



Rapport 2016-DAEC-56

12 avril 2016

du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le décompte final du projet Poya

Le présent rapport s'articule comme suit:

1. Introduction	1
2. Le projet Poya	1
3. Effets du projet Poya	2
4. Communication	3
5. Décompte final	3
6. Coûts d exploitation	4
7. Travaux à réaliser ces prochaines années	4
8. Conclusion	5

1. Introduction

Après plusieurs dizaines d'années de réflexions, d'études et de travaux, le nouvel itinéraire routier par le pont de la Poya, permettant de soulager le centre historique de la Ville de Fribourg, a été ouvert à la circulation le dimanche 12 octobre 2014.

Le présent rapport de présentation du décompte final du projet a été établi sur la base des factures honorées au 31 décembre 2015 et sur l'estimation du solde des prestations et des travaux encore à réaliser ou à facturer au-delà du 1^{er} janvier 2016 et jusqu'à la fin du projet.

2. Le projet Poya

2.1. Les grandes étapes du projet

La construction du pont de la Poya et de ses importants ouvrages annexes a fait l'objet de plusieurs messages et rapports du Conseil d'Etat au Grand Conseil ainsi que de plusieurs audits (voir bibliographie en annexe n° 2).

Le calendrier présenté en annexe n° 1 fait la synthèse des principales étapes du projet réalisé.

En 1989, la Ville de Fribourg, alors maître de l'ouvrage, organise un concours d'ingénieurs pour le pont de la Poya dont

l'association de bureaux lauréate a été retenue pour sa réalisation, 25 ans plus tard. Le 9 février 1995, le Grand Conseil accepte la motion des députés Bernard Garnier et Jacques Stephan visant à l'intégration du pont de la Poya au réseau des routes cantonales.

Le 10 mai 1996, le Grand Conseil octroie un crédit d'engagement pour les études du projet Poya. En août 1999, une première mise à l'enquête publique du projet soulève plus de 120 oppositions. Après avoir remis l'ouvrage sur le métier, une deuxième mise à l'enquête publique a lieu en juin 2005. Le 24 septembre 2006, le peuple fribourgeois accepte à 81% des voix le crédit de construction du projet Poya (message n° 259 du Conseil d'Etat), préalablement voté par le Grand Conseil le 23 juin 2006. Le 4 octobre 2006, soit une dizaine de jours après la votation populaire, les Chambres fédérales inscrivent le projet Poya comme projet urgent et prêt à être réalisé dans le domaine du trafic d'agglomération dans l'*Arrêté fédéral concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure* avec une participation plafonnée de la Confédération de 67,5 millions de francs (valeur 2005, hors taxe).

En janvier 2007 ont lieu l'enquête publique complémentaire des modifications ainsi que la mise en l'enquête de l'élargissement de la route de Morat. Le 28 novembre 2007, le projet Poya avec la route de Morat est dûment approuvé. Le 31 octobre 2008 est donné le premier coup de pioche du

projet Poya au carrefour Bellevue. Les dernières oppositions, sans effet suspensif, sont finalement écartées par le Tribunal fédéral le 13 juillet 2009. Le 3 février 2010, sur la base du message n° 170 du 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 St-Léonard (projet Poya), le Grand Conseil accepte un crédit complémentaire de 28 millions de francs (hors taxe). Cette modification du projet est mise à l'enquête publique en mai 2010 et approuvée le 10 juin 2011.

Le 3 septembre 2010 a lieu la pose de la première pierre du pont de la Poya, ouvrage symbolique du projet. Le 12 novembre 2010, le Grand Conseil prend acte du rapport n° 210 du 21 septembre 2010 du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur l'état de la situation du projet Poya au 30 juin 2010. Le même jour, le projet Poya est endeuillé par l'accident mortel d'un ouvrier du chantier. Le 28 octobre 2011, le tunnel du Palatinat est percé.

En avril 2012, suite à des problèmes géologiques, le Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions demande une analyse financière détaillée des travaux déjà réalisés et des travaux futurs. En mai 2012, les résultats de cette analyse chiffrent les coûts globaux attendus pour le projet Poya à 211 millions de francs. Suite à cette analyse, un débat a lieu au Grand Conseil qui institue une commission d'enquête parlementaire (CEP Poya) et accepte le postulat des députés Schoenenweid-Siggen.

Le 12 septembre 2012, la DAEC met en place un Groupe technique de suivi des mesures d'accompagnement du projet Poya (groupe constitué de représentants de l'Etat, de la Ville de Fribourg et de la commune de Granges-Paccot), principalement chargé de planifier la réalisation de ces mesures ainsi que des comptages indiqués dans l'approbation du plan directeur partiel des transports (PDpT). Le 30 novembre 2012, le Service des ponts et chaussées publie les mesures de restriction de circulation sur le pont de Zaehringen.

Le 20 juin 2013, le Grand Conseil débat du rapport intermédiaire de la CEP Poya et du rapport n° 40 du 27 novembre 2012 du Conseil d'Etat suite au postulat des députés Schoenenweid-Siggen.

Le 4 octobre 2013 a lieu la cérémonie officielle du clavage du pont de la Poya. Le 28 janvier 2014, le Tribunal cantonal rejette les recours contre la fermeture du pont de Zaehringen.

Le 24 juin 2014, le Grand Conseil débat du rapport final de la CEP Poya et du rapport du Conseil d'Etat n° DAEC-64 du 11 juin 2014.

Enfin, le 12 octobre 2014, après la fête d'inauguration et la journée portes ouvertes, a lieu l'ouverture au trafic du pont de la Poya et la fermeture du pont de Zaehringen qui devient propriété de la Ville de Fribourg.

Le 23 juin 2015, le Groupe technique de suivi des mesures d'accompagnement du projet Poya présente le rapport de monitoring et de controlling d'un bureau privé «*Contrôle d'efficacité du projet Poya Mesures d'accompagnement*». Le 18 décembre 2015, la Ville de Fribourg met à l'enquête publique les mesures d'accompagnement complémentaires au projet Poya et le Service des ponts et chaussées publie une mesure de restriction de circulation en lien avec ces mesures.

Le comité de pilotage (COPIL) est dissous lors de sa 27^e et dernière séance, le 11 mars 2016, séance durant laquelle il prend acte du décompte final, base du présent rapport.

2.2. Contrôles et audits externes

En avril 2008, suite au dépassement des coûts dans le projet de la route de contournement de Bulle H189 et à la demande du Directeur AEC, un audit du projet Poya a été réalisé par l'Inspection des finances (IF) qui a remis son rapport le 16 janvier 2009.

Depuis le début des travaux en octobre 2008, un rapport trimestriel a été mis en place pour le suivi financier.

Au printemps 2012, des problèmes géologiques sont signalés. Le 2 mai 2012, dans le cadre de la lecture des comptes 2011, le Directeur AEC a fait part de nouveaux soucis géologiques au Grand Conseil, annonçant que ceux-ci seraient chiffrés pour la fin du mois de mai et qu'il avait demandé qu'une analyse globale soit réalisée dans la foulée.

Au printemps 2012, le contrôle fédéral des finances effectue un audit des décomptes du projet Poya justifiant le versement des subventions pour la réalisation du pont de la Poya.

Suite à l'analyse financière demandée par le nouveau Directeur AEC en mai 2012, un débat a lieu au Grand Conseil le 15 juin 2012 qui débouche sur l'institution d'une commission d'enquête parlementaire. Celle-ci rend un rapport intermédiaire débattu au Grand Conseil le 20 juin 2013 et un rapport définitif débattu au Grand Conseil le 24 juin 2014.

En juin 2013, l'Inspection des finances lance un audit intermédiaire du projet Poya dont le rapport a été remis le 9 février 2015.

L'Office fédéral des routes, Office de la Confédération chargé de verser les contributions fédérales liées au projet Poya, reçoit les décomptes annuels sur la base desquels les contributions annuelles ont été versées.

3. Effets du projet Poya

Le plan directeur partiel des transports (PDpT), adopté par les conseils communaux des communes de Fribourg (juin 2007) et de Granges-Paccot (juillet 2007) et approuvé par la DAEC le 28 novembre 2007 simultanément à l'appro-

bation du projet, doit permettre le contrôle des effets induits par la mise en service, effective le 12 octobre 2014, du pont de la Poya. En tant que tel, ce plan directeur ne traite que de la thématique du trafic individuel motorisé sur certains secteurs des communes de Fribourg et de Granges-Paccot.

Le PDpT prévoit différentes mesures d'accompagnement qui font partie intégrante du projet Poya. La principale d'entre elles, sur le territoire de la commune de Fribourg, est la fermeture du pont de Zaehringen au trafic individuel motorisé. Mesure d'accompagnement centrale du projet et concomitante à l'ouverture du pont de la Poya, elle permet de soulager le quartier historique du Bourg, et plus particulièrement la cathédrale Saint-Nicolas, du trafic de transit. D'autres mesures d'accompagnement ont été réalisées pour empêcher le trafic de transit de se reporter sur les quartiers d'habitation. L'approbation du PDpT prévoit d'effectuer des comptages routiers six mois avant la mise en service du pont de la Poya (état de référence: août/septembre 2013) puis tous les six mois qui suivent cette mise en service sur une durée de deux ans.

Un bureau privé a été mandaté pour effectuer l'analyse de ces comptages et a publié, en juin 2015, un rapport intitulé «*Contrôle d'efficacité du projet Poya. Mesures d'accompagnement. Rapport de monitoring et de controlling 2015*». Ce rapport documente l'enquête menée au printemps 2015 et compare les nouvelles valeurs avec celles d'avant l'ouverture du pont. Sur la base des comptages routiers effectués, il montre que les mesures d'accompagnement mises en place remplissent globalement leur objectif, à savoir plafonner le trafic sur les axes influencés par le pont et préserver le site du quartier du Bourg. Seule l'avenue Général-Guisan (+43% printemps 2015 / +21% automne 2015) ne satisfait pas les conditions fixées.

Depuis, conformément au PDpT, de nouvelles réflexions ont été menées par la Ville de Fribourg. Des mesures d'accompagnement complémentaires ont été développées sur le secteur de l'avenue Général-Guisan. La Ville de Fribourg les a mises à l'enquête le 18 décembre 2015 et prévoit, sous réserve d'oppositions ou de recours, leur exécution pour le printemps 2016. Une dernière campagne de comptages routiers se déroulera à l'automne 2016. Deux ans après la mise en service du pont de la Poya (octobre 2016), l'ouvrage sera considéré comme terminé et les augmentations ultérieures de trafic sur les axes indiqués dans le PDpT ne pourront alors plus lui être imputées.

4. Communication

Dès le début des travaux, le chantier du pont de la Poya a eu un fort impact sur la population. Un pavillon d'information a été mis en place, dans le parc de la Poya. Des maquettes du pont et des ouvrages souterrains y ont été installées, ainsi qu'une galerie de photos retraçant le déroulement des travaux

du chantier. Pendant trois ans et demi, le pavillon a été ouvert deux fois par semaine. Parallèlement, plusieurs centaines de visites de chantier ont également été organisées, qui ont réuni plus de 35 000 personnes, venues principalement du canton de Fribourg mais aussi d'ailleurs en Suisse et de l'étranger.

Deux journées portes ouvertes ont été organisées pendant la durée des travaux. La première s'est déroulée le 28 mai 2011, la seconde le 2 juin 2012. A chaque fois, des milliers de «curieux» se sont déplacés pour découvrir les travaux et leur complexité.

Un livre-souvenir a également été publié pour l'inauguration du projet. L'ouvrage, tiré à 3000 exemplaires, retrace les 6 années de construction du pont de la Poya et des ouvrages souterrains. Ses 180 pages font la part belle aux photos exclusives de ce qui a été et restera un des chantiers les plus emblématiques du canton de Fribourg.

Les festivités d'inauguration du pont de la Poya se sont déroulées les 10, 11 et 12 octobre 2014. La cérémonie officielle d'inauguration s'est déroulée le vendredi 10 octobre, en présence notamment de la Conseillère fédérale Doris Leuthard et de quelque 700 invité(e)s officiel(le)s. Les Fribourgeoises et les Fribourgeois ont pu découvrir le pont et les ouvrages souterrains le samedi 11 octobre lors d'une grande journée portes ouvertes. Au total, plus de 50 000 personnes y ont participé. Le lendemain, dimanche 12 octobre, le projet a été mis en service.

Un site Internet – à l'adresse www.pontpoya.ch – a été élaboré, consacré aux travaux du pont et des ouvrages souterrains ainsi que des manifestations citées. Ce site a permis de suivre le déroulement des travaux, notamment grâce aux photos prises régulièrement au cours du chantier. Il restera accessible encore quelques années.

5. Décompte final

5.1. Coût total

Le montant final du projet Poya est de 209 880 774 francs (y c. les montants encore à investir ces prochaines années), selon le rapport d'état final du projet Poya du 23 février 2016. Ce chiffre se situe dans la limite du montant de 211 millions, annoncé en mai 2012, lors de l'analyse financière demandée par le Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions, le Conseiller d'Etat Maurice Ropraz.

Ce montant se répartit de la manière suivante:

Travaux, prestations	Coûts en francs TTC	%
Lot A: collecteurs route de Morat	1 057 795	0,5
Lot B: aménagement de la route de Morat (passe de 2 à 4 voies)	1 949 858	0,9
Lots C et C1: galerie souterraine	46 660 999	22,2
Lot D: tunnel et prestations CFF	45 864 487	21,9
Lot E: pont de la Poya y c. couverture phonique	66 665 674	31,8
Lot F: carrefour Bellevue	1 595 303	0,8
Lot G: accès Palatinat (provisoire et définitif)	4 321 431	2,1
Lot J: travaux électromécaniques (éclairage, surveillance, sécurité, etc.)	5 835 321	2,8
Lots K: lots traversants (peinture, portes, défense incendie, signalisation)	2 579 480	1,2
Lot L: assainissement contre le bruit	330 000	0,2
Lot O: études, projets, directions des travaux, frais	29 011 854	13,8
Lot P: frais administratifs, y c. routes nationales	570 878	0,3
Lot R: acquisitions de terrain	3 185 694	1,5
Mesures d'accompagnement + participations à charge de l'Etat	252 000	0,1
Total	209 880 774	100

5.2. Couverture financière

Le projet Poya a été inscrit comme «projet urgent» dans l'«arrêté fédéral concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure» avec un montant plafonné à disposition, pour autant que les travaux débutent avant le 31 décembre 2008, de 67,5 millions de francs hors taxe, correspondant à 50% d'un montant de 135 millions de francs hors taxe (valeur 2005). A noter qu'une part de 1 950 000 francs hors taxe est dévolue à subventionner les mesures d'accompagnement. En tenant compte de l'indexation et du renchérissement ainsi que la TVA (7,6%/8%), selon les pronostics de l'OFROU au 31 décembre 2015, le canton de Fribourg recevra finalement un montant de 82 210 656 francs (**79 834 128 francs** en déduisant la part de subvention pour les mesures d'accompagnement).

En complément de la contribution fédérale, la couverture financière du projet a fait l'objet de 2 crédits d'engagement cantonaux (un crédit d'étude en mai 1996, le crédit de construction en 2006 (message n° 259 du 25 avril 2006) et un crédit complémentaire pour la galerie souterraine (message n° 170 du 17 novembre 2009) dont les valeurs cumulées et indexée est de **95 391 618 francs**

La couverture financière totale est donc de **175 225 746 francs**.

L'insuffisance de financement se monte à 34 655 028 francs (209 880 774-175 225 746), soit **19,8%** de la couverture financière à disposition.

6. Coûts d'exploitation

Le projet Poya génère des coûts d'exploitation supérieurs à une route cantonale normale du fait de son haut taux de par-

tie souterraine (tunnels et galerie souterraine) nécessitant de l'éclairage, de l'électromécanique notamment de la surveillance vidéo et du pilotage trafic ainsi qu'un nettoyage accru.

Les coûts annuels d'exploitation de l'ordre de 510 000 francs sont financés par le *Fonds cantonal pour les routes principales suisses sises sur le territoire fribourgeois* créé en 2009 suite à l'entrée en vigueur de la RPT.

Les installations électromécaniques nécessaires à cet ouvrage avoisinent un montant de l'ordre de 6 millions de francs (informatique, détecteurs, senseurs, caméras, sondes, éclairage, câblage) dont une partie a une durée de vie de l'ordre de 10 à 15 ans. Leur renouvellement sera planifié en conséquence.

7. Travaux à réaliser ces prochaines années

A côté des tâches normales subséquentes à la fin des travaux (suivi des travaux de garantie et archivage des dossiers), les travaux et prestations suivants, compris dans le coût total annoncé au chapitre 5.1, doivent encore être réalisés:

- > la réalisation d'une chambre d'équilibrage au Palatinat pour la défense incendie;
- > les travaux de finitions notamment les réparations des dégâts imputables au chantier;
- > la finalisation des mesures paysagères et écologiques, la mise en place du reboisement de compensation et le suivi des remises en état des terrains;
- > le suivi des mesures d'accompagnement conformément au PDpT;
- > l'inscription des verbaux de route.

8. Conclusion

Les principaux enseignements que l'Etat tire de ce grand chantier ont été largement exposés par le Conseil d'Etat dans la procédure de la CEP Poya.

Le projet Poya est très certainement le projet le plus important et le plus complexe que l'Etat de Fribourg a eu à gérer jusqu'à ce jour. La technicité des travaux de génie civil, les conditions géologiques et environnementales, le cadre urbain dans lequel la construction a été menée ont été autant de défis à relever pour donner naissance à un ouvrage déjà emblématique du canton de Fribourg.

Le Conseil d'Etat prie le Grand Conseil de prendre acte du présent rapport.

Annexes:

—
Calendrier des principaux événements du projet Poya
Bibliographie

Fribourg, mars 2016

Projet Poya : calendrier des principaux événements

	1989	1990–94	1995	1996	1997 – 2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Concours d'ingénieurs par la Ville de Fribourg																
Grand Conseil : débats concernant le projet Poya																
Vote populaire pour le crédit de construction																
Vote des chambres fédérales sur l'arrêté du fonds d'infrastructure																
Mises à l'enquête et approbations du projet (et modification)																
Modification du projet (galerie souterraine) avec décision du Grand Conseil																
Audit de l'inspection des finances																
Travaux : septembre 2008 – octobre 2014																
Commission d'enquête parlementaire CEP Poya																
Journées portes ouvertes au public																
Procédure des mesures de restriction de circulation sur le pont de Zaehringen																
1er coup de pioche, pose de la première pierre et clavage du pont, ouverture																





ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Service des ponts et chaussées SPC
Tiefbauamt TBA

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 305 36 44, F +41 26 305 36 51
www.fr.ch/spc

—

Fribourg, mars 2016

Rapport sur le décompte final du Projet Poya

Bibliographie

- > 16 août 1995 : message n° 267 du Conseil d'Etat au Grand Conseil accompagnant le projet de décret relatif à l'ouverture d'un crédit d'engagement de 1 480 000 francs (études complémentaires, acquisitions de terrain et fouilles archéologiques) pour le pont et la galerie de la Poya à Fribourg.
- > 25 avril 2006 : message n° 259 du Conseil d'Etat au Grand Conseil accompagnant le projet de décret relatif à l'octroi du 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.
- > 4 octobre 2006 : arrêté fédéral concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure.
- > 16 janvier 2009 : rapport d'audit de contrôle de l'Inspection des finances « H182 projet Poya et mise à 4 voies de la route de Morat ».
- > 17 novembre 2009 : message n° 170 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 St-Léonard (projet Poya).
- > 21 septembre 2010 : rapport n° 210 du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur l'état de la situation du projet Poya au 30 juin 2010.
- > 27 novembre 2012 : rapport n° 40 du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat 2012.12 André Schoenenweid / Jean-Pierre Siggen – Situation financière et technique et manque de couverture financière du projet Poya.
- > Mai 2014 : rapport final de la commission d'enquête parlementaire Poya et ses annexes.
- > 11 juin 2014 : rapport n° DAEC-64 du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le rapport final de la commission d'enquête parlementaire Poya.
- > 9 février 2015 : rapport d'audit de l'Inspection des finances relatif à la révision intermédiaire du projet Poya (H182) et mise à 4 voies de la route de Morat (DAEC).
- > Rapports trimestriels d'état du projet (semestriels dès 2015, 28 rapports) entre le 31 octobre 2008 et le 31 décembre 2015.

