



Rapport 2023-DAEC-1

17 janvier 2023

Création de places de covoiturage aux sorties des autoroutes du canton de Fribourg

Nous avons l'honneur de vous soumettre le rapport sur le mandat 2015-GC-66 déposé par les député-e-s Grandjean Denis, Jordan Patrice, Butty Dominique, Décrind Pierre, Longchamp Patrice, Grandgirard Pierre-André, Meyer Loetscher Anne, Collomb Eric, Collaud Elian, Boschung Bruno et accepté par le Grand Conseil le 13 octobre 2015 par 56 voix contre 23 et 18 abstentions. Ce mandat demande au Conseil d'Etat de créer des places de covoiturage aux entrées des autoroutes du canton dans un délai de 5 ans.

Le présent rapport s'articule comme suit :

Table des matières

1	Contexte	2
2	Etude de l'HEIA-FR sur la création de places de covoiturage	2
2.1	Déroulement de l'étude	2
2.2	Principaux résultats	2
2.3	Conclusions de l'étude	3
3	Suite envisagée à cette étude	3
3.1	Lignes directrices de l'Etat de Fribourg en matière de mobilité et de covoiturage	3
3.2	Projets de places de covoiturage aux abords des autoroutes	4
3.3	Mise en place d'un concept de covoiturage et d'un plan sectoriel	4
4	Conclusion	5

1 Contexte

La question de l'aménagement de places de covoiturage dans le canton de Fribourg a été posée au Conseil d'Etat par le biais de quatre interventions parlementaires entre 2007 et 2015. Celle des députés Nicole Lehner-Gigon et Nicolas Rime, intitulée « Places de parc pour les utilisateurs du covoiturage », a fait l'objet d'un rapport daté du 20 mai 2014. Il contient une statistique d'utilisation des 20 places de covoiturage situées à proximité de la jonction autoroutière de l'A12 à Vulruz (mises en service le 28 septembre 2012 par l'Etat de Fribourg¹) qui montrait que ces places étaient très bien utilisées, mais soulignait le prix élevé de leur aménagement : environ 11 000 francs par place². Le Conseil d'Etat concluait donc que la création de nouvelles places de covoiturage aux jonctions autoroutières « occasionne des dépenses élevées pour un rapport utilité-coût faible vue l'utilisation gratuite et principalement occasionnelle constatée à Vulruz » et « implique une utilisation accrue du sol alors qu'il y a, en général, de nombreuses places de parc gratuites et peu utilisées la journée dans les villages. »

Malgré ce préavis négatif, le Conseil d'Etat proposait au Grand Conseil, le 25 août 2015, d'accepter le mandat cité en titre et objet du présent rapport, soulignant qu'un nouveau bilan devait être tiré sur le fonctionnement de la place de covoiturage de Vulruz et sur l'opportunité d'en réaliser de nouvelles aux jonctions autoroutières du canton de Fribourg. Il précisait toutefois, qu'il y aurait lieu, pour leur aménagement, de prendre en considération les coûts et la difficulté de réalisation.

2 Etude de l'HEIA-FR sur la création de places de covoiturage

La Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement (DIME) a donc mandaté la Haute école d'ingénierie et d'architectes de Fribourg (HEIA-FR) afin qu'elle réalise une étude non seulement sur la création de places de covoiturage à proximité des jonctions autoroutières mais aussi que l'étude porte également sur la situation dans l'ensemble du canton.

2.1 Déroulement de l'étude

Cette étude, intitulée *Création de places de covoiturage aux sorties des autoroutes du canton de Fribourg – Etude de mobilité* et mise en annexe du présent rapport, s'articule en quatre phases. La première porte sur la pratique du covoiturage et ses potentiels de développement. Dans un deuxième temps, un diagnostic a été effectué sur la base de données statistiques, d'enquêtes in situ dans 8 aires de covoiturage (Domdidier, Givisiez, Vulruz, Payerne sud, Payerne nord, Matran, Granges-Paccot, Bulle) et d'un sondage auprès d'entreprises et d'administrations du canton. Ces deux premières phases ont permis d'identifier les sites géographiques les plus appropriés pour des aires de covoiturage (troisième phase) puis de définir, dans une quatrième phase, les contours d'une stratégie d'implantation et de mise en œuvre (modalités d'aménagement et de communication).

2.2 Principaux résultats

L'étude a mis en évidence qu'il existait d'ores et déjà de nombreuses petites places de covoiturage dans les communes du canton. Des aires « spontanées » de covoiturage ont également été répertoriées afin d'identifier les endroits où un besoin d'aménager des aires officielles de covoiturage existe.

¹ L'aménagement de l'aire de covoiturage de Vulruz a fait suite aux interventions parlementaires de Denis Grandjean (P2003.07) et de Patrice Jordan (QA 3343.10).

² L'aménagement de cette aire de covoiturage a coûté 165 000 francs sans les frais d'acquisition du terrain ; cela aurait coûté environ 220 000 francs s'il avait fallu acheter le terrain.

La stratégie d'implantation esquissée dans l'étude s'appuie sur ces places et a été mise en adéquation avec les critères et données suivants :

- > Non-concurrence avec les transports publics (exclusion d'implantation le long d'axes déjà bien desservis en transports publics) ;
- > Focalisation sur les itinéraires présentant une part modale des transports individuels motorisés majoritaire (60% et plus) ;
- > Analyse des trajectoires origines-destinations des mouvements pendulaires ;
- > Analyse des points de rencontre les plus utilisés (aires officielles et « spontanées ») et degré d'efficacité de chacun de ces points (potentiel de réduction des kilomètres parcourus en voiture grâce à la pratique du covoiturage).

Au total, 52 sites potentiels d'implantation de places de covoiturages ont été identifiés dont 31 préexistants et à renforcer (dimensionnement, aménagement, accessibilité, etc.), 7 à officialiser et 14 à créer. 9 se situent aux abords directs des jonctions autoroutières, 1 le long de l'autoroute (Restoroute), 17 au centre de villes ou de villages (axe traversant), 10 en entrée/sortie de villes ou de villages et 2 le long de routes de liaison entre deux localités. Pour certains emplacements, l'étude a estimé le besoin potentiel en termes de nombre de places. Ces données et ces chiffres se comprennent comme valeurs indicatives.

A noter qu'un sous-chapitre de l'étude de l'HEIA-FR est consacré spécifiquement aux aires de covoiturage à proximité des jonctions autoroutières.

2.3 Conclusions de l'étude

L'étude de l'HEIA-FR conclut que les résultats, notamment la stratégie d'implantation et de mise en œuvre esquissée doit être mise en cohérence avec les objectifs généraux en matière de mobilité de l'Etat de Fribourg. Ils sont par ailleurs à approfondir dans « une éventuelle étude ultérieure ». Elle souligne également qu'il est essentiel d'avoir un concept global du covoiturage, incorporant promotion, communication, plans de mobilité et soutien aux plateformes électroniques de covoiturage. Un tel concept doit inclure des places de covoiturage, mais leur aménagement étant coûteux et « lourd à mettre en œuvre », il faut privilégier « l'exploitation d'infrastructures de stationnement existantes ».

L'étude met en avant le rôle important que les communes, les entreprises et les institutions ont à jouer en offrant des places de covoiturage au plus proche des habitations et des lieux de travail et en favorisant l'accès aux points de covoiturage par des modes de transport alternatifs à la voiture. En effet, « un système « covoiturage » optimal privilégierait au maximum » des places « situées chez les covoitureurs et dans les lieux d'emplois et d'activités. » Au final, et dans l'idéal, si l'on incite à un covoiturage ne nécessitant pas la mobilisation de plusieurs véhicules, « il ne serait alors plus nécessaire de créer d'aires de covoiturage, mais plutôt des points de rencontre pour le covoiturage. », puisque les utilisatrices et utilisateurs s'y rendraient, en transports publics, à pied ou à vélo.

En attendant l'avènement d'un tel système, les aires de covoiturage participent « à la diminution du trafic automobile sur le réseau et à la diminution du besoin en stationnement global. »

3 Suite envisagée à cette étude

3.1 Lignes directrices de l'Etat de Fribourg en matière de mobilité et de covoiturage

La nouvelle loi sur la mobilité (LMob), adoptée par le Grand Conseil le 5 novembre 2021 et qui entrera en vigueur en 2023, « a pour but de promouvoir une mobilité durable, sur les plans écologique, économique et social » (art. 1). Une mobilité durable permet d'atténuer son impact négatif sur l'environnement et sur les émissions de gaz à effet de serre (GES). L'Etat de Fribourg s'est fixé comme objectif de réduire ces émissions de 50 % d'ici à 2030 et d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050.

La réalisation de cet objectif, contenu dans le Plan Climat cantonal adopté par le Conseil d'Etat en juin 2021³, passe notamment par la réduction de l'empreinte carbone du secteur des transports « en tenant compte de la situation régionale (urbaine, rurale) ». Pour se faire, le Plan Climat veut :

- > Améliorer et promouvoir la mobilité douce (marche et vélo) et le réseau de transports publics dans le canton de Fribourg,
- > Réduire les émissions de GES de la mobilité individuelle liée aux loisirs,
- > Réduire les émissions de GES liées à la mobilité pendulaire et professionnelle,
- > Réduire les besoins en déplacement.

Le but du thème Mobilité combinée (T203) du Plan directeur cantonal est également la promotion d'« une mobilité durable respectueuse de l'environnement, compatible avec la densification de l'urbanisation et permettant de désengorger les réseaux routiers des villes et agglomérations (espace urbain) ». Parmi les moyens énumérés pour atteindre cet objectif figure l'encouragement au covoiturage.

En effet, si la diminution de la mobilité et le report modal des transports individuels motorisés vers les transports publics et la mobilité douce sont les principaux outils permettant la mise en place d'une mobilité durable, conformément à la LMob, le développement du covoiturage peut les compléter judicieusement à condition qu'il ne les concurrence pas. Le covoiturage permet de diminuer le nombre de kilomètres parcourus en voiture en les mutualisant et, ainsi, la réduction du flux de trafic sur le parcours commun. Il est donc important de faciliter sa pratique, même si son impact sur la mobilité reste marginal.

3.2 Projets de places de covoiturage aux abords des autoroutes

Parmi les besoins en places de covoiturage et les opportunités identifiés par l'étude de l'HEIA-FR, ceux aux jonctions autoroutières de Vulruz et de Châtel-Saint-Denis sont en cours de réalisation.

L'aire de covoiturage de Vulruz a été créée par l'Etat sur un terrain appartenant à l'Etat et à la commune, situé à 300 mètres de la jonction autoroutière de l'A12. Mise en service le 28 septembre 2012, elle comporte actuellement 20 places de parc. Etant donné sa forte utilisation et les nombreux stationnements hors case régulièrement constatés aux alentours, un projet d'extension de 17 places a été mis à l'enquête publique en 2017. Des oppositions, liées à ce parcage « sauvage » et aux incivilités constatées avec le parking actuel (déchets sur les parcelles voisines), bloquent cependant ce projet.

A Châtel-Saint-Denis, une place de covoiturage sera réalisée par la commune à proximité de la jonction autoroutière, sur la future centrale de chauffage. Les travaux de cette centrale ont débuté au printemps 2022. Cette place de covoiturage de 37 places pour les voitures et 10 pour les vélos devrait être disponible fin 2023.

3.3 Mise en place d'un concept de covoiturage et d'un plan sectoriel

En ce qui concerne les autres sites répertoriés par l'étude de l'HEIA-FR, notamment aux abords des autoroutes, le Conseil d'Etat envisage de les intégrer dans un plan sectoriel des places de covoiturage ou dans un plan sectoriel plus général traitant des interfaces multimodales, pour pouvoir les aménager ou les redimensionner de manière cohérente, en priorisant notamment les sites présentant un bon rapport coût/efficacité, tout en profitant des opportunités qui se présentent en termes d'acquisitions de terrains notamment. Sa politique en matière de mobilité demeurera axée en priorité sur la poursuite du développement des transports publics et du réseau de mobilité douce et sur une politique d'aménagement et de l'emploi permettant de réduire les besoins en mobilité.

En ce qui concerne plus particulièrement le covoiturage complémentaire aux transports publics, le Conseil d'Etat intégrera dans la stratégie globale de mobilité, qu'il va prochainement établir (art. 37 LMob), un concept de covoiturage complémentaire aux transports publics et à la mobilité douce, qui portera sur le renforcement du

³ Le Grand Conseil a accepté le 10 septembre 2021 le *Décret relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement pour la mise en œuvre du Plan Climat cantonal du canton de Fribourg*. Le montant du crédit est de 21 millions de francs.

covoiturage, mais aussi sur les plans de mobilité d'entreprises dont toute entreprise de plus de 50 employé-e-s devra désormais se doter (art. 49 de la LMob). L'étude de l'HEIA-FR servira de base à la mise en place de ce concept.

4 Conclusion

—

Le Conseil d'Etat invite le Grand Conseil à prendre acte du présent rapport.

Annexe

—

ETUDE DE MOBILITÉ - HAUTE ECOLE D'INGÉNIERIE ET D'ARCHITECTURE, FRIBOURG (HEIA-FR) : CRÉATION DE PLACES DE COVOITURAGE AUX SORTIES DES AUTOROUTES DU CANTON DE FRIBOURG (disponible uniquement en français)