

Message du Comité d'agglomération
au Conseil d'agglomération

**Message concernant le
Subventionnement de la mesure 11.09 du PA2
« aménagement d'une voie bus sur le chemin
des Pensionnats (direction gare)
et priorisation TP au giratoire »**

Sommaire

I. Généralités	1
II. Mesure 11.09	2
III. Subventionnement.....	4
IV. Proposition à l'intention du Conseil d'agglomération.....	5

Annexe

- projet d'arrêté

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
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 sur le subventionnement des mesures du PDA	Directive sur le subventionnement des mesures du Plan directeur de l'Agglomération de Fribourg
HFR	Hôpital fribourgeois du canton de Fribourg
normes VSS	normes en matière de route et de transport
PA2	Projet d'agglomération de deuxième génération de l'Agglomération de Fribourg
TP	transport public

4 – 2021-2026 : Message concernant le Subventionnement de la mesure 11.09 du PA2 « aménagement d'une voie bus sur le chemin des Pensionnats (direction gare) et priorisation TP au giratoire »

La présente demande d'octroi de subvention concerne la mesure 11.09 du *Projet d'agglomération de deuxième génération de l'Agglomération de Fribourg (ci-après PA2)*. Dans le cadre de ce 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 à la commune de Villars-sur-Glâne, sur la base de la *Directive sur le subventionnement des mesures du Plan directeur de l'Agglomération de Fribourg approuvée par le Conseil le 1^{er} avril 2021 (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*. Les articles 1 et 6 de la *Directive* stipulent 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 5 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'État de Fribourg et des tiers. L'article 3 de la *Directive* énonce quant à lui que le préfinancement des mesures est à la charge des maîtres d'ouvrage, qui sont en principe les *communes membres de l'Agglomération de Fribourg (ci-après communes membres)*, de même que les dépassements de coûts. De plus, en application de l'article 9 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*.

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 y a lieu d'indexer le montant de la subvention voté par le *Conseil* à l'évolution des prix de la construction¹ 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 correspond, 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), à ce qui est pratiqué par la Confédération suisse pour les mesures au bénéfice d'un cofinancement fédéral.

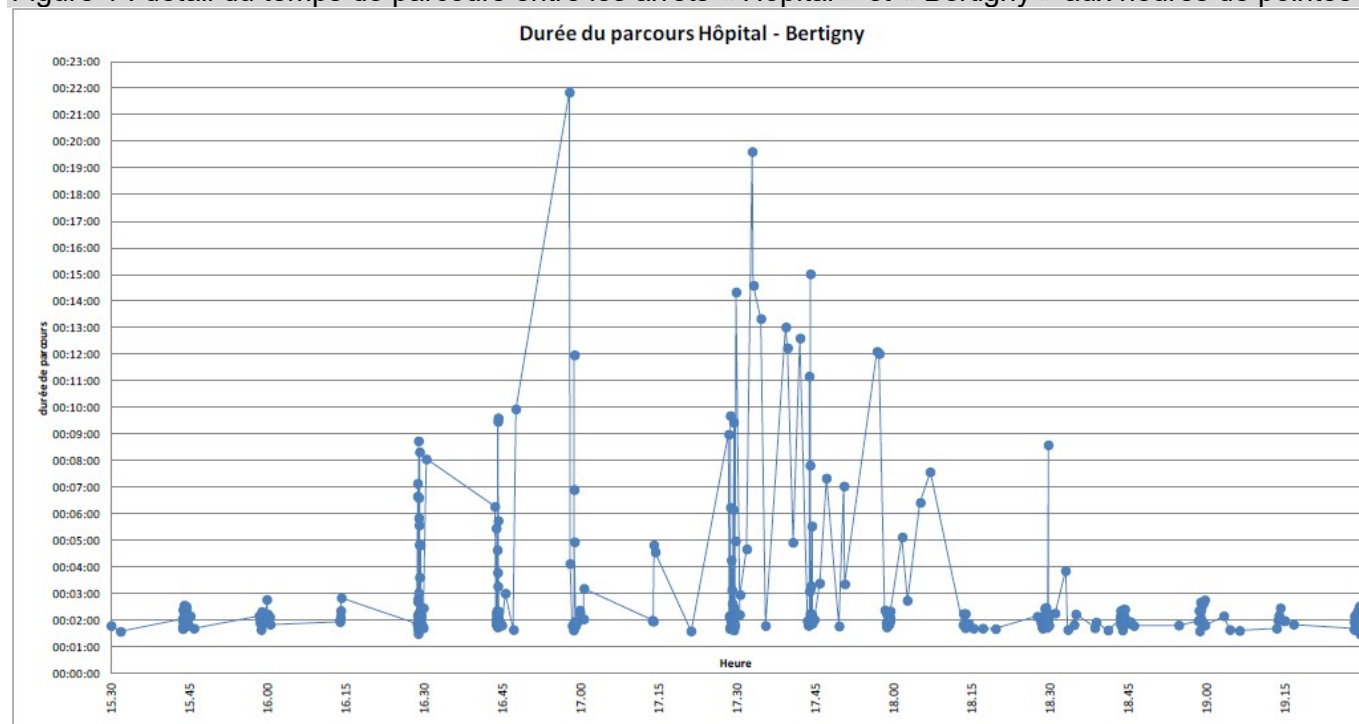
La commune de Villars-sur-Glâne demande une subvention pour la mesure 11.09 du *PA2* « aménagement d'une voie bus sur le chemin des Pensionnats (direction gare) et priorisation TP au giratoire ». Le *Comité* se base sur les éléments de la demande de subventionnement, dûment remplie.

II. Mesure 11.09

Description de la mesure

La mesure 11.09 du *PA2* vise à résoudre l'important problème de progression que rencontrent les bus de la ligne 6 en descendant le chemin des Pensionnats en direction de la gare de Fribourg aux heures de pointes. Des retards de plus de vingt minutes sont constatés sur ce seul tronçon à l'heure de pointe du soir. Ce retard se reporte sur l'ensemble de la ligne et a un impact sur les correspondances et le réseau. Cette situation a également des conséquences financières sur l'*Agglomération* en tant que commanditaire du réseau de bus urbain, puisque les retards annuels moyens dus aux infrastructures sont facturés dans l'offre des Transports publics fribourgeois (TPF) sous forme de véhicules supplémentaires nécessaires au fonctionnement de la ligne.

Figure 1 : détail du temps de parcours entre les arrêts « Hôpital » et « Bertigny » aux heures de pointes



¹ 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.

Projet communal

Un groupe technique, constitué de représentants de l'*Hôpital fribourgeois du canton de Fribourg* (ci-après *HFR*), du Service des ponts et chaussées de l'Etat de Fribourg (SPC) et de la commune de Villars-sur-Glâne, avait en 2013 conçu un projet constitué d'une déviation du trafic automobile à travers le parking de l'*HFR* longeant le chemin des Pensionnats ainsi que du déplacement d'une partie des places de ce parking privé. Les *transports publics* (ci-après *TP*) pouvaient ainsi parcourir le chemin des Pensionnats, devenu un quasi site propre en heure de pointe, sans accumuler de retard.

1^{ère} étape de mise en œuvre

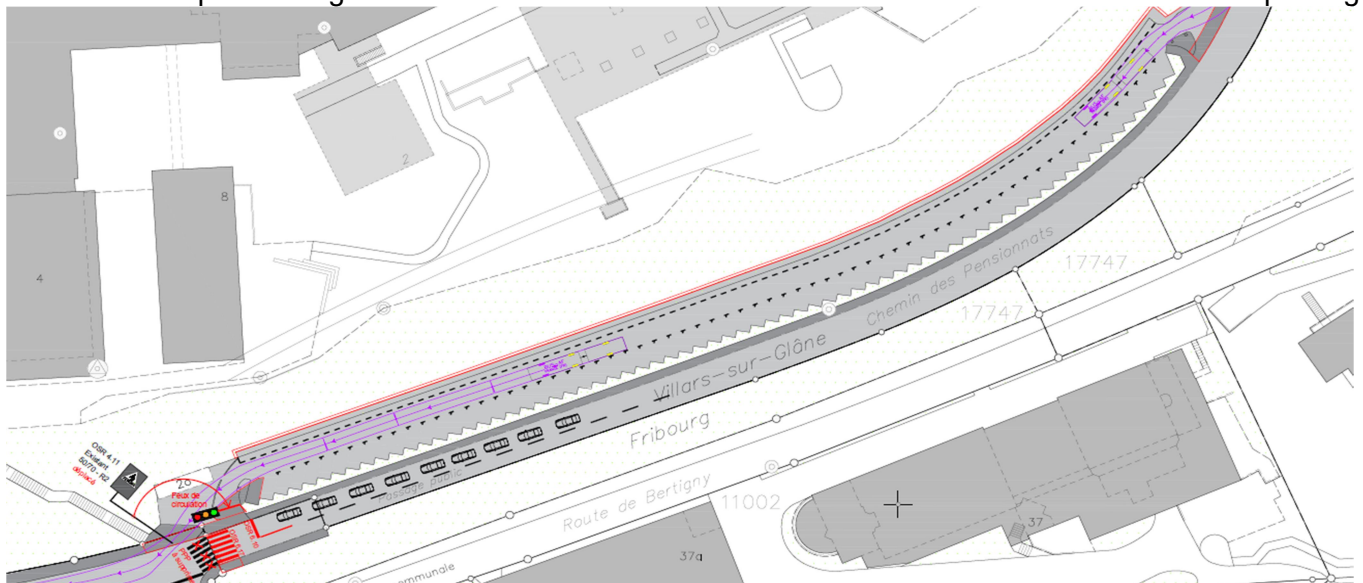
Le déplacement des places de parc du parking privé étant complexe et coûteux, une première phase de test a servi à évaluer la viabilité de la mesure uniquement en déviant le trafic automobile dans le parking de l'*HFR* durant les heures de pointes.



Les résultats furent excellents, avec des retards moyens des bus de la ligne 6 inférieurs à 3 minutes aux heures du soir le premier mois. Toutefois les largeurs de chaussées à l'intérieur du parking étant inférieure à celles préconisées par les *normes VSS*, cette mesure ne pouvait être légalisée par les autorités cantonales et, les contrevenants ne pouvaient pas être verbalisés. Très vite, le respect de la signalisation, n'ayant qu'une valeur indicative, a diminué et la mesure a perdu de son efficacité, à tel point qu'elle a dû être suspendue en hiver 2020.

2^{ème} étape de mise en œuvre

L'efficacité de séparer les bus du flux des voitures est donc démontrée. Du fait qu'il n'est pas possible de légaliser la déviation de la circulation par le parking, ni de déplacer les places de parc, la solution alternative est de faire transiter les bus à travers le parking et de maintenir la circulation automobile sur le chemin des Pensionnats. Cette solution nécessite d'élargir la voie de circulation traversant le parking et des aménagements pour l'insertion et la sortie du bus. Cette alternative a, par contre, pour avantage de prioriser les *TP* sortant du « site propre » qu'est devenu le parking privé. Cet aménagement permet également de faciliter l'accès des bus au giratoire. Le cheminement piétonnier le long du chemin des Pensionnats pourra également être clarifié aux croisements avec les accès du parking.



III. Subventionnement

La mesure 11.09 du PA2 figure dans l'Accord sur les prestations relatif au PA2 dans la catégorie « liste des mesures en priorité A » et bénéficie à ce titre d'un cofinancement fédéral. La mesure 11.09 figure également dans la convention 2020 relative à l'octroi d'une aide cantonale aux investissements des communautés régionales et bénéficie à ce titre d'une promesse de subvention cantonale.

Conformité

Sur le fond, le Comité juge que le projet de signalisation et de transformation du parking privé de l'HFR, afin qu'il puisse également satisfaire l'usage de site propre pour les bus aux heures de pointes, est globalement conforme aux objectifs principaux O3.3 et O3.4, dans le sens où il développe une offre en TP attractive, qui permet, notamment, une desserte accrue des zones denses, des sites stratégiques d'agglomération et des centralités en général. Il s'avère également en adéquation avec la stratégie M1 « Transports publics » et le concept C2.2 « un réseau de bus renforcé et maillé ». De plus, le Comité estime que le projet présenté par la commune de Villars-sur-Glâne est pleinement conforme aux objectifs de la mesure 11.09.

Coûts et subventionnement

Cette mesure est réalisée en deux étapes. La première étape, qui avait été mise en œuvre en tant que test, ne pouvait ainsi pas prétendre à un cofinancement fédéral. Pour la deuxième étape, qui sera réalisée directement en tant qu'aménagement définitif, un cofinancement fédéral sera demandé. Les deux étapes étant nécessaires au fonctionnement du dispositif final, les coûts résultants des deux étapes seront intégrées aux montants subventionnables.

Le Comité a souhaité s'assurer d'avoir un dispositif complet, fonctionnel et pérenne, tel que celui présenté dans le présent message, afin de soumettre un seul arrêté au Conseil. L'Agglomération n'est donc pas encore intervenue financièrement dans le cadre de cette mesure, le présent message traite donc du subventionnement de l'intégralité du projet.

Le montant subventionnable maximum défini dans la mesure 11.09 du PA2 se monte à CHF 353'000 (valeur 'octobre 2011', hors renchérissement et hors TVA). En appliquant un taux de subventionnement de 50 %, tel que prévu par l'article 6 de la Directive, le montant total de la subvention maximale est de CHF 176'500 (valeur 'octobre 2011', hors renchérissement et hors TVA). La contribution maximale de la Confédération suisse est arrêtée dans l'annexe F relative à la mesure de mise en œuvre d'une centrale de régulation du trafic et s'élève à CHF 106'586 (valeur 'octobre 2005', hors renchérissement et hors TVA) pour la deuxième partie de la mesure. Cette deuxième partie bénéficie également d'une promesse de subvention de CHF 14'876 (montant fixe) de la part de l'Etat de Fribourg. Enfin, conformément à l'article 9 de la Directive, le cofinancement fédéral revient entièrement à l'Agglomération.

Figure 2 : tableau de répartition financière sur la base du plafond inscrit dans la fiche de mesure

Contributeur	Montant en CHF (valeur 'octobre 2005', hors renchérissement et hors TVA)	Montant en CHF (valeur 'octobre 2011', hors renchérissement et hors TVA)
Part Communale		176'500
Cofinancement fédéral	106'586	119'880
Subvention cantonale		14'876
Part de l'Agglomération		41'744
Total		353'000

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 176'500 (valeur 'octobre 2011', hors renchérissement et hors TVA). Le montant exact de la subvention sera calculé sur la base du décompte final.

Une subvention au titre de la participation de l'État de Fribourg aux communautés régionales de transport, équivalente à la moitié de la part nette à charge de l'Agglomération a également été demandée dans le cadre de la Convention d'aide aux communautés régionales de transport pour 2021. En cas d'acceptation, elle diviserait par deux la charge effective de l'Agglomération.

Incidences financières

Le *Comité* entend financer cet investissement de CHF 41'744 (valeur 'octobre 2011', hors renchérissement et hors TVA) par emprunt bancaire. Celui-ci doit être amorti au taux légal de 4 %, équivalent à un montant de CHF 1'670 par année. Par hypothèse, il est tenu compte d'une utilisation totale du crédit en 2022, aboutissant à un début des amortissements dès 2023. A noter toutefois que l'amortissement ne pourra débuter qu'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 11'539, correspondant à un intérêt annuel moyen de CHF 444. Sous réserve de l'acceptation du présent objet par le *Conseil*, cet investissement sera imputé à la rubrique 650.522.41 du budget d'investissement 2022.

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 11.09.

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

AGGLOMERATION DE FRIBOURG
AGGLOMERATION FREIBURG

LE CONSEIL D'AGGLOMERATION DE L'AGGLOMERATION DE FRIBOURG

VU :

- la loi du 21 août 2020 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 1^{er} avril 2021,

considérant :

- le message n° 6 du Comité d'agglomération du 15 septembre 2016,
- le message n° 4 du Comité d'agglomération du 23 juin 2021,
- le préavis de la Commission financière,
- le préavis de la Commission d'aménagement, de mobilité et d'environnement,

Arrêté :

Article premier

¹ Le Comité d'agglomération est autorisé à verser au maximum une subvention d'un montant de CHF 176'500 (valeur 'octobre 2011', hors renchérissement et hors TVA) à la commune de Villars-sur-Glâne pour la mesure 11.09 du PA2 « Aménagement d'une voie bus sur le chemin des Pensionnats (direction gare) et priorisation TP au giratoire ». Le montant effectif de la subvention sera calculé sur la base du décompte final.

² Ce montant comprend une part de cofinancement fédéral de CHF 119'880 (valeur 'octobre 2011', hors renchérissement et hors TVA), une subvention cantonale de CHF 14'876 ainsi qu'une subvention nette de l'Agglomération de Fribourg de CHF 41'744 (valeur 'octobre 2011', hors renchérissement et hors TVA).

Art. 2

¹ Le Comité d'agglomération est autorisé à financer au maximum une subvention nette de l'Agglomération de Fribourg de CHF 41'744 (valeur 'octobre 2011', hors renchérissement et hors TVA) par emprunt bancaire.

² Cet investissement sera porté à la rubrique 650.522.41 du budget 2022 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 7 octobre 2021

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

Le Président

Le Secrétaire général

Nicholas Creak

Félicien Frossard