



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Question Roth Pasquier Marie-France / Dafflon Hubert

2019-CE-236

Comment le Conseil d'Etat entend-il financer les stationnements pour vélos et les parcs-relais ?

I. Question

Voilà presque un an, en décembre 2018, le Conseil d'Etat adoptait coup sur coup un plan sectoriel vélo (10 décembre) et un plan sectoriel des parcs-relais (18 décembre). Deux documents particulièrement importants à l'heure où toutes les autorités, qu'elles soient fédérales, cantonales, régionales ou communales, doivent entreprendre des mesures significatives pour limiter les effets du réchauffement climatique.

Dans son rapport consacré aux parcs-relais, le canton reconnaissait une proportion bien supérieure à la moyenne suisse des distances parcourues en voiture par nos 126 000 pendulaires cantonaux (p. 26 et p. 29). C'est dire que la marge d'amélioration peut être substantielle.

Si, concernant les pistes et bandes cyclables découlant du plan sectoriel vélo, l'article 54a de la loi sur les routes oblige clairement l'Etat de réaliser ces infrastructures, la réalisation des parcs-relais est beaucoup moins claire.

Le Conseil d'Etat précisait encore dans son rapport sur les parcs-relais : Le canton doit se doter d'une planification en matière de parcs-relais, de façon à avoir une vision globale et cohérente à l'échelle du canton, vis-à-vis des exploitants des transports publics et des propriétaires concernés. (...) Cette planification sera intégrée à la révision en cours du plan directeur cantonal. Elle permettra au canton de préavisier, conseiller et, le cas échéant, de soutenir les projets.

Or, le plan directeur cantonal approuvé en mai 2019 ne donne que des indications très générales dans les deux thèmes qui ont des liens avec les parcs-relais (T202 Transport individuel motorisé et T203 Mobilité combinée).

On peine à comprendre comment concrètement le Conseil d'Etat entend soutenir ces projets. Qui sont ces propriétaires concernés ? Comment le Conseil d'Etat se propose-t-il d'exiger / de demander aux exploitants des transports publics, CFF et TPF pour ne citer que les plus présents dans notre canton, de réaliser ces parcs-relais ?

S'il faut viser en priorité la complémentarité avec des parkings déjà existants de grands générateurs de trafic (ex. centres commerciaux), il s'avère que les besoins financiers pour ces parcs-relais, qu'ils soient destinés aux voitures ou aux vélos, sont conséquents. Il suffit, pour en prendre la mesure, de mettre en lien le manque de places et le coût financier de ces places : si le manque de places dans les parcs-relais est, en dehors de la gare de Fribourg, estimé à 1080, dont 510 en ouvrage, le manque de places de vélos (là aussi en dehors des vélostations) estimé à 1550 places est tout aussi déroutant.

Dans le cas des travaux de réaménagement de la gare de Bulle, le coût des aménagements pour les stationnements vélo d'un montant de 1 900 000 francs est soutenu par la Confédération dans le cadre du plan d'agglomération 3^e génération.

Le Conseil d'Etat va-t-il s'engager et soutenir, comme le fait la Confédération, de tels projets ? Ces projets permettraient de résoudre des problèmes de mobilité touchant l'ensemble des citoyens de ce canton tout en participant significativement à l'effort commun qui est fait en faveur du climat.

26 novembre 2019

II. Réponse du Conseil d'Etat

1. Plan sectoriel des parcs-relais

Le Plan directeur cantonal (PDCant) prévoit de « mettre en place des parcs-relais dans toutes les gares du canton et aux arrêts de bus dans des régions non-desservies par les lignes ferroviaires » et le Plan cantonal des transports (PCTr) précise que le Service de la mobilité (SMo) « élabore une planification générale des emplacements d'installations P+R » (décision 2.10.1). Ces dispositions ont abouti à l'adoption le 18 décembre 2018 du plan sectoriel des parcs-relais par le Conseil d'Etat. Il lie les autorités cantonales et communales et est concrétisé par une carte qui fournit les indications suivantes :

- > localisation des installations de stationnement des voitures et des infrastructures vélos aux abords immédiats des haltes ferroviaires du canton ;
- > indication sur la planification par les mentions « Minimum à maintenir », « A améliorer », « A créer » ou « A transformer ou à créer en ouvrage » ;
- > indication sur la qualité de la desserte et le nombre de clients potentiels de chaque halte ferroviaire par le biais d'une classification des haltes ferroviaires en cinq catégories.

2. Etude des parcs-relais aux haltes ferroviaires du canton de Fribourg

Le plan sectoriel des parcs-relais a été élaboré sur la base de l'*Etude des parcs-relais-aux gares du canton de Fribourg*¹ réalisée par un bureau externe, en collaboration avec le SMo. Cette étude porte sur l'ensemble des 66 haltes ferroviaires du canton de Fribourg à l'horizon 2035², auxquelles ont été ajoutés les arrêts de bus de Farvagny-le-Grand, Le Mouret village, Plaffeien Dorf et Tafers Dorf situés dans des régions non desservies par le train. Elle a permis :

- > d'analyser la situation actuelle aux abords des gares ferroviaires,
- > d'estimer la clientèle potentielle,
- > d'estimer le dimensionnement en places de stationnement des parcs-relais existants ou à créer à proximité de chaque halte ferroviaire du canton de Fribourg, ce en fonction de la qualité de leur desserte puis du nombre de clients potentiels présents dans leur bassin-versant.

¹ *Etude des parcs-relais aux gares du canton de Fribourg. Analyse de l'état existant et du potentiel clientèle. Recommandations pour le dimensionnement et l'aménagement*, décembre 2017. Cette étude est disponible sur le site de l'Etat de Fribourg : https://www.fr.ch/sites/default/files/2019-02/fr_ANX_Plan_Sectoriel_Parcs-Relais_Rapport_Etude.pdf

² Compte tenu de sa singularité en comparaison avec les autres gares et haltes ferroviaires du canton, la gare de Fribourg/Freiburg n'a pas été analysée dans cette étude.

Au total, le besoin en places de stationnement supplémentaires est estimé à 1080 pour les voitures et 1550 pour les vélos. Il est toutefois prévu de réaliser des parcs-relais en ouvrage (parkings couverts en silo ou souterrains) aux gares de Bulle, Châtel-Saint-Denis, Düdingen, Estavayer-le-Lac, Givisiez, Murten/Morat et Romont³. Les différents calculs et estimations figurent dans un tableau évolutif et qui constitue une aide à la planification pour le SMO.

Les estimations de cette étude sont indicatives ; le dimensionnement effectif des parcs-relais sera déterminé en collaboration avec les entreprises de transport, les communes ou les privés concernés.

3. Réalisation et financement par l'Etat du plan sectoriel des parcs-relais

Les créations et les agrandissements de parcs-relais existants⁴ prévus dans le plan sectoriel des parcs-relais seront réalisés par les entreprises de transport ou, éventuellement, par les communes concernées ou des privés. Ils pourront être faits par étape et devront respecter les prescriptions des normes VSS ad-hoc.

La loi sur les transports (LTr) permet en principe le subventionnement par l'Etat de Fribourg de l'aménagement de parcs-relais aux haltes ferroviaires du canton. En effet, l'article 30 al. 3 stipule d'une manière générale qu'il « peut accorder aux entreprises de transports, aux communautés régionales ou aux communes une contribution financière destinée à garantir les prestations de service public (...), notamment une offre de prestations de transports publics tenant compte de l'économie et de la politique sociale ».

L'article 35 let. f précise que parmi les investissements pouvant être pris en compte figurent « la construction de parcs de stationnement régionaux et l'aménagement de places de stationnement pour cycles et cyclomoteurs aux abords des gares de chemin de fer et d'autres installations de jonction entre les transports publics et les transports individuels, à condition que ces installations s'inscrivent dans une conception globale des transports ».

Pour les parcs-relais situés dans le périmètre d'une communauté régionale de transport (actuellement Mobul et l'agglomération de Fribourg) « une contribution financière représentant au maximum 50 % du solde des dépenses totales, après déduction des subventions fédérales et, le cas échéant, de subventions cantonales prévues par d'autres lois » peut être accordée par l'Etat en vertu de l'article 37.

A noter que Mobul et l'Agglomération de Fribourg prévoient plusieurs mesures d'aménagement de « vélostations » et de places de parc pour vélos dans leurs projets d'agglomération de 1^{re}, 2^e et de 3^e générations. Certaines de ces mesures peuvent bénéficier d'une aide étatique en vertu de ces trois articles de la LTr.

Il est cependant nécessaire de s'assurer qu'une éventuelle contribution de l'Etat ne soit pas destinée à un objet générant des bénéfices et, par conséquent, d'établir une méthodologie de calcul

³ L'estimation de 1080 places pour voitures concerne le dimensionnement de parcs-relais « standard » y compris aux gares de Bulle, Châtel-Saint-Denis, Düdingen, Estavayer-le-Lac, Givisiez, Murten/Morat et Romont. Si des parcs-relais en ouvrage y sont réalisés, les chiffres sont : 918 places « standard » auxquelles s'ajoutent environ 540 places en ouvrage.

⁴ L'étude a recensé 40 parcs-relais aux haltes ferroviaires du canton et 1018 places de stationnement pour voitures déjà aménagées.

économique. Il est donc prévu de réaliser, dans un premier temps, des projets-pilotes. Par ailleurs, le SMO a mandaté récemment une étude portant sur :

- > la tarification des places de stationnement des parc-relais,
- > l'harmonisation de cette tarification,
- > les moyens à mettre en œuvre afin d'inciter les utilisateurs de ces places à transborder de la voiture aux transports publics au plus près de leur domicile.

Sur la base de ces projets-pilotes et de cette étude sur la tarification, le Conseil d'Etat décidera de l'opportunité de subventionner l'aménagement de parcs-relais identifiés dans le plan sectoriel. Au cas où un subventionnement serait jugé opportun, une demande de crédit d'engagement serait, au besoin, adressée au Grand Conseil. Une ordonnance ou une directive serait également établie afin notamment de préciser les principes de base pour l'octroi de telles subventions et les exigences relatives aux installations de ces parcs-relais.

11 février 2020