

MESSAGE N° 170 *17 novembre 2009*
du Conseil d'Etat au Grand Conseil
accompagnant le projet de décret relatif
à l'octroi d'un crédit d'engagement additionnel
pour les travaux de la galerie souterraine
Saint-Léonard (projet Poya)

Nous sollicitons l'octroi d'un crédit d'engagement de 28 000 000 de francs pour la modification du projet de la Poya consistant à réaliser la galerie souterraine Saint-Léonard, complétant le crédit d'engagement pour la construction du pont et du tunnel de la Poya et l'aménagement à quatre voies de la route de Morat.

Le présent message s'articule comme il suit:

1. Introduction

2. Pourquoi une galerie souterraine?

3. Projet de galerie souterraine

3.1 Objectifs

3.2 Les contraintes

3.3 La gestion du trafic

3.4 Géométrie, technique, sécurité

3.5 Impact sur l'environnement

3.6 Impact sur le réseau de la ville de Fribourg

3.7 Trafic pendant les travaux

3.8 Planification

3.9 Coûts

4. Situation financière du projet Poya au 30 juin 2009

4.1 Evolution des coûts des travaux autorisés par décret du 23 juin 2006

5. Montant du crédit demandé

6. Coût total du projet Poya avec la galerie souterraine

6.1 Etat du crédit d'engagement de 2006

6.2 Contribution de la Confédération

6.3 Synthèse de la situation

7. Autres aspects

8. Conclusion

1. INTRODUCTION

Le décret du 23 juin 2006 relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement pour la construction du pont et du tunnel de la Poya et l'aménagement à quatre voies de la route de Morat à Fribourg et Granges-Paccot a été massivement accepté par le peuple fribourgeois lors du vote du 24 septembre 2006. Un crédit d'engagement de 58 072 000 francs était ainsi ouvert auprès de l'Administration des finances. Ce crédit correspond à la part cantonale pour les travaux dont le montant total était estimé à 120 millions de francs.

Par le présent décret, une modification importante du projet est soumise au Grand Conseil afin d'améliorer la fluidité du trafic et de mieux intégrer le projet dans son contexte urbanistique: il s'agit de réaliser une galerie souterraine sous la route de Morat, entre le carrefour

Général-Guisan à Fribourg et le carrefour des Grives à Granges-Paccot, la galerie souterraine de Saint-Léonard.

2. POURQUOI UNE GALERIE SOUTERRAINE?

Dans son message N° 259 du Conseil d'Etat au Grand Conseil du 25 avril 2006 accompagnant le projet de décret relatif à l'octroi du crédit d'engagement, le Conseil d'Etat relevait que le carrefour de Saint-Léonard avait fait l'objet d'études approfondies (*BGC* juin 2006, p. 1192). Il en résultait que le type de carrefour proposé était suffisant, sur la base de calculs menés pour l'horizon 2020, en considérant tous les projets de développement de l'agglomération.

Néanmoins, le point d'accrochage entre la route provenant du Schoenberg par le pont de la Poya et la route de Morat devant le café du Saint-Léonard tel que projeté sur un seul niveau a suscité beaucoup d'interrogations. Rapidement, il s'est avéré être le point faible du projet. Ce point de vue était partagé notamment par la Ville de Fribourg et la commune de Granges-Paccot.

En mai 2008, la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (DAEC) et le Service des ponts et chaussées (SPC) ont demandé une nouvelle explication du fonctionnement de ce futur carrefour. Sa capacité à l'heure de pointe du matin, en 2020, présentait des réserves qui ont été jugées insuffisantes, en particulier dans une zone vouée aux loisirs, aux sports et aux événements publics. Ayant eu la confirmation des ingénieurs de circulation que le carrefour n'avait pas les capacités pour fonctionner correctement aux heures de pointes en présence de piétons, il a été décidé d'étudier des solutions permettant de résoudre au mieux les problèmes soulevés.

En outre, d'autres points devaient être adaptés et l'étude complémentaire devait en tenir compte. On peut citer l'objet du recours de la commune de Granges-Paccot relatif au manque de capacité du futur carrefour du Mettellet empêchant la commune de développer une nouvelle zone d'habitation sur le flanc de la colline de Torry, le fait que l'élargissement de la route de Morat devant la patinoire générât des coûts importants pour le maintien de la sécurité de la patinoire (sortie des supporters des équipes invitées directement sur la route de Morat) et le flux des joueurs de football devant traverser une route à quatre voies située entre les vestiaires et les terrains de jeu.

3. PROJET DE GALERIE SOUTERRAINE

L'avant-projet de la variante dénivélée de la route de Morat sur le tronçon carrefour Général-Guisan–carrefour des Grives a été présenté au comité de pilotage du projet Poya (COPIL) le 19 novembre 2008, au Conseil d'Etat en date du 25 novembre 2008 et à la presse le 6 février 2009. Le Conseil d'Etat a donné mandat de continuer les études jusqu'au stade du «projet de l'ouvrage».

La description ci-après est tirée du rapport technique des mandataires livré au stade du «projet de l'ouvrage» (au sens de la norme SIA). Des adaptations pourront être apportées dans les phases suivantes du développement du projet.

Pour répondre aux objectifs de l'ensemble du projet Poya et en particulier l'intégration de ce nouveau projet dans

le contexte actuel et de développement du plateau d'Agy et plus particulièrement du secteur Saint-Léonard, une organisation ad hoc a été mise en place avec architectes, urbanistes et ingénieurs trafic pour accompagner le projet dans sa conception et son intégration urbanistique. La gestion des manifestations autour du complexe sportif a également réuni les partenaires que sont la police et le HC Fribourg Gottéron pour traiter des contraintes spécifiques liées à l'afflux de supporters dans ce périmètre. Cette organisation a été chapeautée par la commission des partenaires (COPAR) réunissant les responsables politiques des communes, la police, un responsable du club de Gottéron et les responsables des services de l'Etat, sous la direction du Conseiller d'Etat Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions.

3.1 Objectifs

Les objectifs principaux de ce projet de galerie souterraine sont les suivants:

- faire passer en souterrain le maximum des 28 000 véhicules/jour du trafic de transit vers le Schoenberg, en direction de Morat et d'accès en ville de Fribourg afin d'offrir un espace sécurisé en surface pour les piétons et les cyclistes et améliorer les performances des transports publics;
- permettre la fermeture des espaces routiers supérieurs aux véhicules lors de manifestation tout en le laissant libre pour la mobilité douce et les transports publics, ceci en dehors des heures de pointe.

3.2 Les contraintes

Le périmètre de l'étude concerné est entouré d'infrastructures sportives et d'ouvrages contribuant à la complexité du projet. Les conditions d'aménagements et contraintes principales tant pour le chantier que pour l'exploitation peuvent être listées en partant depuis le carrefour Général-Guisan vers l'A12 de la façon suivante: le passage inférieur pour les piétons devant la caserne, l'accès à la route de Grandfey, le pont CFF, le collecteur d'eau usée et d'eau claire de la route de Morat, l'accès au restaurant Saint-Léonard (public et livraisons), le chêne protégé devant l'ancien kiosque, l'entrée vers le stade et les abattoirs, la billetterie du stade, la nouvelle halle omnisport, les mât d'éclairage, les talus et les gradins du stade, l'accès de la sortie de secours de la patinoire qui doit rester en service aussi durant les travaux, le cheminement piétonnier le long de la route de Morat, l'accès au chemin du Mettetlet, l'accès au centre commercial Saint-Léonard et les accès aux stations services.

3.2.1 Conditions géologiques et hydrogéologiques

D'après la carte géologique 1:25 000, feuille N° 1185 Fribourg de l'Atlas géologique de la Suisse, le projet de variante dénivélée de la route de Morat à Saint-Léonard se trouve dans les dépôts de retrait würmien, surmontant la moraine.

Une campagne de sondage menée courant de l'été 2009 a permis de préciser le contexte géologique.

La presque totalité des ouvrages souterrains prendra appui soit sur des couches importantes de formations de retrait würmien fluvioglaciaires (alluvions perméables constitués essentiellement de sable et de gravier avec gravillon), soit sur une moraine remaniée s'appuyant sur

une moraine de fond située à environ 12 à 15 mètres de la surface.

Tout le secteur se trouve partiellement dans la nappe phréatique dont le niveau supérieur se situe à l'altitude de 600 mètres/sm.

3.3 La gestion du trafic

La succession de carrefours depuis la sortie de l'autoroute jusqu'à l'avenue Général-Guisan et la complexité de la répartition du trafic sur les différents axes prioritaires et secondaires ainsi que les objectifs de limitation de charge de trafic des communes de Fribourg et Granges-Paccot sur certaines routes ont conduit les planificateurs à traiter ce problème à l'aide d'un outil de simulation (VISSIM). Cette simulation s'est étendue depuis le carrefour giratoire de l'Englisberg jusqu'au carrefour Général-Guisan.

A ce stade des études, le fonctionnement des carrefours se présente de la façon suivante:

Carrefour Englisberg, portes de Fribourg	carrefour giratoire à 4 branches
A12 jonction Fribourg-Nord	composé d'un giratoire pour sortie nord et de présélections pour sortie sud
Carrefour Lavapesson	carrefour giratoire à 4 branches
Carrefour Chantemerle	carrefour en T unidirectionnel
Carrefour des Grives	carrefour giratoire à 4 branches
Carrefour Mettetlet	carrefour en croix
Carrefour inférieur Saint-Léonard	carrefour giratoire à 3 branches
Carrefour supérieur Saint-Léonard	carrefour en croix
Carrefour de Grandfey	carrefour en croix
Carrefour Général-Guisan	carrefour à feux à 3 branches
Carrefour Bellevue	carrefour à feux à 3 branches

Sur la base des études et de la simulation effectuée, le degré de fonctionnement du réseau avec les aménagements prévus dans le cadre du projet a pu être déterminé.

Les charges de trafic prises en compte pour les simulations sont présentées dans le tableau ci-dessous:

	TJM 2005 v/j	TJM 2020 v/j	HPS 2020 v
Route de Morat avant carrefour des Grives depuis A12	21 100	30 300	2 400
Supérieur entre patinoire et pont CFF	-	4 300	320
Dénivelé jusqu'au carrefour Saint-Léonard	-	26 000	2 420
Tunnel Poya	-	23 700	1 825
Dénivelé depuis carrefour Saint-Léonard jusqu'au carrefour Général-Guisan	-	17 700	1 280
Rue de Morat	18 000	11 700	1 070
Avenue Général-Guisan	8 300	9 200	770

TJM = trafic journalier moyen (cumul des deux sens de circulation)

HPS = heure de pointe du soir (cumul des deux sens de circulation)

Pour les calculs, l'heure de pointe du soir (HPS) a été jugée déterminante.

3.3.1 Fonctionnement du carrefour Saint-Léonard inférieur et contrôles d'accès

Le carrefour du projet mis à l'enquête en 2006 regroupait plusieurs fonctions avec en outre le contrôle d'accès en ville de Fribourg, la gestion des embouteillages en tunnel et la possibilité de prioriser les transports publics.

Dans l'aménagement souterrain, le carrefour giratoire inférieur n'est qu'un élément du dispositif mis en place pour répondre aux objectifs passés.

Le giratoire inférieur a une géométrie adaptée à la charge de trafic avec un diamètre extérieur de 32 mètres permettant un confort de circulation certain. Pour favoriser le transit ville–Schoenberg et ne pas surcharger le giratoire, un bipasse a été créé pour la branche venant de la ville de Fribourg. En cas de problème, le fonctionnement du carrefour est assuré avec un contrôle d'accès par feux au début de la trémie des Grives et au carrefour Général-Guisan.

Ce dernier carrefour sert également de contrôle d'accès à la ville de Fribourg et permet de favoriser le transit des transports publics venant du niveau supérieur.

3.3.2 Gestion du trafic au niveau supérieur

Sur la chaussée supérieure, la charge de trafic ne concerne que le réseau de distribution local avec l'accès au centre commercial Saint-Léonard et chemin Mettetlet, l'accès à l'allée du cimetière et son P+R, l'accès au secteur des abattoirs ainsi que la route de Grandfey, y compris l'accès au château de la Poya. Le trafic de transit est dirigé vers le niveau inférieur.

Pour le carrefour Mettetlet, la configuration de l'aménagement permet une réserve de capacité pour des développements urbanistiques futurs des flancs de la colline de Torry sur la commune de Granges-Paccot. Cette capacité sera cependant limitée par le fonctionnement du carrefour des Grives.

Pour le fonctionnement complet du réseau, l'aménagement de la voirie supérieure est conçu pour permettre dans de rares cas (incident en galerie, entretien) de faire passer la totalité ou partie du trafic.

3.3.3 Transports publics (TP)

Le parcours des bus reste au niveau de la voirie supérieure avec la possibilité, compte tenu de la faible densité de trafic, de placer les arrêts sur chaussée. L'itinéraire ville – «portes de Fribourg» emprunte la future allée du cimetière (entre les nouveaux terrains de football et la patinoire).

Le projet de halte ferroviaire à Saint-Léonard est un élément majeur dans l'offre de transports publics dans le secteur du site sportif. L'ouvrage couvre le pont CFF existant pour se terminer sur le passage inférieur piéton créé dans la digue CFF. Cette interaction nécessite une coordination optimum dans la réalisation de la halte, faute de quoi il pourrait en résulter pour les deux projets des coûts et délais supplémentaires. La construction de la galerie Saint-Léonard engendrera de fortes perturbations tant au niveau trafic motorisé que piétonnier et limitera, selon les phases de chantier, les places de parc à disposition autour du chantier. C'est pourquoi, il a été recommandé d'engager les travaux de la halte lorsque la construction des ouvrages souterrains sera suffisamment avancée afin de ne pas occasionner de plus grandes perturbations dans ce secteur.

3.3.4 Mobilité douce

Le plan directeur des transports de la ville de Fribourg prévoit un certain nombre d'axes prioritaires deux roues dont un reliant la gare de Fribourg au Schoenberg en longeant la voie CFF. Le débouché sur la route de Morat au droit du carrefour de la route de Grandfey pourra être géré de manière aisée vu la faible charge de trafic prévu en surface.

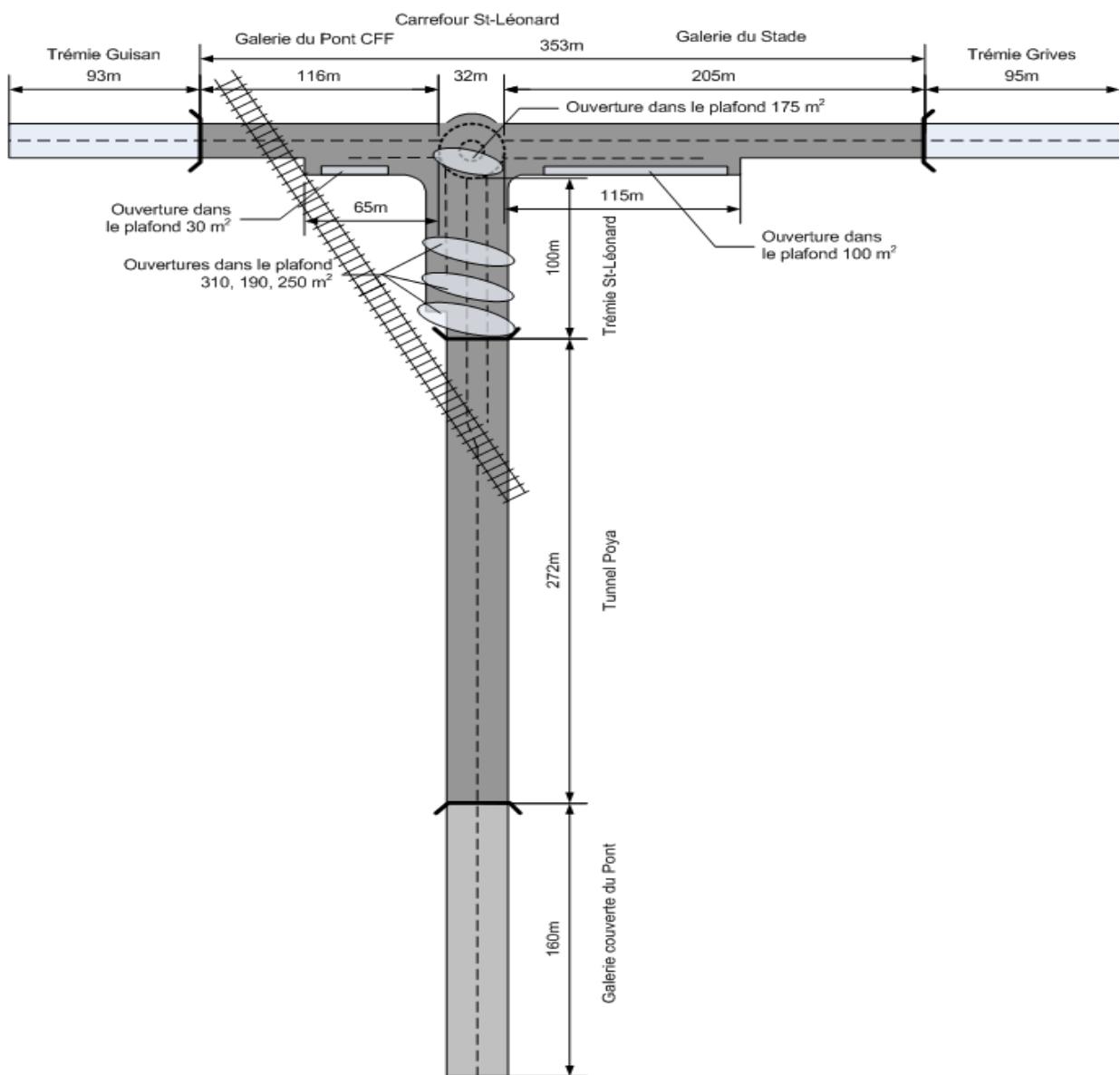
Afin de poursuivre l'itinéraire de sortie de ville vers Morat, le gabarit des chaussées supérieures permet l'inscription d'une bande cyclable sur tout le projet Poya et le concept prévoit de les poursuivre au-delà du Lavapesson jusqu'aux «portes de Fribourg».

La voirie supérieure a été aménagée pour faciliter les traversées piétonnes entre les deux trémies de la galerie Saint-Léonard. Les cheminement emprunteront des trottoirs généreux le long de la chaussée et des espaces conviviaux dédiés aux piétons ont été prévus.

3.4 Géométrie, technique, sécurité

3.4.1 Géométrie des ouvrages

Le schéma ci-dessous présente les différents ouvrages constituant la galerie Saint-Léonard et le tunnel Poya:



A cela s'ajoute:

- le secteur des Grives comprenant le carrefour des Grives avec les adaptations des voies latérales d'entrée et le tronçon routier jusqu'au début de la trémie;
- le secteur Guisan comprenant l'aménagement du carrefour Général-Guisan ainsi que les adaptations des voies d'accès sur la rue de Morat, sur l'avenue Général-Guisan et sur le tronçon jusqu'à la trémie Guisan.

3.4.2 Concept sécuritaire et équipements

Le fonctionnement d'un carrefour en souterrain n'est pas comparable à un aménagement en surface. Différentes études et expériences ont permis ces dernières années d'aborder ce genre d'ouvrage de manière confiante avec une identification claire des contraintes et problèmes pouvant survenir. Les concepts sécuritaires favorisent une approche de prévention afin d'éviter les situations critiques pouvant mettre en danger des personnes, des éléments environnementaux et des biens. Plusieurs me-

sures ont été préconisées pour la construction et l'exploitation de l'aménagement, mais en particulier:

- des mesures concernant la ventilation et l'évacuation des fumées;
- des mesures pour assurer la visibilité et la lisibilité;
- des mesures pour favoriser l'auto-sauvetage des personnes;
- des mesures limitant le risque comportemental des usagers.

Pour la ventilation, les mesures prévues sont de garantir l'évacuation des fumées en cas d'incendie par des ouvertures en dalle. Pour ce faire, des cheminées sont prévues le long de la galerie du stade (environ 100 m²) et de celle du pont CFF (environ 30 m²). Les ouvertures prévues sur la trémie Saint-Léonard et sur le carrefour ont une double fonction, avec d'une part l'évacuation des fumées et d'autre part un apport de lumière important. Les ouvertures de la trémie Saint-Léonard sont en outre imposées comme une transition claire entre un ouvrage souterrain

fermé, le tunnel Poya, et la trémie. Ces ouvertures, ainsi que la faible longueur des galeries, permettent d'éviter toute ventilation mécanique dans tous les ouvrages souterrains du projet Poya.

Avec ces ouvertures, la visibilité de l'espace souterrain et la lisibilité du carrefour inférieur sont assurées et sont complétées par un dispositif d'éclairage conforme aux normes et directives en vigueur.

En cas d'incident en souterrain, les personnes doivent pouvoir quitter les lieux dans les meilleures conditions. Pour répondre à cette problématique, et compte tenu de la faible longueur des ouvrages, les issues de secours sont prévues aux trois portails (trémie Guisan, trémie Grives et portail Palatinat) et deux issues de secours avec évacuation verticale sont prévues dans la trémie Saint-Léonard à la sortie du tunnel Poya et au milieu de la galerie du stade. Ce dispositif est complété par des installations SOS réparties de part et d'autre de la chaussée et aux portails.

Une part importante du risque d'accident en souterrain est provoquée par la vitesse des véhicules. Une limitation de la vitesse à 50 km/h dans tout l'aménagement souterrain, y compris le tunnel Poya, est une mesure efficace.

L'ensemble des mesures proposées pour assurer la sécurité de l'aménagement envers les personnes, l'environnement et les biens découle d'un rapport sécurité qui a été établi spécifiquement pour cet ouvrage.

Outre les mesures décrites ci-dessus et en complément, la galerie Saint-Léonard sera équipée des standards en matière de détection, communication et vidéosurveillance pour répondre aux exigences de l'exploitation.

Tout ce dispositif sera piloté par le Centre d'engagement et d'alarmes (CEA) situé à Granges-Paccot, à l'instar des ouvrages souterrains de la route de contournement de Bulle H189.

Le besoin en énergie et l'optimisation de la distribution câblée dans les ouvrages souterrains nécessitent la construction d'un bâtiment de service secondaire dans le secteur du carrefour Mettetlet.

3.5 Impact sur l'environnement

Différents points d'impact ont été recensés par rapport au projet mis à l'enquête en 2006. Ces points nécessitent d'entreprendre les études spécifiques suivantes:

1. Examen du pronostic de trafic pour l'état 2020;
2. Accompagnement du concept de gestion des matériaux et de recyclage (avec optimisation des chemins de transport);
3. Vibrations: évaluer la nécessité de mesures de contrôle, par ex. à la salle des fêtes/patinoire;
4. Evaluation de l'atteinte de la nappe phréatique et formulation de recommandations pour des mesures pendant la phase de réalisation (aux niveaux quantitatifs et qualitatifs);
5. Adaptation du rapport succinct selon l'Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM 2005);
6. Définition des mesures pour la requalification de l'espace-rue et l'amélioration de la qualité de séjour;
7. Contact avec le Service archéologique pour vérifier la probabilité de vestiges archéologiques.

L'analyse détaillée des impacts et atteintes aux domaines énumérés ci-dessus doit encore être effectuée pour la mise à l'enquête. Sur la base de la première analyse, le projet de la galerie Saint-Léonard permet de respecter l'environnement, voire même d'apporter une amélioration.

3.5.1 Concept paysager et intégration architecturale

L'organisation mise en place pour l'intégration architecturale du projet tant dans le secteur Saint-Léonard que d'Agy a permis de dresser un parti tant urbanistique que paysager sur l'ensemble de la route de Morat. Ce concept s'est étendu au-delà du projet pour couvrir les «portes de Fribourg» jusqu'au carrefour Guisan.

Le concept a tenu compte des contraintes fortes d'un environnement bâti exigeant. L'aménagement paysager privilégie la simplicité avec un côté de chaussée bordé de haies basses et l'autre côté ponctué par une alternance d'arbres à haute tige positionnés au gré des espaces à disposition.

Sur le secteur Saint-Léonard, le maximum de place a été réservé pour des espaces piétonniers et les cheminements convergents vers les installations sportives, ceci tout en garantissant le confort nécessaire aux usagers de la route. Un soin particulier a été porté sur l'intégration des ouvertures de ventilation des galeries ainsi que leurs emplacements.

Des éléments naturels forts tels que le talus du stade ont pu être maintenus tout en offrant le gabarit nécessaire à l'espace routier.

3.6 Impact sur le réseau de la ville de Fribourg

Pour rappel, les mesures d'accompagnement prévues sur les routes communales qui, a priori, seront plus chargées suite à l'ouverture du pont de la Poya, devront permettre de maintenir les charges de trafic telles qu'elles existent avant l'ouverture du pont.

Si la nouvelle configuration des flux due à la galerie souterraine devait générer un accroissement de la circulation, ce qui a priori n'est pas le cas, les mesures d'accompagnement seront renforcées pour atteindre leur but, soit maintenir les charges de trafic telles qu'elles existent avant l'ouverture du pont.

3.7 Trafic pendant les travaux

La construction de la galerie Saint-Léonard va occasionner immanquablement des perturbations. Certaines phases nécessiteront une déviation du trafic par la nouvelle allée du cimetière pour aboutir au carrefour de la route de Grandfey en passant sous le passage inférieur des piétons de la digue CFF. Cette mesure assure une circulation en continu à deux voies dans le secteur et permet de laisser l'entreprise disposer de la totalité de la chaussée actuelle pour la construction de l'ouvrage.

3.8 Planification

Le projet sera mis à l'enquête publique avant d'être approuvé par la DAEC. La mise en soumission aura lieu en fin 2010 et la réalisation débutera la deuxième moitié de 2011.

Les travaux à entreprendre sont importants et une coordination stricte sera nécessaire avec les travaux du tunnel Poya. Les prévisions font état de l'ouverture au trafic de l'ensemble des ouvrages en 2014, plutôt qu'à l'automne 2013 comme prévu dans le projet initial, ceci en fonction des différentes procédures à mener (enquête publique, appels d'offres publics).

3.9 Coûts

Les coûts présentés ci-après ont une précision de l'ordre de 15%, correspondant au degré prévu à la fin de la phase «projet de l'ouvrage».

Ces coûts sont basés sur l'indice d'avril 2009 (124,4 points). Le taux de TVA est de 7,6%.

3.9.1 Participation des communes

Les communes concernées par le projet, soit la Ville de Fribourg et la commune de Granges-Paccot, participeront aux coûts des travaux de réalisation des nouveaux ouvrages édilitaires (trottoirs, branches des giratoires, éclairage public édilitaire) selon une répartition financière basée sur la loi sur les routes et son règlement (les travaux édilitaires sur routes cantonales sont à la charge des communes).

Les objets édilitaires existants propriétés des communes, notamment les trottoirs, seront rétablis à charge de l'Etat.

Les participations des communes sont déjà déduites dans les coûts présentés ci-après.

3.9.2 Coûts de la galerie souterraine

Les coûts de la galerie souterraine (lot C) selon la nouvelle variante, y compris les honoraires des différents mandataires pour toutes les phases de prestations selon la norme SIA se montent à 48 420 000 francs.

Ils s'articulent de la manière suivante:

	Fr.
Gros œuvre, y. c. acquisition de terrain et investigations géologiques	34 800 000
Aménagements sécuritaires, aménagements extérieurs	3 000 000
Honoraires des différents mandataires, divers (5%)	7 200 000
Total	45 000 000
TVA 7,6%	3 420 000
Total TTC	48 420 000

4. SITUATION FINANCIÈRE DU PROJET POYA AU 30 JUIN 2009

Les coûts indiqués ci-après s'entendent toutes taxes comprises (avec un taux de TVA de 7,6%).

L'indexation et le renchérissement des coûts jouent un rôle important dans un projet de cette ampleur, étalé sur plusieurs années. L'indexation est calculée avec l'indice suisse des prix de la construction, Espace Mitteland. Elle est appliquée 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.

La valeur de l'indice utilisée dans le décret du 23 juin 2006 relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement pour la construction du pont et du tunnel de la Poya et l'aménagement à quatre voies de la route de Morat à Fribourg et Granges-Paccot était celle d'octobre 2005, soit 114,4 points.

4.1 Evolution des coûts des travaux autorisés par décret du 23 juin 2006

4.1.1 Décret du 23 juin 2006

Le crédit d'engagement ouvert par décret du 23 juin 2006 auprès de l'Administration des finances se monte à 58 072 000 francs (valeur octobre 2005, indice 114,4 points).

Ce crédit correspond à la part cantonale pour les travaux, dont le montant total est estimé à 120 millions de francs. Le solde des coûts correspondant à la contribution fédérale reçue au titre du fonds d'infrastructure, à la participation de la commune de Granges-Paccot et des tiers, ainsi qu'au montant du décret déjà adopté pour les études.

4.1.2 Situation au 16 janvier 2009, selon rapport d'audit de l'Inspection des finances

Dans son rapport d'audit du 16 janvier 2009 sur le projet Poya commandé par le Directeur de l'Aménagement, de l'environnement et des constructions, l'Inspection des finances annonçait un coût total prévisible des travaux de 137 677 000 francs. Ce montant s'articulait de la manière suivante:

	Fr.
Montant du décret	120 000 000
Indexation (indice octobre 2008 128,0 pts)	13 000 000
Modifications de projet	4 677 000
Total	137 677 000

Cette situation a été annoncée en conférence de presse le 6 février 2009.

4.1.3 Situation au 30 juin 2009

Les coûts des travaux estimés à 120 millions de francs en octobre 2005 et 137 677 000 francs en janvier 2009 sont estimés au 30 juin 2009 à **140 070 000 francs**.

Cette différence s'explique par le fait que les travaux du lot principal du projet Poya, soit le pont de la Poya lui-même, ont été adjugés à un montant supérieur à celui devisé.

Cette situation, connue après avoir adjugé plus de 50% des montants des travaux, a été annoncée en conférence de presse le 10 juillet 2009.

4.1.4 Montant prévu dans le crédit de base pour le secteur de la galerie souterraine proposée

Le montant prévu dans le montant de 140,07 millions pour les travaux dans ce périmètre (lot C, une partie du tunnel et le lot H) est de **20 420 000 francs**.

5. MONTANT DU CRÉDIT DEMANDÉ

La plus-value nette pour la réalisation de la galerie souterraine se monte à:

	<u>Fr.</u>
Coût total brut des travaux	48 420 000
Part des coûts bruts prévu dans le crédit précédent	<u>-20 420 000</u>
Montant crédit additionnel demandé	28 000 000

6. COÛT TOTAL DU PROJET POYA AVEC LA GALERIE SOUTERRAINE

	<u>Fr.</u>
Montant prévisible des travaux	140 070 000
Plus-value pour la galerie souterraine	<u>28 000 000</u>
Montant total prévisible des travaux	168 070 000

6.1 Etat du crédit d'engagement de 2006

Comme déjà indiqué, les coûts bruts des travaux selon le message de 2006 se montent à 120 millions de francs TTC (octobre 2005, indice 114,4). Le crédit d'engagement ouvert auprès de l'Administration des finances se monte à 58 072 000 francs (indice 114,4). La valeur en avril 2009 (indice 124,4) est de 63 150 000 francs.

6.2 Contribution de la Confédération

Par décision du 17 juin 2008, la Confédération, par l'intermédiaire de l'Office fédéral des routes, confirmait sa participation relative aux projets de routes urgents et prêts à être réalisés dans le cadre des mesures visant à améliorer les infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations, en prenant en charge le 50% des coûts de construction plafonnés à 135 millions de francs, hors taxe, valeur avril 2005 (la date d'avril 2005 est spécifiée dans la décision de l'Office fédéral des routes du 17 juin 2008 avec une valeur de l'indice de 112,9 points), soit une contribution maximale de 80 028 095 francs TTC (valeur avril 2009, indice 124,4).

Les mesures d'accompagnement au projet Poya prises sur les territoires de la Ville de Fribourg et de la commune de Granges-Paccot sont également subventionnées à hauteur de 50% par la Confédération. Ces mesures sont globalement estimées à hauteur de 4 400 000 francs.

Dès lors, la contribution de la Confédération pour les travaux à charge du canton s'élève à:

	<u>Fr.</u>
Contribution brute	80 028 095
Part pour les mesures d'accompagnement dans les communes	<u>-2 200 000</u>
Solde de la contribution au bénéfice du canton	77 828 095

6.3 Synthèse de la situation

	<u>Fr.</u>
Montant total prévisible des travaux	168 070 000
Couverture par le crédit d'engagement de 2006	-63 150 000
Couverture par la contribution de la Confédération	<u>-77 828 095</u>
Solde	27 091 905

7. 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.

Il s'agit d'une dépense nouvelle au sens de l'article 23 de la loi sur les finances du 25 novembre 1994. Le crédit d'engagement additionnel est soumis au référendum financier facultatif.

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).

8. CONCLUSION

Le projet de la Poya complété par la galerie souterraine permettra à l'agglomération fribourgeoise de disposer d'une infrastructure performante et harmonieuse pour le bien de tous les utilisateurs, qu'ils soient piétons, cyclistes, passagers des transports publics ou automobilistes.

Annexes:

- Plan de situation indicatif au niveau de la surface
 - Plan de situation indicatif au niveau du sous-sol
-