

MESSAGE N° 119

13 janvier 2009

**du Conseil d'Etat au Grand Conseil
accompagnant le projet de décret relatif
à l'octroi d'un crédit d'engagement additionnel
pour la route de contournement de Bulle (H189)**

Le crédit d'engagement octroyé en 2000 pour la route de contournement de Bulle est insuffisant pour terminer les travaux. Nous sollicitons par conséquent l'octroi d'un crédit d'engagement additionnel de **26 040 347** francs, en application de l'article 33 de la loi sur les finances de l'Etat du 25 novembre 1994.

Le présent message s'articule comme suit:

1. Etat de la situation
2. Coûts prévisibles des travaux
3. Les raisons des surcoûts
4. Participation de la Confédération
5. Montant du crédit d'engagement additionnel demandé
6. Autres aspects
7. Conclusion

1. ÉTAT DE LA SITUATION**1.1 Crédits alloués**

La construction de la route d'évitement de Bulle-La Tour-de-Trême a fait l'objet:

- le 10 mai 1996, d'un premier crédit d'engagement pour les études, les acquisitions de terrains et les fouilles archéologiques de 16 millions de francs, dont 3 360 000 francs à la charge de l'Etat;
- le 18 octobre 2000, d'un second crédit d'engagement pour la construction de 214 963 500 francs, dont 63 179 175 francs à la charge de l'Etat.

A relever que le message N° 250 du Conseil d'Etat du 22 août 2000 précise (page 37) que le devis des travaux comprend l'ensemble des travaux financés par le crédit d'étude accordé le 10 mai 1996.

Le crédit d'engagement pour la construction de la H189 se présente ainsi:

Dépenses brutes autorisées	214 963 500
Subventions fédérales prévues	148 424 325
Dépenses à charge du canton	66 539 175

Ces montants représentent les données de départ pour la comparaison à faire avec les dépenses prévisibles. Il faut toutefois rappeler que le décret du 18 octobre 2000 (art. 3), soumis au vote du peuple le 10 juin 2001, stipulait que le montant du crédit d'engagement serait majoré ou réduit en fonction:

- a) de l'évolution de l'indice général zurichois du coût de la construction survenue entre la date de l'établissement du devis et celle de l'offre;
- b) des augmentations ou des diminutions officielles des prix survenues entre la date de l'offre et celle de l'exécution des travaux.

1.2 Etat de la situation

Les surcoûts de la route de contournement de Bulle (H189) ont fait l'objet d'une conférence de presse du Conseil d'Etat le 14 avril 2008.

Un rapport d'audit de l'Inspection des finances daté du 20 mars 2008 indiquait que l'organisation mise en place pour la réalisation de la H189 n'était pas adaptée à la conduite d'un tel chantier. C'est pourquoi le Service des ponts et chaussées a fait l'objet d'une restructuration et l'organisation des projets-clefs a été adaptée, en instituant notamment un comité de pilotage dans lequel siège un député par groupe parlementaire représenté au Grand Conseil.

Le Conseil d'Etat, dans le rapport N° 68 du 14 mai 2008, a répondu de manière circonstanciée aux questions des députées Marie-Thérèse Weber-Gobet (QA3078.07) et Nadine Gobet (QA3082.07) ainsi qu'au mandat de Christa Mutter/Bruno Fasel/Louis Duc/Nicole Aeby-Egger/Claude Chassot/Hugo Raemy/Benoît Rey/André Ackermann/Nicolas Rime/Marie Thérèse Weber-Gobet (MA4007.07).

La Commission des finances et de gestion a reçu mandat du Grand Conseil pour mener une enquête sur les dépassements, notamment sur les responsabilités politiques. Cette enquête est en cours.

Un avis de droit a été demandé à M. Pascal Pichonnaz, Professeur à l'Université de Fribourg, portant sur l'éventuelle responsabilité civile des partenaires contractuels au projet de la route de contournement.

Sur demande du président de l'Office des juges d'instruction, M. Jean-Luc Mooser, le rapport d'audit de l'Inspection des finances du 20 mars 2008 lui a été transmis le 14 mai 2008 afin qu'il puisse examiner si certains faits contrôlés seraient susceptibles de justifier l'ouverture d'une procédure pénale.

Un dossier de demande de subvention complémentaire a été adressé à l'Office fédéral des routes (OFROU).

Il a été tenu compte des mesures d'économie possibles à ce stade du chantier.

Les montants des travaux adjugés par le Conseil d'Etat depuis le mois de mars 2008 (lots de travaux électromécaniques et de second-œuvre) respectent les devis.

A aucun moment les travaux n'ont été interrompus.

2. COÛTS PRÉVISIBLES DES TRAVAUX**2.1 Remarques préliminaires**

L'indexation et le renchérissement des coûts jouent un rôle important dans un projet de cette ampleur, étalé sur plusieurs années. L'indexation à l'indice général zurichois du coût de la construction est appliquée conformément au décret, sur le montant du devis jusqu'au dépôt des offres des soumissionnaires, par lot. Les hausses officielles de prix sont réglées dans les contrats conclus avec les adjudicataires et font l'objet de factures spécifiques séparées. Ces points seront traités plus en détail sous le chapitre 2.3 ci-après.

En application du décret, on peut considérer que l'augmentation des coûts liée à l'indexation et aux variations officielles des prix n'est certes pas une autorisation de dépenses, mais qu'elle s'ajoute au montant du crédit voté

par le peuple, sans qu'il soit nécessaire de solliciter un nouveau crédit d'engagement et d'aborder à nouveau le Grand Conseil pour cette part du surcoût.

Tous les coûts mentionnés englobent la taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Le changement du taux de TVA survenu le 1^{er} janvier 2001 (de 7,5% à 7,6%) est pris en considération dans le calcul de l'indexation.

2.2 Montant de référence et coûts prévisibles des travaux

2.2.1 Montant de référence

Le montant total des travaux est de 214 963 500 francs (cf. décret du 18 octobre 2000 relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement pour la construction de la route d'évitement de Bulle-La Tour-de-Trême). Ce montant de référence doit tenir compte pour la suite des comparaisons des éléments suivants:

- la route d'accès entre La Sionge et la route de Riaz est intégralement prise en charge par les Routes nationales. Les montants prévus pour ces travaux (3 320 675 francs) ne doivent en conséquence pas être comptés dans le total;
- les fouilles archéologiques ne sont pas subventionnées par la Confédération – contrairement à ce qui a été prévu dans le décret du 18 octobre 2000 –, seuls les sondages archéologiques sont subventionnés. Les dépenses ont dès lors été limitées à la part cantonale, soit 4 340 000 francs HT (31% de 14 millions de francs HT). La part fédérale à déduire est donc de 14 000 000 – 4 340 000 = 9 660 000 HT, soit 10 384 500 francs TTC.

Compte tenu de ces adaptations, le montant de référence à prendre en considération est le suivant:

Dépenses brutes autorisées	214 963 500
Route accès	- 3 320 675
Archéologie	- 10 384 500
Montant de référence	201 258 325

2.2.2 Coûts prévisibles des travaux

Sur la base de la situation financière au 30 septembre 2008 et en tenant compte du fait que les adjudications restant à effectuer représentent moins de 4% du total des dépenses prévisibles, on peut estimer que le coût final des travaux s'élèvera à 301 883 073 francs.

Ce montant se compose de la façon suivante:

Travaux (y. c. fouilles archéologiques)	248 715 497
Honoraires	35 967 576
Acquisitions de terrains et remaniements parcellaires	12 701 700
Réserve	4 498 300
Total	301 883 073

Pour des raisons de compréhension et de simplification pour la suite du message, c'est toutefois le montant présenté à la Confédération en avril 2008 de 304 258 325 francs qui est retenu pour le présent message.

2.3 Indexation

Conformément à la teneur du décret, le crédit d'engagement peut être indexé pour tenir compte à la fois de l'évolution de l'indice général zurichois du coût de la construction et des hausses officielles de prix.

Le calcul définitif de l'indexation ne pourra être fait qu'au moment de la présentation du décompte final. Pour la présentation de ce crédit d'engagement additionnel, il a été procédé à une estimation des montants à prévoir à ce titre. Selon les calculs de l'Inspection des finances, la somme des montants d'indexation et de renchérissement de tous les marchés qui sont soumis à l'indexation et au renchérissement se monte à 33 202 758 francs.

Le montant de l'indexation et du renchérissement officiellement reconnu selon le décret de 2000 est toutefois ramené à 28,5 millions de francs puisque l'indexation et le renchérissement ne peuvent être appliqués qu'aux marchés compris dans le crédit accordé par décret, et non pas aux marchés à l'origine des plus-values.

Les résultats sont les suivants:

Prise en considération des incidences financières de l'application de l'indice zurichois	16 200 000
Hausses officielles de prix admises jusqu'à la fin des travaux	12 300 000
Total	28 500 000

2.4 Le surcoût

Le montant total final des travaux est estimé à 304 258 325 francs.

Le montant de référence, selon chapitre 2.2.1, est de 201 258 325 francs.

Le surcoût brut prévisible se monte à 103 millions de francs (304 258 325 – 201 258 325 francs).

La part de l'indexation et des hausses est de 28,5 millions de francs. Le surcoût net prévisible se monte à **74,5 millions de francs** (103 millions – 28,5 millions de francs).

Il y a lieu de rappeler que cette estimation pourra être quelque peu modifiée en fonction des calculs définitifs lors du décompte final.

3. LES RAISONS DES SURCOÛTS

Les principales raisons des surcoûts sont les suivantes:

Sécurité	8 700 000
Exigences environnementales	4 600 000
Adaptations de projet	4 000 000
Centrale d'exploitation et de revalorisation des matériaux	16 700 000
Sous-estimations pour l'électromécanique et le génie civil	14 400 000
Honoraires	9 100 000
Acquisitions de terrain et remaniements parcellaires	4 501 700
Réserve	4 498 300
Total	66 500 000
Evolution des prix liée à l'indice, lequel s'est révélé peu représentatif de l'augmentation des coûts	8 000 000
Total	74 500 000

3.1 Sécurité

En 1999, l'OFROU a émis des directives provisoires liées à la sécurité des tronçons souterrains suite aux accidents dramatiques dans plusieurs tunnels européens. Dans ce contexte, le concept de sécurité de 1999 avait débouché sur des modifications des ouvrages souterrains (construction de chemins de fuite supplémentaires, réalisation d'une dalle intermédiaire pour permettre l'extraction des fumées, création d'une centrale de ventilation supplémentaire à La Pâla) pour un montant total de 14 512 500 francs, montant intégré dans le décret du 18 octobre 2000.

En automne 2002, l'OFROU a demandé de compléter le concept de sécurité de 1999 en vertu des directives définitives. Dès lors, il a fallu :

- compléter les installations électromécaniques pour la surveillance et la gestion du trafic (installation de boucles inductives de détection automatique de créations de files au droit des portails, dispositif de fermeture partielle ou complète des ouvrages souterrains, dispositif de fermeture des entrées des bretelles d'accès par installation de feux);
- augmenter le gabarit intérieur des ouvrages souterrains;
- déplacer et allonger la cheminée d'extraction des fumées.

La plus-value pour ces compléments liés à la sécurité est de 8 700 000 francs.

3.2 Exigences environnementales

Le projet initial prévoyait de rabattre de façon permanente la nappe phréatique au niveau inférieur de la fondation de chaussée. Dans son préavis du 3 novembre 2000, l'Office fédéral de l'environnement a refusé que ce rabattement soit permanent. Le projet a dû être revu, en prévoyant un cuvelage étanche de la route en déblai qui permette, après rabattement provisoire en cours de travaux, de laisser la nappe phréatique remonter à son niveau initial.

Le cuvelage de la route a nécessité :

- une excavation supplémentaire importante de la route en déblai d'une profondeur de 60 centimètres à 1 mètre (localement jusqu'à 1,8 m) sur une largeur de 12 mètres, ainsi que sur les talus sur une profondeur de 1,5 à 2 mètres;
- un remblayage de cette excavation supplémentaire par des matériaux peu perméables, en guise de lestage, et la pose d'une natte étanche.

De plus, l'excavation supplémentaire due au cuvelage a nécessité une excavation imprévue dans le rocher. En effet, les sondages géologiques réalisés préalablement, ne tenant pas compte de la profondeur supplémentaire d'excavation, n'ont pas permis de détecter la présence de rocher dans l'emprise des travaux. Le volume supplémentaire représente quelque 10 000 m³ de roche.

La plus-value est de 4 600 000 francs.

3.3 Adaptations de projet

Deux passages supérieurs (ponts enjambant la route) supplémentaires ont dû être construits à Planchy et à La Rochena, afin de relier, par des chemins d'amélioration

foncière, les parcelles de deux domaines agricoles divisés par la H189.

Les études de sécurité ont conclu à la nécessité de modifier le projet au droit des interfaces de Planchy et de La Pâla. La géométrie des ouvrages de franchissement à l'interface de Planchy a été modifiée en conséquence et des adaptations routières de part et d'autre des ouvrages de franchissement de Planchy et La Pâla (avec notamment la modification de la rue des Usiniers) ont été nécessaires. De plus, l'approfondissement préalable d'environ 7 mètres d'un collecteur d'eau usée de grand diamètre a généré beaucoup de terrassement.

La plus-value est de 4 millions de francs.

3.4 Centrale d'exploitation et de revalorisation des matériaux

Le projet prévoyait de revaloriser 350 000 m³ de matériaux excavés. Ce concept devait générer une économie de 3 700 000 francs.

Lors de l'élaboration des documents d'appel d'offres, il a été admis que 150 000 m³ de matériaux graveleux valorisables seraient utilisés directement pour des remblayages de qualité. Il était prévu que les 200 000 m³ restants soient traités dans la centrale de lavage pour être utilisés sous forme de grave ou de béton.

En réalité, notamment en raison de la présence de nombreuses concrétions d'argile, la revalorisation effective globale des matériaux en fin de chantier portera sur 150 000 m³. De plus, la forte proportion de matériaux fins réduit le rendement de l'installation.

La difficulté de cette revalorisation augmente le coût de l'opération de 2 700 000 francs.

Les matériaux manquants ont dû être achetés (surcoût de 12 millions de francs) et les matériaux non exploitables ont dû être évacués en décharge (surcoût de 2 millions de francs).

Le surcoût est de 16 700 000 francs.

3.5 Sous-estimation pour l'électromécanique et le génie civil

Après les adjudications et en cours de travaux, des manquements et des oublis de quantité ont été constatés dans les devis descriptifs élaborés par les mandataires. Cela concerne les éléments du génie civil (nattes de coco, treillis d'armature, renforcement des pieds de cintres des tunnels, stabilisation des piédroits dans les fouilles des tranchées couvertes, éléments paraphones, bornes hydrantes, conduites «incendie», marquage et signalisation verticale, revêtements et dispositifs de retenue) et de l'électromécanique (taxe de raccordement, éclairage des passages supérieurs).

Le trafic de la H189 sera surveillé, à l'instar d'un tronçon autoroutier, par le centre d'engagement et d'alarmes (CEA) de la Police cantonale à Granges-Paccot, ce qui n'était pas prévu dans le projet initial. La transmission des informations entre la H189 et Granges-Paccot (par fibre optique à travers le réseau des routes nationales) et l'intégration de ces informations dans le centre d'engagement et d'alarmes engendrent des plus-values financières.

Enfin, l'ouverture anticipée du tronçon nord de la H189 a également généré des coûts.

La plus-value totale est de 14 400 000 francs.

3.6 Honoraires

Le projet définitif a fait l'objet d'une refonte conséquente suite aux exigences de l'étude de sécurité. Le projet d'exécution déjà partiellement élaboré a subi des modifications et des compléments très importants. De nombreuses et diverses prestations complémentaires (qui ont fait l'objet de négociations) ont renchéri ce poste.

Les frais liés à la communication ont aussi connu des surcoûts.

Le surcoût est de 9 100 000 francs.

3.7 Acquisitions de terrain et remaniements parcellaires

Le projet tient compte des dépenses liées aux frais d'acquisition de terrain (acquisitions, honoraires pour remaniements parcellaires). Les achats de terrain effectués avant 1996, représentant un montant de 228 300 francs, ont été imputés sur d'autres crédits d'engagement et ne sont pas pris en considération.

Le devis établi en 2000 de 8 200 000 francs a été sous-estimé. Les coûts totaux sont évalués à 14 810 000 francs. Une partie des parcelles qui ne sont pas nécessaires au stade définitif de la route de contournement pourront être revendues par la suite, pour un montant estimé de 1 880 000 francs.

La plus-value est de 14 810 000 – 228 300 – 8 200 000 – 1 880 000 = 4 501 700 francs.

Ce montant est plus élevé que celui annoncé en avril 2008 (2 millions de francs).

3.8 Réserve

Le Conseil d'Etat a décidé de prévoir une marge financière de l'ordre de 5% du solde des investissements à réaliser au 31 décembre 2007, soit 7 millions de francs.

La réserve est ramenée à 4 498 300 francs suite à la modification de la plus-value pour les acquisitions de terrain.

3.9 Evolution des prix

L'article 3 du décret du 18 octobre 2000 indique que l'indexation du crédit se fait selon l'indice général zurichois de la construction. Il s'avère cependant que cet indice n'est pas représentatif de l'évolution réelle des coûts du projet H189.

En appliquant l'indice «Espace Mittelland» utilisé dans la pratique actuelle dans notre canton, l'indexation aurait été plus élevée. Le solde de surcoûts, soit 8 millions de francs, s'explique par le niveau plus élevé des prix constatés lors des adjudications.

4. PARTICIPATION DE LA CONFÉDÉRATION

4.1 La subvention fédérale initiale

Le 9 janvier 2003, la Confédération a octroyé une subvention basée sur un taux de 69% et un coût de 221 300 000 francs, soit une contribution de 152 697 000 francs.

Le calcul de l'octroi de la contribution procède de la façon suivante: le montant des honoraires et frais d'étude n'est pas le montant réel, mais il se monte à 15% du montant total des travaux (sans honoraires et sans frais d'acquisition). Le montant total de la contribution est calculé en additionnant le montant des travaux, le montant des honoraires ainsi calculés et le montant des frais d'acquisition.

A noter que seuls les sondages archéologiques sont pris en considération (comme travaux); les fouilles archéologiques ne sont pas subventionnées.

L'octroi ayant été décidé plus de deux ans après le vote du Grand Conseil, il a été tenu compte de plusieurs adaptations de projet intervenues durant cette période, et notamment d'une indexation des coûts entre 1999 et 2002, pour un montant de 14 255 975 francs.

4.2 Les demandes de subventions complémentaires

4.2.1 Situation

En date du 21 juillet 2008, la Confédération, par l'intermédiaire de l'OFROU, s'est prononcée sur les principes techniques de sa participation financière aux surcoûts, sur la base d'un coût final estimé à 304 258 325 francs (état avril 2008).

En vertu de l'article 8 de l'ordonnance sur les routes principales, l'octroi de contribution pour des coûts supérieurs à 25 millions de francs est de la compétence du Chef du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, M. le Conseiller fédéral Moritz Leuenberger. L'OFROU fixe le cadre de la proposition d'octroi supplémentaire qu'elle devra encore soumettre au Chef du Département.

Il ressort de la correspondance avec la Confédération que les manquèments constatés dans la gestion du projet «ne sauraient justifier une quelconque sanction financière à l'égard du canton».

4.2.2 Indexation

L'OFROU reconnaît une part de la somme des montants d'indexation et de renchérissement (33 202 758 francs selon chap. 2.3 ci-dessus) selon les calculs suivants:

– prise en considération des incidences financières de l'application de l'indice zurichois:

Montant total d'indexation	16 199 220
Montant lié aux travaux non subventionnables (fouilles archéologiques)	- 350 620
Montant reconnu pour l'indexation	15 848 600
Montant déjà accordé dans l'octroi 2003	- 14 255 975
Montant supplémentaire reconnu pour l'indexation	1 592 625

– hausses officielles de prix sur travaux exécutés et hausses prévisionnelles:

Montant total des hausses: travaux exécutés	11 612 578
Montant total des hausses: travaux à réaliser	+ 5 390 960
Montant lié aux études: travaux exécutés	- 515 401
Montant lié aux études: travaux à réaliser	- 300 000
Montant lié à la part non reconnue (cf. chap. 4.2.3 ci-après) de la gestion des matériaux: travaux exécutés	- 379 122
Idem, pour travaux à réaliser	- 87 500
Montant reconnu pour les hausses	15 721 515

soit un montant total de 31 570 115 francs.

Il faut noter que le montant de l'indexation n'est pas le même pour le crédit additionnel à demander au Grand Conseil puisque, légalement, l'indexation ne peut se baser que sur le montant octroyé par décret et non pas également sur les plus-values.

4.2.3 Surcoûts pris en considération

D'une manière générale, l'OFROU reconnaît les plus-values. Il renonce toutefois à participer aux surcoûts dus:

- à l'ouverture anticipée du premier tronçon de la H189 (345 000 francs);
- à l'éclairage des passages supérieurs franchissant la H189 (200 000 francs).

En ce qui concerne la gestion des matériaux, l'OFROU réduit le montant des surcoûts (16 700 000 francs) de 4 300 000 francs arguant un manque flagrant d'information concernant ce dossier et, dès lors, son impossibilité d'intervenir à temps pour orienter différemment le concept de gestion des matériaux. Ces 4 300 000 francs représentent la plus-value réelle par rapport à une gestion des matériaux sans concept de revalorisation.

L'OFROU accepte de reconnaître une réserve de 3,5 millions de francs.

Pour le calcul de l'indexation, l'OFROU utilise l'«indice zurichois des prix de la construction». Comme déjà dit, il s'avère que cet indice n'est pas représentatif de l'évolution réelle des coûts du projet H189. En appliquant l'indice «Espace Mittelland» utilisé dans la pratique actuelle dans notre canton, l'indexation aurait été plus élevée. En l'état, l'OFROU n'accepte pas de prendre en considération le solde de surcoûts, soit 8 millions de francs, tout en s'engageant à payer les travaux qu'elle reconnaît sur la base de factures finales.

4.3 La subvention fédérale prévisible

Selon les discussions en cours, la Confédération reconnaît le montant de 293 976 526 francs comme montant final estimé. Ces chiffres se basent sur un montant total des travaux estimés à 304 258 325 francs (état avril 2008).

On peut estimer que la contribution de la Confédération (taux de contribution de 69%) se montera à 202 843 803 francs, soit un complément de 50 146 803 francs au montant alloué en 2003 de 152 697 000 francs.

La contribution effective de la Confédération pour le projet H189 ne sera dès lors connue que lors du décompte final.

5. MONTANT DU CRÉDIT D'ENGAGEMENT ADDITIONNEL DEMANDÉ

Pour rappel, le projet de crédit d'engagement additionnel porte sur les dépenses nettes (après déduction de la subvention fédérale) additionnelles après déduction du total des deux crédits d'engagement alloués par le Grand Conseil et après avoir tenu compte de l'indexation et des hausses justifiées.

Dépenses brutes	304 258 325
Contributions fédérales	-202 843 803
Dépenses nettes à la charge de l'Etat	101 414 522
Crédit d'engagement déjà accordé par décret en 1996 et 2000	-66 539 175
Indexation et renchérissement (part cantonale 31% de 28.5 mio)	-8 835 000
Crédit d'engagement additionnel à demander	26 040 347

Le crédit additionnel demandé se monte à **26 040 347 francs** dont une provision de 15 millions de francs a été constituée dans les comptes 2007.

Remarque importante:

Ce montant pourra être influencé jusqu'au décompte final en particulier par l'évolution des prix (à la hausse ou à la baisse), l'évolution de l'indice zurichois des prix de la construction et les dernières décisions de la Confédération en matière de subventionnement.

6. AUTRES ASPECTS

Le décret proposé n'influence pas la répartition des tâches entre l'Etat et les communes. Il n'a pas d'influence sur l'effectif du personnel de l'Etat et n'est pas concerné par les questions d'eurocompatibilité.

L'organisation des projets-clefs du SPC a été revue et renforcée par des mandataires externes.

La route de contournement de Bulle a fait l'objet d'une votation populaire. A la suite de ce scrutin, on peut considérer que les coûts de cet objet présentent un caractère de dépenses liées au sens de la loi sur les finances. Le crédit d'engagement additionnel n'est dès lors pas soumis au référendum financier facultatif. A relever qu'une telle soumission au référendum financier serait pour le moins discutable car le citoyen aurait à se prononcer sur un objet quasiment achevé. De plus, on ne saurait interrompre les travaux d'un objet en passe d'être achevé après en avoir réalisé et financé l'essentiel.

Compte tenu du montant de la dépense, le projet de décret devra, conformément à l'article 141 al. 2 de la loi du 6 septembre 2006 sur le Grand Conseil, être adopté à la majorité qualifiée des membres du Grand Conseil (56 voix) et non à la majorité des membres présents (art. 140 de la même loi).

7. CONCLUSION

La route de contournement de Bulle (H189) est un ouvrage prioritaire du canton. Les crédits octroyés pour sa réalisation ne permettent pas de faire face à toutes les dépenses. Les travaux étant déjà très engagés, le non octroi du crédit additionnel entraînerait leur arrêt immédiat. En conséquence, nous vous invitons à octroyer ce crédit d'engagement additionnel.