur chacune des communes est déterminé par le *PA* et ne peut être connu à l'avance. Il est donc complexe pour les communes de prévoir à l'avance les coûts liés à ces études dans leur planification financière. Cette situation crée le risque qu'une mesure stratégique ne puisse être inscrite au *PA*, faute de moyens à disposition de la commune site.
- Les études visant la mise en œuvre des infrastructures de *TP* faisant l'objet d'une mesure forfaitaire : *l'Agglomération* est commanditaire du réseau de bus urbain et doit veiller à l'efficacité du réseau par des mesures prévues dans le cadre des *PA*. Ces interventions considérées individuellement ne présentent qu'un intérêt limité à l'échelle locale. Leur mise en œuvre coordonnée à l'échelle régionale peut en revanche permettre d'améliorer significativement l'efficacité du réseau dans son ensemble. Un traitement centralisé de ce type d'études semble donc opportun.
- Les études visant la mise en service de la centrale de régulation du trafic et des installations pour la gestion d'accès à *l'agglomération fribourgeoise* : la logique est la même que pour les infrastructures *TP*. *L'Agglomération* est responsable de la mise en œuvre de la centrale de régulation du trafic et planifie les installations de régulation dans le cadre des *PA*. Un préfinancement des études permettrait une plus grande agilité de *l'Agglomération* dans la mise en œuvre de cette centrale qui nécessite plusieurs interventions mineures à coordonner à de multiples endroits sur l'ensemble du réseau routier de *l'agglomération fribourgeoise*.

Cette proposition n'impacte pas les compétences réciproques de *l'Agglomération* et des communes, les communes restant maître d'œuvre des projets.

De plus, le préfinancement des études est indépendant du taux de subventionnement. Les montants préfinancés pris en compte dans le calcul de la subvention finale. Mais la grande majorité des coûts étant générée par le projet constructif, il n'y a pas de risque que le préfinancement des études soit incompatible avec le subventionnement partiel des mesures.

## **c. Un soutien différencié**

La directive de subventionnement relative au *Projet d'agglomération de troisième génération de l'Agglomération de Fribourg (ci-après PA3)* avait introduit un mécanisme de soutien financier différencié en fonction de la nature de la mesure envisagée. Ce mécanisme a prouvé son utilité dans le cadre de la mise en œuvre de la *TransAgglo 1 (TA1)*, qui s'est fortement accélérée depuis son introduction.

L'idée sous-jacente est que les mesures dont l'intérêt régional prime significativement sur l'intérêt local / communal bénéficie d'un subventionnement intégral (article 6 alinéa 1). Le subventionnement paritaire est, par ailleurs, maintenu pour les mesures dont l'intérêt communal est approximativement égal à l'intérêt régional (article 6 alinéa 2). La révision de la nouvelle directive poursuit dans cette logique et propose de nouvelles catégories de mesures pour le subventionnement intégral

○ **Subventionnement intégral**

Le tableau ci-dessous permet de visualiser l'évolution des catégories de mesures subventionnées intégralement entre la directive de subventionnement du *PA3* et celle du *PA4* :

<b>Subventionnement intégral directive PA3</b>	<b>Subventionnement intégral directive PA4</b>	
Construction de l'axe fort de mobilité douce <i>TransAgglo 1 (TA1)</i>	Construction et aménagement <b>des axes forts</b> de mobilité douce <i>TransAgglos (TA1 / TA2)</i>	Extension du financement pour le deuxième axe <i>TransAgglo (TA2)</i>
Installation de signaux lumineux pour le contrôle d'accès sur les axes pénétrants	Frais liés à la mise en service de la centrale de régulation du trafic et aux installations pour la gestion d'accès à <i>l'agglomération fribourgeoise faisant l'objet d'une mesure forfaitaire</i>	Regroupement des éléments liés à la centrale de régulation en une seule catégorie et précision des éléments subventionnés
Frais liés aux études et à la mise en service de la centrale de régulation		
Réalisation des études de portée régionale en matière de stationnement	Réalisation des mesures études, promotions et subventionnement portées par <i>l'Agglomération</i>	Toutes les études de portée régionales et portées uniquement par <i>l'Agglomération</i> sont à charge entièrement de <i>l'Agglomération</i>
Réalisation des études liées à la mise en œuvre du volet urbanisation		
Réalisation des études et l'organisation des manifestations de portée régionale prévues dans le volet <i>NP</i>		
	Construction et l'aménagement des parkings relais ( <i>P+R</i> )	Extension du financement pour les parkings relais ( <i>P+R</i> )
	Infrastructures de <i>TP</i> faisant l'objet d'une mesure forfaitaire	Extension du financement pour mesures <i>TP</i> forfaitaires

Outre certains éléments qui ont été regroupés pour une meilleure lisibilité, les principaux ajouts de cette nouvelle directive sont les suivants :

- Il est proposé que le deuxième axe *TransAgglo (TA2)* Marly - Belfaux (- Corminboeuf), précisé dans le *PA4* et qui fait l'objet de nombreuses mesures, bénéficie du même traitement que le premier axe *TransAgglo (TA1)* Avry - Düdingen,
- Les parkings relais sont l'exemple type d'un aménagement dont l'intérêt régional et supérieur à l'intérêt communal. Seule une solidarité régionale permettra de mettre en œuvre ces objets capitaux dans la chaîne de transport multimodale.
- Les mesures forfaitaires *TP*, sont des mesures de faible ampleur qui se déploient sur un grand nombre de communes, contrairement aux mesures individuelles, qui sont localisées sur une zone. L'impact de ces mesures est difficilement perceptible au niveau local, mais l'effet sur l'ensemble du réseau est significatif, notamment en termes de vitesse commerciale.

Cette politique plus volontariste limitée à certains domaines doit pouvoir s'appliquer aussi bien pour les mesures prévues dans le *Projet d'agglomération de deuxième génération de l'Agglomération de Fribourg (ci-après PA2)* ainsi que dans les *PA3* et *PA4*. Il est ainsi prévu que les mesures relatives à la *TransAgglo* qui étaient prévues dans le cadre des *PA2* et *PA3* 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 les *PA2* et *PA3*.

#### ○ **Subventionnement paritaire**

Pour les mesures dont l'intérêt communal est approximativement équivalent à l'intérêt régional, la nouvelle directive reconduit le système de cofinancement paritaire qui prévalait antérieurement et qui demeure la règle. Le taux de subventionnement « standard » est ainsi maintenu à 50 % pour toutes les mesures liées à la mobilité et à la *NP*, qui sont proposées dans le *PDA*, et qui figureront en priorité A du prochain accord sur les prestations signé avec la Confédération. Cette option représente l'avantage d'assurer une certaine continuité par rapport à ce qui prévalait dans les précédentes directives.

#### **d. Cas particuliers**

Cette clause, qui réserve l'existence de mesures d'intérêt régional qui représenteraient un cas particulier (article 7), est également maintenue. On pense en particulier à des mesures qui n'auraient pas été intégrées dans les différents *PA* mais dont l'intérêt régional est néanmoins avéré. Elle permet une certaine souplesse dès lors qu'elle ne fixe pas le taux de subventionnement à appliquer. Les compétences du *Conseil* restent bien entendu réservées.

### **V. Modalités de subventionnement**

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

### **VI. Impacts financiers**

Les impacts financiers liés aux modifications proposées de la directive concernent essentiellement l'extension du subventionnement intégral pour les mesures prévues à l'article 6. L'estimation du coût supplémentaire à charge de *l'Agglomération* pour les mesures projetées par rapport à la situation qui prévaut selon l'actuelle directive se monterait à environ 19 millions de francs (+9 millions de francs pour la *TA2*, +3,5 millions de francs pour les *P+R*, + 5 millions de francs pour les aménagements de bus, +1,5 millions pour les aménagements liés à la centrale de régulation du trafic). Les communes, qui sont maîtres d'ouvrage des mesures en question, se trouveraient déchargées d'un montant équivalent. Le préfinancement des études mentionnées à l'article 5 doit quant à lui être considéré comme financièrement neutre dès lors que le maître d'ouvrage peut, selon le régime qui prévaut actuellement, déjà en imputer le coût à *l'Agglomération* une fois les travaux d'infrastructure terminés.

La limite d'endettement est actuellement fixée dans les *Statuts* et se monte à 75 millions de francs. Cette limite est suffisante au subventionnement des mesures des *PA2* et *PA3*, comme démontré dans le message n° 06 du 15 septembre 2016 (législature 2016-2021). Selon les prévisions actualisées pour les quatre prochaines années qui tiennent compte des investissements déjà amortis et de la planification financière future en ce qui concerne la réalisation des mesures, une marge existe par rapport à ce plafond d'emprunt. Les montants engagés au 31 décembre 2024 sont en effet estimés actuellement à 56 millions de francs.

Les mesures du *PA4* ne pouvant pas être mises en œuvre avant 2024, leur subventionnement effectif (décaissement) n'interviendra qu'en 2025 au plus tôt. La limite d'endettement de *l'Agglomération* dans sa forme actuelle ne sera donc pas affectée par ces dernières. Passé le délai maximal de quatre ans prévu par les dispositions transitoire de la *LAgg2020*, une révision des *Statuts* sera dans tous les cas nécessaire afin de déterminer le mode de financement futur des projets d'agglomération.

Au vu de l'incertitude liée au cadre légal en évolution et de l'absence de contrainte financière relatif à cette limite d'endettement pour mettre en œuvre les mesures prévues dans les *PA2* et *PA3* jusqu'au 31 décembre 2024, il est proposé d'adopter la nouvelle directive de subventionnement tout en maintenant la limite d'endettement actuelle.

## VII. Propositions à l'attention du Conseil d'agglomération

Le *Comité* propose au *Conseil* d'approuver la Directive de subventionnement des mesures du Projet d'agglomération de *l'Agglomération*, telle qu'annexée 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

A blue ink signature consisting of a stylized, horizontal, wavy line with a small loop at the end.

René Schneuwly

Le Secrétaire général

A blue ink signature that starts with a large, stylized 'F' and ends with a long, horizontal, oval-shaped flourish.

Félicien Frossard

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

**Vu :**

- la loi du 21 août 2020 sur les agglomérations (LAgg, RSF 140.2),
- Ordonnance du DETEC concernant le programme en faveur du trafic d'agglomération (RS 725.116.214) (OPTA),
- Ordonnance fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière (RS 725.116.21) (OUMin),
- 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 (Statuts),
- le message n° 53 du Comité d'agglomération du 25 février 2021,

**Arrête :**

**CHAPITRE PREMIER**  
**Dispositions générales**

**Art. 1 Champ d'application**

<sup>1</sup> La présente Directive vise à régler le subventionnement des projets permettant la mise en œuvre de la vision développée dans le *Plan directeur régional d'agglomération de l'Agglomération de Fribourg (PDA)* depuis la deuxième génération de projet d'agglomération

<sup>2</sup> Sont concernées uniquement les projets inscrits dans une mesure qui est mentionnée en priorité A d'un accord sur les prestations signé avec la Confédération, ainsi que le préfinancement des études visant à inscrire une mesure en priorité A dans un projet d'agglomération.

<sup>3</sup> Les mesures Nature & Paysage priorisées en A du *Projet d'agglomération de deuxième génération de l'Agglomération de Fribourg (PA2)* et du *Projet d'agglomération de troisième génération de l'Agglomération de Fribourg (PA3)* sont reprises par les mesures Nature & Paysage du *Projet d'agglomération de quatrième génération de l'Agglomération de Fribourg (PA4)* et ne peuvent ainsi plus faire l'objet d'une subvention à ce titre.

**Art. 2 Principes**

<sup>1</sup> *L'Agglomération de Fribourg (Agglomération)* est responsable de la coordination de la mise en œuvre du *PDA*.

<sup>2</sup> *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.

**Art. 3 Maîtres d'ouvrage des mesures et préfinancement**

<sup>1</sup> Les communes sont les maîtres d'ouvrage des mesures du *PDA*. L'Etat de Fribourg, les entreprises prestataires de transports, comme les *Chemins de fer fédéraux (CFF)*, les *Transports publics fribourgeois (TPF)* ou BLS, ainsi que les organisations touristiques régionales peuvent également être maîtres d'ouvrage de ces mesures.

<sup>2</sup> Les maîtres d'ouvrage des mesures du *PDA* assurent le préfinancement des mesures priorisées en A des projets d'agglomération.

<sup>3</sup> En dérogation du précédent alinéa, *l'Agglomération* peut préfinancer les études suivantes :

- a) les études nécessaires à l'obtention du niveau de maturité minimal exigé par les *Directives pour le programme en faveur du trafic d'agglomération* que la commune et l'agglomération ont convenu de proposer en priorité A d'un projet d'agglomération ;

- b) les études visant la mise en œuvre des infrastructures de transport public faisant l'objet d'une mesure forfaitaire ;
- c) les études visant la mise en service de la centrale de régulation du trafic et des installations pour la gestion d'accès à l'agglomération fribourgeoise.

#### **Art. 4 Validité**

Sont éligibles au subventionnement de la présente directive, les projets qui respectent les délais définis à l'article 18 de l'Ordonnance du DETEC concernant le programme en faveur du trafic d'agglomération (OPTA).

## **CHAPITRE 2 Financement**

#### **Art. 5 Montants subventionnables**

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Les éventuels dépassements des coûts indiqués dans le *PDA* sont à la charge du maître d'ouvrage.

<sup>3</sup> Les coûts indiqués dans le *PDA* ne sont constitué que des coûts imputables au sens de l'article 21 alinéa 1 de l'Ordonnance fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière (OUMin). Sont exclus les frais non imputables, définis à l'alinéa suivant du même article.

<sup>4</sup> Le renchérissement, si existant, est déterminé par référence à l'indice suisse des prix de la construction, région Espace Mittelland, catégorie génie civil.

#### **Art. 6 Taux de subventionnement**

<sup>1</sup> Le taux de subventionnement des mesures entrant dans le champ d'application définit à l'article 1 de la présente directive est de 50 %

<sup>2</sup> En dérogation au précédent alinéa, l'*Agglomération* subventionne intégralement les mesures priorisées en A suivantes du *PDA* :

- a) la construction et l'aménagement des axes forts de mobilité douce TransAgglos,
- b) la construction et l'aménagement des parkings relais (P+R).
- c) les infrastructures de transport public faisant l'objet d'une mesure forfaitaire,
- d) les frais liés à la mise en service de la centrale de régulation du trafic et aux installations pour la gestion d'accès à l'agglomération fribourgeoise,
- e) la réalisation des mesures des catégories « études », « promotions » et « subventionnement » portées par l'*Agglomération*.

<sup>3</sup> Les mesures évoquées aux lettres a) à e) de l'alinéa précédent, qui étaient inscrites en priorité A des *PA2* et *PA3*, peuvent également prétendre à un subventionnement intégral de la part de l'*Agglomération*.

<sup>4</sup> Les communes, qui ont participé financièrement à la réalisation des mesures évoquées à la lettre a) de l'alinéa 2 sur la base du *PA3*, peuvent solliciter un remboursement de la part à la charge de la commune selon le préavis de subvention. Ce droit s'éteint une année après l'entrée en vigueur de la présente Directive

#### **Art. 7 Calcul de la subvention**

<sup>1</sup> Le calcul de la subvention effective se fait sur la base du décompte final. Les éventuelles participations fédérales et cantonales sont déduites de la part à la charge de l'*Agglomération*.

<sup>2</sup> Pour les études nécessaires à l'obtention du niveau de maturité exigé par la Confédération, l'*Agglomération* prend directement en charge les frais relatifs aux mesures convenues avec les communes.

## **Art. 8 Cas particuliers**

<sup>1</sup> Le *Comité d'agglomération de l'Agglomération de Fribourg (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 de l'Agglomération de Fribourg (Conseil)* demeurent réservées.

<sup>2</sup> Le taux de subventionnement par l'*Agglomération* d'une mesure spécifique servant l'intérêt régional est déterminé de cas en cas.

## **CHAPITRE 3 Modalités de subventionnement**

### **Art. 9 Participation financière de tiers**

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> La participation financière cantonale aux mesures du *PDA* est versée directement à l'*Agglomération*.

### **Art. 10 Rôle des organes de l'Agglomération**

<sup>1</sup> Chaque année, le *Comité* inscrit au budget d'investissement ou de fonctionnement les montants correspondants aux subventions à octroyer.

<sup>2</sup> Pour les mesures relevant du budget d'investissement, le *Comité* soumet un message au *Conseil* lui proposant de libérer le montant de la subvention.

<sup>3</sup> Les dispositions légales et statutaires sur le référendum financier demeurent réservées.

## **CHAPITRE 4 Dispositions finales**

### **Art. 11 Entrée en vigueur**

<sup>1</sup> La présente directive entre en vigueur dès son approbation par le *Conseil*.

<sup>2</sup> La Directive sur le subventionnement des mesures du Plan directeur de l'Agglomération de Fribourg approuvée le 12 octobre 2016 est abrogée.

Adopté en séance du *Comité* du 11 février 2021.

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* du 1<sup>er</sup> avril 2021.

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

Le Président

Le Secrétaire général

Urs Hauswirth

Félicien Frossard