

**RAPPORT N° 142** 7 juillet 2009  
**du Conseil d'Etat au Grand Conseil**  
**sur le postulat 2003.07 Denis Grandjean**  
**concernant la construction d'aires**  
**de stationnement pour voitures aux entrées**  
**des autoroutes de notre canton**  
**(parkings point de contact)**

Nous avons l'honneur de vous soumettre un projet de rapport concernant la construction d'aires de stationnement pour voitures aux entrées des autoroutes de notre canton (parkings point de contact).

## 1. INTRODUCTION

Par un postulat déposé et développé le 13 mars 2007 (*BGC 2007*, p. 283), le député Denis Grandjean proposait que des aires de stationnement soient construites aux entrées d'autoroutes situées dans le canton. Dans sa motivation, le député faisait valoir que cette mesure favoriserait le covoiturage et contribuerait ainsi à réduire la pollution et l'utilisation des ressources énergétiques. Dans sa réponse du 18 décembre 2007, le Conseil d'Etat a proposé de prendre en considération ce postulat. Cette prise en considération a été acceptée par le Grand Conseil en séance du 1<sup>er</sup> avril 2008 (*BGC 2008*, p. 368).

Le plan cantonal des transports (PCTr), adopté par le Conseil d'Etat le 28 mars 2006, concrétise les objectifs de la politique cantonale des transports, détermine les critères permettant de prendre des décisions en matière de transports et indique l'ensemble des mesures générales à entreprendre pour atteindre les buts énumérés par la loi sur les transports.

Le chapitre 2.10.2 du PCTr traite de l'auto-partage et du covoiturage. Le covoiturage permet de réduire le nombre de véhicules en circulation en augmentant le taux d'occupation de ces derniers. Le PCTr prévoit que le canton développe l'auto-partage et le covoiturage pour ses propres besoins lorsque cela se justifie économiquement.

## 2. SITUATION ACTUELLE

### 2.1 Auto-partage

Dans son rapport sur le postulat N° 308.06 Denis Boivin/Jean-François Steiert concernant les voitures de service à disposition du public dans l'intérêt de l'Etat, de l'environnement et des usagers, le Conseil d'Etat s'est déclaré favorable à une utilisation plus large de l'auto-partage au sein de l'administration cantonale. A cette fin, il a chargé le Service des transports et de l'énergie (STE) de mener une étude de faisabilité, en collaboration avec les services concernés, dans le but d'évaluer plus précisément les conditions de mise en œuvre d'un tel système. Cette étude est en cours de réalisation.

### 2.2 Covoiturage

Le défi du covoiturage consiste à mettre en contact les automobilistes prêts à transporter des passagers dans leurs véhicules avec les personnes souhaitant se déplacer sur un trajet donné à une heure déterminée. Celles-ci sont en principe prises en charge à leur domicile ou à un emplacement convenu à l'avance.

Géré au moyen de centrales téléphoniques, le covoiturage est pratiqué depuis longtemps, notamment pour de longs trajets. Les moyens de communication modernes (internet et téléphonie mobile) permettent aujourd'hui de développer des nouvelles solutions dont la convivialité est accrue pour les automobilistes et les passagers intéressés. En Suisse, plusieurs sites de covoiturage ont été développés et permettent ainsi de mettre en contact les voyageurs désireux de recourir à ce système.

D'autre part, le covoiturage se pratique couramment par les personnes qui se connaissent au préalable, celles-ci convenant d'un point de rencontre à l'avance.

Un développement du covoiturage serait bénéfique à la fluidité du trafic, en particulier dans les agglomérations, et à l'environnement de manière générale. Toutefois, il faut relever que la pratique du covoiturage implique des contraintes supplémentaires pour le conducteur et le ou les passagers, en particulier le respect de l'horaire convenu.

En application du PCTr, un mandat de développement a été confié au consortium FriMobile, composé du département d'informatique de l'Université de Fribourg et de l'Ecole d'ingénieurs et d'architectes de Fribourg, afin de développer une solution informatique permettant de créer une telle plate-forme d'échange dans notre canton.

La poursuite de ce développement est en cours d'analyse. Suite au décès de l'initiateur de ce projet, le professeur Ambros Lüthi qui a développé ce projet avec beaucoup d'enthousiasme et de professionnalisme, les travaux de développement ont en effet été fortement réduits. Le STE évalue actuellement des solutions alternatives pouvant répondre aux objectifs du PCTr.

## 3. ANALYSE DE L'OPPORTUNITÉ DE CONSTRUIRE DES PARKINGS AUX ENTRÉES DES AUTOROUTES

### 3.1 Points de rencontre existants

Il y a lieu de distinguer les parkings points de contact des Park & Ride. Ces derniers sont des parkings relais conçus de manière à favoriser le transfert modal entre la voiture particulière et les transports collectifs terrestres (bus, tram, train, etc.). Dans le cas des parkings points de contact, il n'y a pas de transfert modal puisque ceux-ci sont conçus pour un transfert de voiture à voiture.

Dans l'idéal, le passager n'a pas besoin d'utiliser sa voiture pour rejoindre le lieu de rencontre convenu avec le conducteur. Si cela s'avère malgré tout nécessaire, les covoitureurs conviennent d'un point de rencontre où l'un des deux véhicules peut stationner sans encombre. Ainsi, certains parkings sont fréquemment utilisés à des fins de covoiturage, en particulier le long du tracé des autoroutes A1 et A12 qui traversent le canton. On peut ainsi citer, par exemple:

- les parkings des autoroutes de la Gruyère et de la Broye. Ces équipements offrent des conditions de rencontre idéales aux automobilistes désireux de pratiquer le covoiturage;
- le parking du terrain de football de Düdingen, situé à environ 300 mètres de la sortie autoroutière peut également servir de point de rencontre;

- plusieurs centres commerciaux offrent des places de parc gratuites à la jonction de Matran, lesquelles peuvent aussi servir de point de rencontre.

Dans le reste du canton, des parkings de moindre importance, situés souvent dans les villages les plus proches des jonctions autoroutières, permettent aux automobilistes de la région de se rejoindre avant de continuer leur déplacement ensemble.

Aussi, il apparaît qu'un ensemble de points de rencontre relativement bien répartis existe informellement dans le canton, aussi bien à proximité des jonctions autoroutières que le long des routes principales du réseau.

### 3.2 Nouveaux points de rencontre

La construction de nouvelles aires de stationnement implique:

- l'achat de terrains;
- la mise en zone à bâtir du secteur concerné;
- la construction d'infrastructures nécessaires pour ce type d'équipements (construction avec revêtement en dur, création d'accès, évacuation des eaux, éclairage, clôture, etc.).

Une quantité de moyens doit donc être consentie pour construire et exploiter des aires de stationnement adaptées aux besoins des utilisateurs. De tels équipements devraient donc être réalisés seulement aux endroits où l'utilisation de places existantes situées à proximité n'est pas possible. La détermination précise des besoins en cette matière ne pourra être effectuée que lorsqu'un système de covoiturage unifié pour le canton de Fribourg (par exemple via un site internet) sera opérationnel et permettra de mieux appréhender les lacunes du système, en particulier au niveau des places de stationnement.

Une fois les besoins établis, un projet pilote de construction d'une aire de stationnement dédiée au covoiturage pourra être évalué. A l'instar de ce qui se fait actuellement dans l'ouest de la France, notamment dans le Morbihan, ces places devront être officialisées par une signalisation claire et bénéficier d'un certain standard de sécurité.

### 4. CONCLUSION

Le premier défi du covoiturage consiste, avant tout, en la mise en exploitation d'un système efficace permettant de mettre en contact des automobilistes prêts à partager leurs véhicules pour des trajets effectués en commun. Aujourd'hui, plusieurs plates-formes de mise en contact existent mais il manque encore un véritable portail fribourgeois du covoiturage, utilisant les possibilités informatiques actuelles (visualisation des trajets sur une carte, statistiques sur l'utilisation du covoiturage, données de fiabilité des conducteurs, système d'alerte, etc.). Ce portail devrait regrouper l'ensemble des trajets des divers sites existant à ce jour et qui touchent le canton de Fribourg.

S'il s'avère que des voyageurs pris en charge via covoiturage doivent tout de même utiliser leurs propres véhicules pour une partie du trajet, les possibilités de parking public hors des centres urbains importants et aux abords des autoroutes sont nombreuses.

La construction d'aires de stationnement aux entrées des autoroutes n'apparaît donc, pour l'instant, pas indispensable au développement du covoiturage, lequel dépend prioritairement de la mise en place d'une véritable plateforme de contact entre les automobilistes intéressés par cette forme de prise en charge partagée.

Ainsi, les démarches doivent, dans un premier temps, se consacrer à la recherche d'une solution informatique ou autre permettant de mieux faire connaître le covoiturage et d'en rendre possible une exploitation efficace et viable.

Dans un deuxième temps et sur la base des expériences pratiques d'un tel système de covoiturage, il y aura lieu de réévaluer l'opportunité de construire des places spécifiques et, le cas échéant, de lancer un projet pilote, avec le concours actif des communes.

Nous vous invitons à prendre acte de ce rapport.

#### BERICHT Nr. 142

7. Juli 2009

#### des Staatsrats an den Grossen Rat zum Postulat 2003.07 Denis Grandjean über den Bau von Autoparkplätzen bei den Autobahneinfahrten in unserem Kanton (Kontakt-Parkplätze)

Wir unterbreiten Ihnen einen Berichtsentwurf über den Bau von Autoparkplätzen bei den Autobahneinfahrten in unserem Kanton (Kontakt-Parkplätze).

#### 1. EINLEITUNG

Mit dem am 13. März 2007 eingereichten und begründeten Postulat (*TGR 2007*, S. 283) schlug Grossrat Denis Grandjean vor, dass Autoparkplätze bei den Autobahneinfahrten in unserem Kanton gebaut werden. In seiner Begründung machte der Grossrat geltend, dass diese Massnahme Fahrgemeinschaften begünstigen würde und so dazu beitragen würde, die Luftverschmutzung und den Energieverbrauch zu reduzieren. In seiner Antwort vom 18. Dezember 2007 hat der Staatsrat das Postulat zur Annahme empfohlen und der Grosse Rat hat dieses Postulat an seiner Sitzung vom 1. April 2008 für erheblich erklärt (*TGR 2008*, S. 368).

Der kantonale Verkehrsplan (KVP), der vom Staatsrat am 28. März 2006 verabschiedet wurde, konkretisiert die Ziele der kantonalen Verkehrspolitik, legt die Kriterien fest, die es erlauben, Entscheidungen im Bezug auf den Verkehr zu fassen, und führt alle allgemeinen Massnahmen auf, die gefasst werden müssen, um die Ziele des Verkehrsgesetzes zu erreichen.

Das Kapitel 2.10.2 des KVP behandelt Car Sharing und Fahrgemeinschaften. Durch Fahrgemeinschaften werden die Fahrzeuge besser ausgelastet, was eine Reduktion der Anzahl Fahrzeuge im Verkehr ermöglicht. Der KVP sieht vor, dass der Kanton Car Sharing und Fahrgemeinschaften für die Kantonsverwaltung einführt, wenn sich dies finanziell lohnt.