

RAPPORT N° 142
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)

7 juillet 2009

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^{er} 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.

7. Juli 2009

BERICHT Nr. 142
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.

2. GEGENWÄRTIGE LAGE

2.1 Car Sharing

In seinem Bericht zum Postulat Nr. 308.06 Denis Boivin/ Jean-François Steiert über Car Sharing anstatt Dienstwagen im Interesse des Staates, der Umwelt und der Benutzer hat sich der Staatsrat für eine breitere Nutzung von Car Sharing innerhalb der Kantonsverwaltung ausgesprochen. Deshalb hat er das Amt für Verkehr und Energie (VEA) beauftragt, in Zusammenarbeit mit den betroffenen Dienststellen eine Machbarkeitsstudie durchzuführen, um die Umsetzungsbedingungen eines solchen Systems genauer zu untersuchen.

2.2 Fahrgemeinschaften

Die Schwierigkeit von Fahrgemeinschaften liegt in der Vermittlung zwischen den Autofahrerinnen und Autofahrern, die Passagiere mitnehmen wollen, und den Personen, die zu einem bestimmten Zeitpunkt eine bestimmte Strecke zurücklegen müssen. Grundsätzlich werden die Passagiere an ihrem Wohnort oder an einem vereinbarten Ort abgeholt.

Fahrgemeinschaften, insbesondere für Langstrecken, gibt es schon lange. Sie werden mittels Telefonzentralen verwaltet. Dank der modernen Kommunikationstechnologie (Internet und Mobiltelefone) ist es heute indes möglich, neue, benutzerfreundlichere Lösungen für alle Beteiligten zu entwickeln. In der Schweiz wurden bereits mehrere Webseiten für Fahrgemeinschaften geschaffen. Dank diesen Webseiten können Reisende, die von diesem System profitieren möchten, vermittelt werden.

Ansonsten werden Fahrgemeinschaften üblicherweise von Personen gebildet, die sich bereits kennen und im Voraus einen Treffpunkt vereinbaren.

Die Weiterentwicklung von Fahrgemeinschaften würde sich besonders in den Agglomerationen positiv auf den Verkehrsfluss auswirken und auch die Umweltbelastung verringern. Fahrgemeinschaften sind jedoch für die Fahrerinnen und Fahrer sowie die Passagiere mit Einschränkungen verbunden, denn insbesondere die vereinbarte Zeit muss eingehalten werden.

In Anwendung des KVP wurde dem Konsortium FriMobile, das vom Departement für Informatik der Universität Freiburg und von der Hochschule für Technik und Architektur Freiburg geleitet wird, ein Entwicklungsauftrag erteilt. Es soll eine Informatiklösung für die Schaffung einer Vermittlungsplattform für Fahrgemeinschaften in unserem Kanton aufstellen.

Eine Weiterführung dieses Projekts wird zurzeit geprüft. Nach dem Tod seines Urhebers, Professor Ambros Lüthi, der das Projekt mit Enthusiasmus und Fachkompetenz vorantrieb, wurden diese Arbeiten stark reduziert. Das VEA erwägt zurzeit alternative Lösungen, die den Zielen des KVP gerecht werden können.

3. ANALYSE DER ZWECKMÄSSIGKEIT DES BAUS VON AUTOPARKPLÄTZEN BEI DEN AUTOBAHNEINFÄHRTEN

3.1 Bestehende Treffpunkte

Es muss zwischen Kontakt-Parkplätzen und Park & Ride unterschieden werden. Letztere sind Anschlussparkplät-

ze, um vom Privatfahrzeug auf ein öffentliches Verkehrsmittel (Bus, Tram, Zug usw.) umzusteigen. Kontakt-Parkplätze dagegen dienen nicht zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr, sondern zum Umsteigen von Auto zu Auto.

Im Idealfall benötigt der Mitfahrer kein Auto, um zum vereinbarten Treffpunkt zu gelangen. Ist dies dennoch nötig, so wird ein Ort vereinbart, wo eines der beiden Fahrzeuge problemlos abgestellt werden kann. So werden bestimmte Parkplätze regelmässig für Fahrgemeinschaften genutzt und zwar insbesondere entlang der Autobahnen A1 und A12, die den Kanton durchqueren. Zum Beispiel:

- die Parkplätze der Autobahnraststätten «Restoroute de la Gruyère» und «Rose de la Broye». Diese Anlagen bieten ideale Voraussetzungen für Personen, die Fahrgemeinschaften bilden möchten;
- der Parkplatz der Sportanlage Birchhölzli (Düdingen), der rund 300 Meter von der Autobahnausfahrt entfernt liegt, kann auch als Treffpunkt genutzt werden;
- am Anschluss Matran bieten mehrere Einkaufszentren kostenlose Parkplätze an, die ebenfalls als Treffpunkte genutzt werden können.

Ansonsten gibt es im ganzen Kanton Parkplätze von untergeordneter Bedeutung, die es Autofahrerinnen und Autofahrern aus der Region ermöglicht, sich zu treffen und anschliessend gemeinsam weiterzufahren. Diese Parkplätze befinden sich oft in Dörfern, die in unmittelbarer Nähe von Autobahnanschlüssen liegen.

Des Weiteren scheint es eine Anzahl informeller Treffpunkte zu geben, die das ganze Kantonsgebiet relativ gut abdecken und die sich sowohl in der Nähe von Autobahnanschlüssen als auch entlang der Hauptstrassen befinden.

3.2 Neue Treffpunkte

Der Bau von neuen Autoparkplätzen beinhaltet:

- den Kauf von Land;
- die Einzonung der betreffenden Grundstücke in Bauzonen;
- die entsprechende Erschliessung für diesen Anlagentyp (Befestigung der Fläche, Bau von Zufahrtsstrassen, Entwässerung, Beleuchtung, Umzäunung usw.).

Der Bau und Betrieb von Autoparkplätzen, die den Bedürfnissen der Benutzerinnen und Benutzer angepasst sind, setzt also die Bereitstellung bedeutender Mittel voraus. Solche Anlagen sollten deshalb nur dort gebaut werden, wo die Nutzung bestehender, in der Nähe gelegener Parkplätze nicht möglich ist. Die spezifischen Anforderungen an solche Anlagen können indes erst nach der Inbetriebnahme eines einheitlichen Systems für Fahrgemeinschaften im Kanton Freiburg (zum Beispiel eine Webseite) genau definiert werden. Auch eventuelle Lücken des Systems, insbesondere im Bezug auf Parkplätze, werden sich in der Praxis besser feststellen lassen.

Sind einmal die Bedürfnisse abgeklärt, kann ein Pilotprojekt für den Bau eines für Fahrgemeinschaften bestimmten Parkplatzes geprüft werden. Nach dem Vorbild von Westfrankreich und insbesondere der Region Morbihan, sollten diese Parkplätze offiziell für Fahrgemeinschaften signalisiert werden und über einen gewissen Sicherheitsstandard verfügen.

4. SCHLUSS

Das erste Problem, das im Zusammenhang mit Fahrgemeinschaften gelöst werden muss, ist die Inbetriebnahme eines effizienten Vermittlungssystems für Autofahrerinnen und Autofahrer, die ihre Fahrzeuge auf bestimmten Strecken mit anderen Personen teilen wollen. Heute existieren bereits mehrere Vermittlungsplattformen, es fehlt jedoch ein echtes Freiburger Portal für Fahrgemeinschaften, das die aktuellen Möglichkeiten der Informatik ausnützt (Sichten der Fahrten auf einer Karte, Nutzungsstatistik von Fahrgemeinschaften, Daten über die Zuverlässigkeit der Fahrerin oder des Fahrers, Warnsystem usw.). Dieses Portal sollte alle Fahrten zusammenführen, die auf den verschiedenen bestehenden Websites angeboten werden und den Kanton Freiburg betreffen.

Wenn sich herausstellt, dass Reisende einer Fahrgemeinschaft trotzdem für einen Teil der Strecke ein eigenes Fahrzeug benötigen, bieten die öffentlichen Parkplätze, die ausserhalb der wichtigen Stadtzentren und in der Nähe von Autobahnen liegen, zahlreiche Alternativen.

Der Bau von Autoparkplätzen bei den Autobahneinfahrten scheint also für die Entwicklung von Fahrgemeinschaften vorerst nicht unabdingbar zu sein. Fahrgemeinschaften sind vor allem auf die Schaffung einer Vermittlungsplattform für Personen, die sich für diese gemeinsame Transportform interessieren, angewiesen.

Deshalb müssen Massnahmen in erster Linie der Erarbeitung von Lösungen gewidmet sein, die es erlauben, Fahrgemeinschaften über das Internet oder sonstige Kommunikationsmittel besser bekannt zu machen und die Nutzung dieses Systems effizient und zukunftsfähig zu gestalten.

Anhand der praktischen Erfahrungen solcher Fahrgemeinschaften kann die Zweckmässigkeit neuer, speziell für diesen Zweck vorgesehener Parkplätze zu einem späteren Zeitpunkt neu bewertet und allenfalls ein Pilotprojekt unter aktiver Beteiligung der Gemeinden gestartet werden.

Wir bitten Sie, diesen Bericht zur Kenntnis zu nehmen.
