



Message 2020-DAEC-193

20 avril 2021

du Conseil d'Etat au Grand Conseil accompagnant le projet de décret relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement pour une participation financière à l'aménagement de la TransAgglo et de la Voie Verte

Nous sollicitons l'octroi d'un crédit d'engagement de **15 850 000 francs** pour une participation financière de l'Etat à l'aménagement de la TransAgglo et de la Voie Verte en vertu de la loi sur les routes et de la loi sur les transports.

Le présent message s'articule comme suit:

1. Généralités	1
2. TransAgglo	2
3. Voie Verte	3
4. Aspects financiers	3
5. Montant du crédit demandé	4
6. Autres aspects	4
7. Conclusion	4

1. Généralités

1.1. Problématique

L'Agglomération de Fribourg et l'Association de communes Mobul ont adressé à l'Etat des demandes d'aides financières pour l'aménagement de la TransAgglo et de la Voie Verte. Ces deux cheminements de mobilité douce figurent dans le plan sectoriel vélo (PSV) adopté le 10 décembre 2018 par le Conseil d'Etat. Le PSV définit le réseau cyclable cantonal utilitaire et de loisirs. Il convient de rappeler que la TransAgglo et la Voie Verte sont les sections du réseau cyclable où le potentiel de report modal est le plus important au niveau cantonal.

La TransAgglo est un projet de l'Agglomération de Fribourg qui reliera à terme Rosé, Avry, Matran, Corminbœuf, Villars-sur-Glâne, Fribourg, Granges-Paccot et Düdingen (voir annexe 1). Son tracé se situe plus ou moins en parallèle de la ligne de chemin de fer et desservira toutes les haltes ferroviaires que ce tronçon comptera à l'horizon 2025 (Avry-Matran, Villars-sur-Glâne, Fribourg/Freiburg, Fribourg/Freiburg Poya et Düdingen). Les mesures constructives pour l'aménagement de cet itinéraire de mobilité douce figurent dans les projets d'agglomération de 2^e et de 3^e génération (PA2 et PA3) ainsi que dans celui de 4^e génération (PA4) en cours d'élaboration.

La Voie Verte est un projet de l'Association de communes Mobul qui reliera à terme Riaz, Bulle et La Tour-de-Trême (voir annexe 1). Elle sert d'itinéraire alternatif à la route cantonale H189, interdite à la circulation cycliste.

1.2. Bases légales

Une participation financière de l'Etat pour l'aménagement de ces deux cheminements de mobilité douce peut être accordée en vertu de la loi sur les routes (LR) et de la loi sur les transports (LTr).

1.2.1. Financement en vertu de la loi sur les routes

Une participation financière de l'Etat peut être accordé par les montants prévus pour les aménagements cyclables le long de routes cantonales identifiés dans le PSV et qui peuvent être reportés sur la TransAgglo ou sur la Voie Verte, ce en vertu de l'article 54a al. 2 LR qui précise que:

La construction des pistes cyclables non adjacentes à une route incombe aux communes, avec participation de l'Etat, jusqu'à un montant équivalant à celui de l'aménagement qui aurait été réalisé le long de la route cantonale.

1.2.2. Financement en vertu de la loi sur les transports

Une aide financière de l'Etat peut être accordée pour les aménagements permettant la desserte d'haltes ferroviaires et facilitant leur accès à vélo mais aussi à pied, à l'image de la TransAgglo sur le secteur Fribourg-Düdingen qui est aménagé le long des voies de chemin de fer et qui permet de relier les gares de Fribourg, Fribourg-Poya et Düdingen. La LTr prévoit en effet à l'article 30 al. 3 des aides financières de l'Etat, aux entreprises de transports, aux communautés régionales telles que l'Agglomération de Fribourg et l'Association de communes Mobul mais aussi aux communes.

L'article 35 définit les investissements pouvant bénéficier d'une aide cantonale et précise à la lettre f les aménagements à proximité des haltes ferroviaires:

La construction de parcs de stationnement régionaux et l'aménagement de places de stationnement pour cycles et cyclomoteurs aux abords des gares de chemin de fer et d'autres installations de jonction entre les transports publics et les transports individuels, à condition que ces installations s'inscrivent dans une conception globale des transports»¹.

L'article 37 LTr prévoit par ailleurs un plafonnement de la contribution financière dans le sens que:

Les investissements prévus par une communauté régionale dans le cadre d'un projet général au sens de l'article 28 peuvent faire l'objet d'une contribution financière représentant au maximum 50% du solde des dépenses totales, après déduction des subventions fédérales et, le cas échéant, de subventions cantonales prévues par d'autres lois.

D'une manière générale, les mesures prévues dans un projet d'agglomération satisfont ces conditions, car reposant sur une planification directrice régionale coordonnant transports et urbanisation.

2. TransAgglo

2.1. Secteurs de la TransAgglo bénéficiant d'une participation financière en vertu de la LR

Trois secteurs de la TransAgglo sont identifiés comme des itinéraires alternatifs à la route cantonale selon le PSV et font l'objet d'une participation financière de l'Etat en vertu de l'article 54a al. 2 LR (voir annexe 2).

> Secteur 1:

Ce secteur débute à la gare de Rosé jusqu'au centre sportif du Platy à Villars-sur-Glâne. Il est un report des aménagements du tronçon de route cantonale d'une longueur de 4,5 km allant de la gare de Rosé à la route de Moncor comme défini dans les mesures 2100-1e et 2100-1d du PSV (voir annexe 3).

> Secteur 2:

Ce secteur concerne le franchissement par un passage inférieur de la route de Cormanon. Il constitue un report des aménagements du tronçon de route cantonale d'une longueur de 0,9 km correspondant à la route de Condoz à Villars-sur-Glâne, tel que défini dans la mesure 2000-3e du PSV (voir annexe 3).

> Secteur 3:

Ce secteur s'étend de la gare de Düdingen à Luggiwil. Il constitue également un report des aménagements du tronçon de route cantonale d'une longueur de 1,3 km à la Murtenstrasse à Düdingen conformément à la mesure 3000-2e du PSV (voir annexe 3).

2.2. Secteurs de la TransAgglo bénéficiant d'une aide financière en vertu de la LTr

Etant donné que la TransAgglo desservira des haltes ferroviaires et facilitera leur accès à vélo mais aussi à pied, les mesures dans les secteurs pour lesquels le PSV n'identifie aucun aménagement susceptible d'être reporté, peuvent être subventionnées en vertu de la LTr.

Quatre mesures à réaliser sont concernées:

PA	Numéro mesure selon PA	Commune concernée	Intitulé de la mesure
PA2	21.2	Fribourg	Réalisation d'une passerelle mixte piétons/vélos en franchissement de l'avenue Tivoli avec continuité au Nord de la gare vers Tour-Henri
PA2	22.2	Fribourg	Aménagement complémentaire à l'itinéraire mixte piétons/vélos entre la gare de Fribourg et la halte ferroviaire Poya (rue de Rome)
PA2	21.13	Granges-Paccot, Düdingen	Aménagement pour les cycles du pont de Grandfey
PA3	3M.06.03	Düdingen	Aménagement de la Trans-Agglo secteur Grandfey-Düdingen (Zelg)

¹ Les plans directeurs et projets d'agglomération sont des concepts globaux de transport.

3. Voie Verte

Avec ses 6,28 km (voir annexe 4), la Voie Verte peut bénéficier dans son intégralité d'une aide financière en vertu de la LR. Elle sert en effet d'itinéraire alternatif à la route cantonale H189, laquelle est interdite à la circulation cycliste.

4. Aspects financiers

4.1. Montants engagés

4.1.1. En vertu de la loi sur les routes

Selon la loi sur les routes, lorsqu'on reporte les aménagements cyclables de la route cantonale sur un itinéraire alternatif, l'Etat participe à l'aménagement jusqu'à un montant équivalant à celui de l'aménagement qui aurait été réalisé le long de la route cantonale.

A cet effet, l'Office fédéral des routes, dans sa documentation sur la mobilité douce n° 120 de mars 2010 lui servant notamment à vérifier les coûts des projets d'agglomération, indique pour la région Espace Mittelland un coût de construction de 425 francs par mètre courant (ci-après m') pour une bande cyclable de 1,50 m, auquel doivent s'ajouter des frais d'acquisition et d'abornement de terrain, de 10 francs/m', des frais d'études qui s'élèvent généralement à 11% du coût de construction ainsi que la taxe sur la valeur ajoutée de 7,7%, soit un investissement global toutes taxes comprises (ci-après TTC) d'environ 520 francs/m'.

Sur cette base et en fonction de la longueur des tronçons de la route cantonale, le coût de l'aménagement de deux bandes cyclables, de part et d'autre de la chaussée, se monterait à:

Pour la TransAgglo:

- > Secteur 1: 4 680 000 francs TTC, soit 4500 m × 2 × 520 francs/m'

- > Secteur 2: 936 000 francs TTC, soit 900 m × 2 × 520 francs/m'
- > Secteur 3: 1 352 000 francs TTC, soit 1300 m × 2 × 520 francs/m'

Soit un total de 6 968 000 francs TTC.

Pour la Voie Verte, le montant est de 6 531 200 francs TTC, soit 6280 m × 2 × 520 francs/m'.

Le total des montants engagés en vertu de la LR à la charge de l'Etat est de 13 499 200 francs TTC.

Un tronçon de la Voie verte fait l'objet d'une promesse de cofinancement de la Confédération, conformément au fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) (mesure 6.3 du Projet d'agglomération de 3^e génération de Mobul du 5 juin 2020). En dérogation à la convention-cadre relative au PA3 entre l'Etat et Mobul, cette contribution fédérale profitera entièrement à Mobul. Cependant, l'Etat ne doit plus s'engager à cofinancer ladite mesure en dehors du décret Transagglo/Voie verte. Une convention de financement traitant de ce point sera conclue entre l'Etat et Mobul suite à l'acceptation du crédit d'engagement.

4.1.2. En vertu de la loi sur les transports

Une partie de la présente demande de crédit est basée sur la LTr et concerne un montant spécifiquement dédié à des infrastructures de liaisons vélo. Ces infrastructures seront financées via le fond d'infrastructure (art. 42a^{bis} de la loi sur les finances) dont une partie est dédiée aux infrastructures cyclables. Elles ne tombent pas sous le décret relatif à l'octroi d'une aide aux investissements des communautés régionales adopté par le Grand Conseil le 28 mai 2020.

Il s'agit de quatre mesures des projets d'agglomération qui représentent un montant total de 4 670 000 francs TTC, après déduction des subventions fédérales, à la charge de l'Agglomération de Fribourg. L'aide financière de l'Etat s'élève à 50% du solde (art. 37 LTr) et se monte pour chaque mesure à (détails dans l'annexe 5):

PA	Numéro mesure selon PA	Commune concernée	Intitulé de la mesure	Montant à charge du canton (TTC)
PA2	21.2	Fribourg	Réalisation d'une passerelle mixte piétons/vélos en franchissement de l'avenue Tivoli avec continuité au Nord de la gare vers Tour-Henri	307 000
PA2	22.2	Fribourg	Aménagement complémentaire à l'itinéraire mixte piétons/vélos entre la gare de Fribourg et la halte ferroviaire Poya (rue de Rome)	67 500
PA2	21.13	Granges-Paccot, Düdingen	Aménagement pour les cycles du pont de Grandfey	829 500
PA3	3M.06.03	Düdingen	Aménagement de la TransAgglo secteur Grandfey-Düdingen (Zelg)	1 131 000
			Total	2 335 000

Le total de l'aide financière de l'Etat en vertu de la LTr est de 2 335 000 francs TTC.

4.2. Mode de financement

Le Maître d'ouvrage de la TransAgglo et de la Voie Verte reste en principe la commune sur laquelle le projet est développé. Les communes participent au financement de la TransAgglo et de la Voie Verte uniquement au travers de l'Agglomération de Fribourg et de l'Association de communes Mobul, qui, pour les aspects financiers, sont les seuls interlocuteurs de l'Etat.

Actuellement, plusieurs projets sont en cours d'étude et suivent leur propre planification. A cet effet, l'Etat ne versera une aide financière à l'Agglomération de Fribourg et à l'Association de communes Mobul qu'une fois la réception des travaux effectuée. Le montant de l'aide financière de l'Etat est global.

5. Montant du crédit demandé

Le montant du crédit demandé est de **15 850 000 francs TTC**. Il se décompose comme suit:

	Fr.	Fr.	Fr.
TransAgglo			
<i>En vertu de la LR</i>			
Secteur 1	4 680 000		
Secteur 2	936 000		
Secteur 3	1 352 000		
Total		6 968 000	
Arrondi à			6 970 000
<i>En vertu de la LTr</i>			
PA2/21.2	307 000		
PA2/22.2	67 500		
PA2/21.13	829 500		
PA3/3M.06.03	1 131 000		
Total		2 335 000	
Arrondi à			2 340 000
Participation financière de l'Etat à l'aménagement de la TransAgglo			9 310 000
Voie Verte			
<i>En vertu de la LR</i>		6 531 200	
Arrondi à			6 540 000
Participation financière de l'Etat à l'aménagement de la Voie Verte			6 540 000
Crédit d'engagement demandé par le présent décret			15 850 000

Il s'agit d'un crédit d'objet au sens de l'article 31 de la loi sur les finances de l'Etat (LFE).

Le financement de la TransAgglo en vertu de la LTr, soit 2 340 000 francs TTC, est prélevé sur le fonds d'infrastructures tandis que celui en vertu de la LR, soit 6 970 000 francs TTC, est porté au budget d'investissement des routes cantonales.

La Voie Verte étant réalisée en lieu et place d'aménagements à réaliser sur la route de contournement de Bulle qui est une route principale suisse RPS, le financement du montant de 6 540 000 francs TTC est prélevé sur le fonds RPS.

6. Autres aspects

Le décret proposé n'a pas d'influence sur 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'euro-compatibilité.

Compte tenu du montant de la dépense, le projet de décret doit, conformément à l'article 141 al. 2 de la loi du 6 septembre 2006 sur le Grand Conseil (montant plus élevé que 1/8% des dépenses de l'Etat indiqué dans l'ordonnance précisant certains montants liés aux derniers comptes de l'Etat ROF 612.21), être adopté à la majorité des membres du Grand Conseil (majorité qualifiée de 56 voix) et non à la majorité des membres présents (art. 140 de la même loi).

Compte tenu du montant de la dépense (plus grand que 1/4% des dépenses de l'Etat), le projet de décret est soumis au referendum financier facultatif.

7. Conclusion

La TransAgglo et la Voie Verte sont inscrites dans le PSV. Ces deux cheminements de mobilité douce sont les sections où le potentiel de report modal est le plus important au niveau cantonal. Leur réalisation contribuera à répondre à l'objectif de report modal en faveur de la mobilité douce tel que prévus dans le Plan directeur cantonal.

C'est pourquoi nous vous invitons à adopter le présent décret.

Annexes

1. Situation de la TransAgglo et de la Voie Verte
2. Situation des secteurs de la TransAgglo et de la Voie Verte selon la base légale du financement
3. Secteurs de la TransAgglo concernés par un report des aménagements cyclables depuis la route cantonale
4. Secteur de la Voie Verte concerné par un report des aménagements cyclables depuis la route cantonale
5. Liste des mesures subventionnées en vertu de la LTr (ne concerne que TransAgglo)



Botschaft 2020-DAEC-193

20. April 2021

des Staatsrates an den Grossen Rat zum Dekretsentwurf über einen Verpflichtungskredit für einen Beitrag an den Bau der TransAgglo und der Grünen Verbindung

Wir ersuchen Sie um die Gewährung eines Verpflichtungskredits von **15 850 000 Franken** für eine finanzielle Beteiligung des Staats an die TransAgglo und die Grüne Verbindung nach dem Strassengesetz und dem Verkehrsgesetz.

Die Botschaft ist wie folgt gegliedert:

1. Allgemeines	5
2. TransAgglo	6
3. Grüne Verbindung	6
4. Finanzielle Folgen	7
5. Höhe des beantragten Kredits	8
6. Andere Folgen	8
7. Schlussfolgerung	8

1. Allgemeines

1.1. Ausgangslage

Die Agglomeration Freiburg und der Gemeindeverband Mobul haben beim Staat eine finanzielle Unterstützung für den Bau der TransAgglo und der Grünen Verbindung beantragt. Diese beiden Langsamverkehrsverbindungen sind im Sachplan Velo (SPV) ausgewiesen, den der Staatsrat am 10. Dezember 2018 angenommen hat. Dieser Sachplan definiert das kantonale Alltags- und Freizeitvelonetz. Die TransAgglo und die Grüne Verbindung sind die Abschnitte des Velonetzes mit dem grössten Verlagerungspotenzial auf kantonaler Ebene.

Die TransAgglo ist ein Projekt der Agglomeration Freiburg, das in seiner endgültigen Form Rosé, Avry, Matran, Corminboeuf, Villars-sur-Glâne, Freiburg, Granges-Paccot und Düdingen verbinden wird (siehe Anhang 1). Das Trasse verläuft mehr oder weniger parallel zur Bahnlinie und wird bis 2025 alle Bahnhaltstellen auf diesem Abschnitt bedienen (Avry-Matran, Villars-sur-Glâne, Fribourg/Freiburg, Fribourg/Freiburg Poya und Düdingen). Die baulichen Massnahmen für diese Langsamverkehrsverbindung sind in den Agglomerationsprogrammen der 2. und 3. Generation (AP2

und AP3) sowie dem in Entwicklung befindlichen Agglomerationsprogramm der 4. Generation (AP4) enthalten.

Die Grüne Verbindung ist ein Projekt des Gemeindeverbands Mobul und soll dereinst Riaz, Bulle und La Tour-de-Trême verbinden (siehe Anhang 1). Sie dient als Alternativroute zur Kantonsstrasse H189, die für den Veloverkehr gesperrt ist.

1.2. Rechtliche Grundlagen

Ein Kantonsbeitrag am Bau dieser beiden Langsamverkehrsverbindungen kann nach dem Strassengesetz (StrG) und dem Verkehrsgesetz (VG) gewährt werden.

1.2.1. Finanzielle Beteiligung nach Strassengesetz

Eine finanzielle Beteiligung des Staats ist über die Beträge möglich, die für Veloanlagen entlang der im SPV bezeichneten Kantonsstrassen vorgesehen wären und stattdessen auf der TransAgglo bzw. der Grünen Verbindung verwirklicht werden sollen. Artikel 54a Abs. 2 StrG legt diesbezüglich Folgendes fest:

Der Bau von Radwegen, die nicht an eine Strasse angrenzen, ist Sache der Gemeinden. Der Staat beteiligt sich daran bis zum Betrag, der für einen Ausbau entlang der Kantonsstrasse hätte bezahlt werden müssen.

1.2.2. Finanzielle Beteiligung nach Verkehrsgesetz

Staatliche Finanzhilfen können für Anlagen gewährt werden, die Bahnhaltestellen bedienen und den Zugang mit dem Velo bzw. zu Fuss erleichtern, wie z. B. die TransAgglo im Sektor Freiburg–Düdingen, die entlang der Gleise gebaut wird und die Bahnhöfe Fribourg/Freiburg, Fribourg/Freiburg Poya und Düdingen verbindet. Nach Artikel 30 Abs. 3 VG kann der Staat den Transportunternehmen, den Regionalverbunden wie etwa die Agglomeration Freiburg und der Gemeindeverband Mobil, aber auch den Gemeinden einen Beitrag gewähren.

Artikel 35 VG bezeichnet die Investitionen, für die Hilfen möglich sind, und nennt in Buchstabe f die Anlagen in der Nähe von Bahnhaltestellen:

Der Bau regionaler Parkplätze und das Anlegen von Abstellfeldern für Fahrräder und Mofas bei Bahnhöfen sowie andere Verbindungsanlagen zwischen den öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Individualverkehr, sofern diese Anlagen Teil einer Gesamtverkehrskonzeption sind¹;

Artikel 37 VG sieht im Übrigen eine Obergrenze für den finanziellen Beitrag vor:

Der Beitrag für Investitionen, die ein Regionalverbund, ausgehend von einem Rahmenentwurf gemäss Artikel 28, vorsieht, beträgt höchstens 50% des Saldos der Gesamtausgaben nach Abzug der Bundesbeiträge und gegebenenfalls der kantonalen Beiträge aufgrund von anderen Gesetzen.

Ganz allgemein erfüllen die in einem Agglomerationsprogramm vorgesehenen Massnahmen diese Bedingungen, da sie auf einem regionalen Richtplan basieren, der Verkehr und Besiedlung koordiniert.

2. TransAgglo

2.1. Beitragsberechtigte Sektoren der TransAgglo gemäss StrG

Drei Sektoren der TransAgglo sind im SPV als Alternativrouten zur Kantonsstrasse ausgewiesen und somit nach Artikel 54a Abs. 2 StrG beitragsberechtigt (siehe Anhang 2).

- > Sektor 1:
Dieser Sektor beginnt beim Bahnhof Rosé und führt bis zum Sportzentrum Platy in Villars-sur-Glâne. Er tritt an

die Stelle des Ausbaus des 4,5 km langen Kantonsstrassenabschnitts vom Bahnhof Rosé bis zur Route de Moncor gemäss Massnahmen 2100-1e und 2100-1d des SPV (siehe Anhang 3).

- > Sektor 2:
Dieser Sektor betrifft die Unterführung der Route de Cormanon. Es ersetzt den Ausbau des 0,9 km langen Kantonsstrassenabschnitts, der der Route de Condoz in Villars-sur-Glâne entspricht, wie in der Massnahme 2000-3e des SPV festgelegt (siehe Anhang 3).
- > Sektor 3:
Dieser Sektor erstreckt sich vom Bahnhof Düdingen bis Luggiwil. Er tritt an die Stelle des Ausbaus des 1,3 km langen Kantonsstrassenabschnitts (Murtenstrasse in Düdingen) gemäss Massnahme 3000-2e des SPV (siehe Anhang 3).

2.2. Beitragsberechtigte Sektoren der TransAgglo gemäss VG

Da die TransAgglo Bahnhaltestellen bedienen und deren Erreichbarkeit mit dem Velo und zu Fuss verbessern wird, können Massnahmen in Gebieten, in denen der SPV keine ersetzbare Anlagen vorsieht, im Rahmen des VG gefördert werden.

Vier Massnahmen sind betroffen:

AP	Massnahme Nr. nach SPV	Gemeinde	Name der Massnahme
AP2	21.2	Freiburg	Bau einer gemeinsamen Rad-/Fussgängerbrücke über die Avenue Tivoli Avenue mit Weiterführung nördlich des Bahnhofs in Richtung Thierryturm
AP2	22.2	Freiburg	Ergänzender Ausbau eines gemeinsamen Rad- und Fusswegs zwischen dem Bahnhof Freiburg und der Bahnhaltestelle Poya (Rue de Rome)
AP2	21.13	Granges-Paccot, Düdingen	Veloanlagen bei der Grandfey-Brücke
AP3	3M.06.03	Düdingen	Bau der TransAgglo im Raum Grandfey–Düdingen (Zelg)

3. Grüne Verbindung

Die 6,28 km lange Grüne Verbindung (siehe Anhang 4) ist in ihrer Gesamtheit beitragsberechtigt, dient sie doch als Alternativroute zur Kantonsstrasse H189, die für den Veloverkehr gesperrt ist.

¹ Die Richtpläne und Agglomerationsprogramme sind Gesamtverkehrskonzeptionen nach VG.

4. Finanzielle Folgen

4.1. Verwendete Mittel

4.1.1. Nach Strassengesetz

Laut Strassengesetz beteiligt sich der Staat an Veloanlagen, die auf einer alternativen Route, statt entlang der Kantonsstrasse gebaut werden, bis zum Betrag, der für einen Ausbau entlang der Kantonsstrasse hätte bezahlt werden müssen.

Dazu gibt das Bundesamt für Strassen in seiner Dokumentation «Materialien Langsamverkehr Nr. 120» vom März 2010, die insbesondere zur Überprüfung der Kosten von Agglomerationsprogrammen herangezogen wird, für die Region Espace Mittelland Baukosten von 425 Franken pro Laufmeter (nachfolgend m') für einen 1,50 m breiten Radweg an, zu denen noch die Kosten für Landerwerb und Vermarktung von 10 Franken/m', Studienkosten, die in der Regel 11% der Baukosten betragen, und die Mehrwertsteuer von 7,7% hinzukommen; dies ergibt eine Gesamtinvestition inkl. MWST von rund 520 Franken/m'.

Auf dieser Grundlage und abhängig von der Länge der Abschnitte der Kantonsstrasse betragen die Kosten für den Bau von zwei Radwegen auf beiden Seiten der Fahrbahn:

Für das TransAgglo:

- > Sektor 1: 4 680 000 Franken inkl. MWST, d. h. 4500 m × 2 × 520 Franken/m'
- > Sektor 2: 936 000 Franken inkl. MWST, d. h. 900 m × 2 × 520 Franken/m'
- > Sektor 3: 1 352 000 Franken inkl. MWST, d. h. 1300 m × 2 × 520 Franken/m'

Dies ergibt eine Gesamtsumme von 6 968 000 Franken inkl. MWST.

Für die Grüne Verbindung betragen die Kosten 6 531 200 Franken inkl. MWST, d. h. 6280 m × 2 × 520 Franken/m'.

Der Gesamtbetrag zulasten des Staats gemäss StrG beläuft sich damit auf 13 499 200 Franken (inkl. MWST).

Für einen Teil der Grünen Verbindung gibt ein Finanzierungsversprechen seitens des Bundes gemäss dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) (Massnahme 6.3 des Agglomerationsprogramms der 3. Generation von Mobul vom 5. Juni 2020). Abweichend vom Rahmenabkommen AP3 zwischen dem Kanton und Mobul wird diese Bundessubvention vollständig Mobul zugutekommen. Jedoch wird sich der Kanton ausserhalb dieses Dekretes Transagglo/Grüne Verbindung nicht mehr finanziell an dieser benannten Massnahme beteiligen. Eine zusätzliche Finanzierungsvereinbarung wird im Anschluss an die Annahme dieses Dekretes ausgearbeitet werden, die diese Aspekte regeln wird.

4.1.2. Nach Verkehrsgesetz

Ein Teil des vorliegenden Kreditantrags basiert auf dem VG und betrifft den Betrag, der speziell für die Veloinfrastruktur bestimmt ist. Diese Infrastruktur wird über den Infrastrukturfonds (Art. 42a^{bis} des Gesetzes über den Finanzhaushalt des Staates) finanziert, von dem ein Teil für die Veloinfrastruktur bestimmt ist, und fällt nicht unter das vom Grosse Rat am 28. Mai 2020 verabschiedete Dekret über eine Investitionshilfe für die regionalen Verkehrsverbunde.

Es handelt sich um vier Agglomerationsprogramm-Massnahmen, deren Kosten nach Abzug der Bundessubventionen insgesamt 4 670 000 Franken (inkl. MwSt.) zu Lasten der Agglomeration Freiburg betragen. Die staatliche Finanzhilfe beträgt 50% des Restbetrags (Art. 37 VG) und beläuft sich, nach Massnahme aufgeschlüsselt, auf (Details in Anhang 5):

AP	Massnahme Nr. nach SPV	Gemeinde	Name der Massnahme	Zulasten des Kantons (inkl. MWST)
AP2	21.2	Freiburg	Bau einer gemeinsamen Rad-/Fussgängerbrücke über die Avenue Tivoli Avenue mit Weiterführung nördlich des Bahnhofs in Richtung Thierryturm	307 000
AP2	22.2	Freiburg	Ergänzender Ausbau eines gemeinsamen Rad- und Fusswegs zwischen dem Bahnhof Freiburg und der Bahnhaltstelle Poya (Rue de Rome)	67 500
AP2	21.13	Granges-Paccot, Düdingen	Veloanlagen bei der Grandfey-Brücke	829 500
AP3	3M.06.03	Düdingen	Bau der TransAgglo im Raum Grandfey-Düdingen (Zelg)	1 131 000
			Total	2 335 000

Die staatliche Finanzhilfe im Rahmen des VG beträgt insgesamt 2 335 000 Franken (inkl. MWST).

4.2. Finanzierungsart

Grundsätzlich bleibt die Gemeinde Bauherrin des Projekts, auf deren Gebiet die TransAgglo bzw. die Grüne Verbindung entwickelt wird. Die Gemeinden beteiligen sich an der Finanzierung der TransAgglo und der Grünen Verbindung ausschliesslich über die Agglomeration Freiburg und den Gemeindeverband Mobul, die die einzigen finanziellen Gesprächspartner des Staats sind.

Derzeit werden mehrere Projekte, die je ihrige Planung haben, untersucht. Dabei zahlt der Staat der Agglomeration Freiburg und dem Gemeindeverband Mobul erst dann die Beiträge aus, wenn die Arbeiten abgeschlossen sind. Bei der staatlichen Finanzhilfe handelt es sich um einen globalen Betrag.

5. Höhe des beantragten Kredits

Die Höhe des beantragten Kredits beträgt **15 850 000 Franken** (inkl. MWST) und lässt sich wie folgt aufschlüsseln:

	Fr.	Fr.	Fr.
TransAgglo			
<i>Nach StrG</i>			
Sektor 1	4 680 000		
Sektor 2	936 000		
Sektor 3	1 352 000		
Total		6 968 000	
Gerundet			6 970 000
<i>Nach VG</i>			
AP2/21.2	307 000		
AP2/22.2	67 500		
AP2/21.13	829 500		
AP3/3M.06.03	1 131 000		
Total		2 335 000	
Gerundet			2 340 000
Finanzielle Beteiligung des Staats an der TransAgglo			9 310 000
Grüne Verbindung			
<i>Nach StrG</i>		6 531 200	
Gerundet			6 540 000
Finanzielle Beteiligung des Staats an der Grünen Verbindung			6 540 000
Beantragter Verpflichtungskredit			15 850 000

Es handelt sich um einen Objektkredit im Sinne von Artikel 31 des Gesetzes über den Finanzhaushalt des Staates (FHG).

Die Finanzierung der TransAgglo gemäss VG in Höhe von 2 340 000 Franken (inkl. MWST) erfolgt über den Infrastrukturfonds, während die Finanzierung gemäss StrG in Höhe von 6 970 000 Franken (inkl. MWST) in den Investitionsvoranschlag für das Kantonsstrassennetz aufgenommen wird.

Da die Grüne Verbindung anstelle des Ausbaus der Umfahrungsstrasse von Bulle, die eine schweizerische Hauptstrasse (SHS) ist, gebaut wird, erfolgt die Finanzierung des Betrags von 6 540 000 Franken (inkl. MWST) über den SHS-Fonds.

6. Andere Folgen

Der Dekretsentwurf hat keinen Einfluss auf die Aufgabenteilung zwischen Staat und Gemeinden.

Es hat keinen Einfluss auf den Personalbestand des Staates und ist nicht von Fragen der Eurokompatibilität betroffen.

Aufgrund der Höhe der Ausgaben (mehr als 1/8% der Gesamtausgaben laut Verordnung über die massgebenden Beträge gemäss der letzten Staatsrechnung, SGF 612.21) ist für dieses Dekret laut Artikel 141 Abs. 2 des Grossratsgesetzes vom 6. September 2006 (GRG) das qualifizierte Mehr erforderlich. Es muss mit anderen Worten von der Mehrheit der Mitglieder des Grossen Rats (56 Mitglieder, siehe Art. 140 GRG) und nicht bloss von der Mehrheit der abgegebenen Stimmen (einfaches Mehr) angenommen werden.

Dieses Dekret untersteht dem fakultativen Finanzreferendum (mehr als 1/4% der Gesamtausgaben der letzten vom Grossen Rat genehmigten Staatsrechnung).

7. Schlussfolgerung

Die TransAgglo und die Grüne Verbindung sind im SPV eingetragen. Diese beiden Langsamverkehrsverbindungen sind auf kantonaler Ebene die Abschnitte mit dem grössten Verlagerungspotenzial. Deren Verwirklichung wird dazu beitragen, das im kantonalen Richtplan formulierte Ziel der Verkehrsverlagerung zugunsten des Langsamverkehrs zu erreichen.

Wir laden Sie entsprechend ein, dieses Dekret anzunehmen.

Anhänge

1. Situation TransAgglo und Grüne Verbindung
2. Beitragsberechtigte Sektoren (TransAgglo und Grüne Verbindung), aufgeschlüsselt nach gesetzlicher Grundlage
3. Sektoren der TransAgglo als Alternativroute zur Kantonsstrasse
4. Sektor der Grünen Verbindung als Alternativroute zur Kantonsstrasse
5. Liste der beitragsberechtigten Massnahmen gemäss VG (betrifft nur die TransAgglo)

**Décret relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement
pour une participation financière à l'aménagement
de la TransAgglo et de la Voie Verte**

du...

Actes concernés (numéros RSF):

Nouveau: –
Modifié(s): –
Abrogé(s): –

Le Grand Conseil du canton de Fribourg

Vu les articles 45 et 46 de la Constitution du canton de Fribourg du 16 mai 2004 (Cst.);

Vu la loi du 15 décembre 1967 sur les routes (LR);

Vu la loi du 20 novembre 1994 sur les transports (LTr);

Vu la loi du 25 novembre 1994 sur les finances de l'Etat (LFE);

Vu la loi du 17 novembre 1999 sur les subventions (LSub);

Vu le message 2020-DAEC-193 du Conseil d'Etat du 20 avril 2021;

Sur la proposition de cette autorité,

Décrète:

**Dekret über einen Verpflichtungskredit für einen Beitrag
an den Bau der TransAgglo und der Grünen Verbindung**

vom...

Betroffene Erlasse (SGF Nummern):

Neu: –
Geändert: –
Aufgehoben: –

Der Grosse Rat des Kantons Freiburg

gestützt auf die Artikel 45 und 46 der Verfassung des Kantons Freiburg vom 16. Mai 2004 (KV);

gestützt auf das Strassengesetz vom 15. Dezember 1967 (StrG);

gestützt auf das Verkehrsgesetz vom 20. September 1994 (VG);

gestützt auf das Gesetz vom 25. November 1994 über den Finanzhaushalt des Staates (FHG);

gestützt auf das Subventionsgesetz vom 17. November 1999 (SubG);

nach Einsicht in die Botschaft 2020-DAEC-193 des Staatsrats vom 20. April 2021;

auf Antrag dieser Behörde,

beschliesst:

I.

Art. 1

¹ Un crédit d'engagement de 15 850 000 francs est ouvert auprès de l'Administration des finances en vue du financement de la participation financière à l'aménagement de la TransAgglo et de la Voie Verte.

² Ce montant représente la participation financière octroyée par l'Etat aux communes par l'entremise de l'Agglomération de Fribourg et de l'Association de communes Mobul.

³ La participation financière à l'aménagement de la TransAgglo se monte à 9 310 000 francs.

⁴ La participation financière à l'aménagement de la Voie Verte se monte à 6 540 000 francs.

Art. 2

¹ Les crédits de paiement nécessaires aux travaux financés sur la base de la loi sur les routes seront portés au budget d'investissement des routes cantonales, sous le centre de charges PCAM «Ponts et chaussées – Aménagement» (pour un montant de 6 970 000 francs), ainsi que couverts par les moyens disponibles du fonds cantonal pour les routes principales suisses (fonds RPS), sous le centre de charges PCAM «Ponts et chaussées – Aménagement» (pour un montant de 6 540 000 francs).

² Les crédits de paiement nécessaires aux subventions des travaux sur la base de la loi sur les transports (pour un montant de 2 340 000 francs) sont couverts par les moyens disponibles du fonds d'infrastructure constitué aux comptes de l'Etat. Ces crédits de paiement seront comptabilisés sous le centre de charges GENE «Recettes et dépenses générales».

³ Les crédits de paiement seront utilisés conformément aux dispositions de la loi sur les finances de l'Etat.

⁴ Les disponibilités financières de l'Etat sont réservées.

I.

Art. 1

¹ Für die Finanzierung eines Beitrags an den Bau der TransAgglo und der Grünen Verbindung wird bei der Finanzverwaltung ein Verpflichtungskredit von 15 850 000 Franken eröffnet.

² Dieser Betrag entspricht dem Kantonsbeitrag an die Gemeinden, der über die Agglomeration Freiburg und den Gemeindeverband Mobul ausbezahlt wird.

³ Der finanzielle Beitrag an die TransAgglo beträgt 9 310 000 Franken.

⁴ Der finanzielle Beitrag an die Grüne Verbindung beträgt 6 540 000 Franken.

Art. 2

¹ Die Zahlungskredite für die Beiträge gemäss Strassengesetz werden einerseits unter der Kostenstelle PCAM «Tiefbau – Ausbau» in den Investitionsvoranschlag aufgenommen (6 970 000 Franken) und andererseits über die verfügbaren Mittel des Fonds für die schweizerischen Hauptstrassen (SHS-Fonds) finanziert und unter der Kostenstelle PCAM «Tiefbau – Ausbau» in den Investitionsvoranschlag aufgenommen (6 540 000 Franken).

² Die Zahlungskredite für die Beiträge gemäss Verkehrsgesetz (2 340 000 Franken) werden über die verfügbaren Mittel des Infrastrukturfonds, der in der Staatsrechnung gebildet wurde, finanziert und unter der Kostenstelle GENE «Allgemeine Einnahmen und Ausgaben» verbucht.

³ Die Zahlungskredite werden gemäss dem Gesetz über den Finanzhaushalt des Staates verwendet.

⁴ Die verfügbaren Mittel des Staates bleiben vorbehalten.

Art. 3

¹ Le montant du crédit d'engagement sera majoré ou réduit en fonction:

- a) de l'évolution de l'indice suisse des prix de la construction (indice de construction total) pour l'Espace Mittelland, édité par l'Office fédéral de la statistique, 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.

Art. 4

¹ Les dépenses relatives aux études et aux travaux prévus seront activées au bilan de l'Etat, puis amorties conformément à l'article 27 LFE.

II.

Aucune modification d'actes dans cette partie.

III.

Aucune abrogation d'actes dans cette partie.

IV.

Le présent décret est soumis au referendum financier facultatif.

Il entre en vigueur dès sa promulgation.

Art. 3

¹ Der Verpflichtungskredit wird erhöht oder herabgesetzt entsprechend:

- a) der Entwicklung des vom Bundesamt für Statistik publizierten schweizerischen Baupreisindex (Index Baugewerbe Total) für den Espace Mittelland, die zwischen der Ausarbeitung des Kostenvoranschlags und der Einreichung der Offerte stattfindet;
- b) den offiziellen Preiserhöhungen oder -senkungen, die zwischen der Einreichung der Offerte und der Ausführung der Arbeiten eintreten.

Art. 4

¹ Die Ausgaben für die geplanten Studien und Bauarbeiten werden in der Staatsbilanz aktiviert und nach Artikel 27 FHG abgeschrieben.

II.

Keine Änderung von Erlassen in diesem Abschnitt.

III.

Keine Aufhebung von Erlassen in diesem Abschnitt.

IV.

Dieses Dekret untersteht dem fakultativen Finanzreferendum.

Es tritt mit der Promulgierung in Kraft.