

Message du Comité d'agglomération  
au Conseil d'agglomération

**Message en vue de la libération du crédit d'étude  
sur le développement des parkings d'échange P+R  
promus par l'Agglomération de Fribourg**

## Sommaire

I. Définitions.....	1
II. Etat des lieux.....	1
III. Enjeux .....	3
IV. Objectifs de l'étude.....	3
V. Coûts et délais.....	4
VI. Proposition à l'attention du Conseil d'agglomération .....	5

## Annexe

- projet d'arrêté

---

## Glossaire :

***Toutes les abréviations sont en italique dans le document.***

Agglomération	Agglomération de Fribourg (institution) en tant qu'organe politique (législatif et exécutif) doté d'un bureau administratif et technique
agglomération	agglomération fribourgeoise (territoire)
B+R	Places de stationnement B+R (Bike and Ride) pour vélos permettant la poursuite d'un trajet en transport public
canton	canton de Fribourg (territoire)
CFF	Chemins de fer fédéraux
Comité	Comité d'agglomération de l'Agglomération de Fribourg
communes membres	communes membres de l'Agglomération de Fribourg
Conseil	Conseil d'agglomération de l'Agglomération de Fribourg
Etat de Fribourg	Etat de Fribourg (organe politique)
P+R	parkings d'échange pour véhicules, promus par l'Agglomération de Fribourg, bénéficiant d'un tarif préférentiel à condition de poursuivre un trajet en transport public (dits Park and Ride)
PA	Projet d'agglomération de l'Agglomération de Fribourg
PA3	Projet d'agglomération de troisième génération de l'Agglomération de Fribourg
Park + Ride	stationnements donnant une correspondance, principalement, avec les bus (parfois possible avec les trains)
Park + Rail	stationnements donnant surtout une correspondance avec les trains
Règlement P+R	Règlement sur le stationnement des véhicules sur les parkings d'échange de l'Agglomération de Fribourg
SMo	Service de la mobilité de l'Etat de Fribourg
TP	transport-s public-s
TPF	Transport public fribourgeois Holding (TPF) SA

## **21 – 2016-2021 : Message en vue de la libération du crédit d'étude sur le développement des Parkings d'échange P+R promus par l'Agglomération de Fribourg**

Sur la base du budget d'investissement 2018 de l'Agglomération de Fribourg (ci-après Agglomération) adopté le 12 octobre 2017, le Comité d'agglomération (ci-après Comité) invite le Conseil d'agglomération (ci-après Conseil) à libérer un montant global de CHF 80'000 pour mener à bien une étude sur le développement des *parkings d'échanges promus par l'Agglomération* (ci-après P+R). Le Comité pourra ainsi concrètement démarrer ces importants travaux d'étude dès l'été 2018.

Monsieur le Président,  
Mesdames et Messieurs les membres du Conseil d'agglomération,

### **I. Définitions**

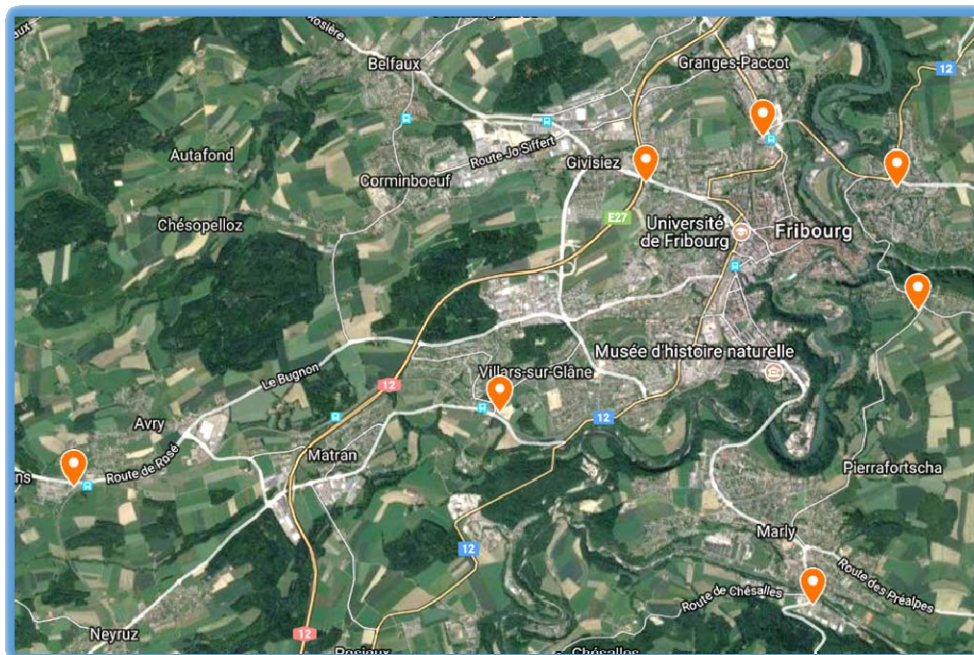
Le principe des P+R est de proposer une offre combinée incluant le stationnement d'un véhicule et l'utilisation des *transports publics* (ci-après TP). Cette offre s'adresse essentiellement aux personnes qui ne disposent pas d'une desserte TP performante depuis chez eux jusqu'à leur lieu de travail. Elle leur permet de déposer leur véhicule au parking d'échange le plus proche de leur domicile et desservi par les TP urbains, ainsi que de finir leur parcours en TP. Il faut dissocier deux types de parkings d'échange. Les *Park + Ride* sont des stationnements donnant une correspondance avec les bus. Les *Park + Rail* sont des stationnements donnant surtout une correspondance avec les trains. Ces derniers ne sont pas du ressort de l'Agglomération.

Une réflexion sur le stationnement pour vélos, de type *Bike + Ride* (B+R), est souvent associée à cette problématique de parkings d'échange pour véhicules. Pour les cyclistes habitant à l'extérieur de la zone dense et travaillant dans l'agglomération fribourgeoise (ci-après agglomération), il est parfois plus facile de déposer son vélo au premier arrêt TP disponible et continuer en bus, en particulier en présence de conditions atmosphériques difficiles.

### **II. Etat des lieux**

L'Agglomération dispose aujourd'hui de sept P+R totalisant plus de 1'000 places de stationnement. Les P+R sont situés en bordure du centre de l'agglomération (P+R de St-Léonard) ou plus souvent aux portes de l'agglomération (P+R de Rosé, P+R de Corbaroche). A noter que les *Transport public fribourgeois* (ci-après TPF) gèrent également des *Park + Ride* et des *Park + Rail* à proximité de gares de leur réseau ferroviaire. Les *Chemins de fer fédéraux* (ci-après CFF) gèrent, de leur côté, le *Park + Rail* de la gare de Fribourg et celui de Düdingen.

L'offre P+R de l'Agglomération a été développée en trois étapes, la dernière intervenant en 2013. La vocation P+R du parking du Guintzet, dont l'efficacité a été considérée comme insuffisante, a quant à elle, été supprimée en 2016. Une enquête a relevé que les places étaient principalement occupées par d'autres véhicules que ceux des usagers des bus.



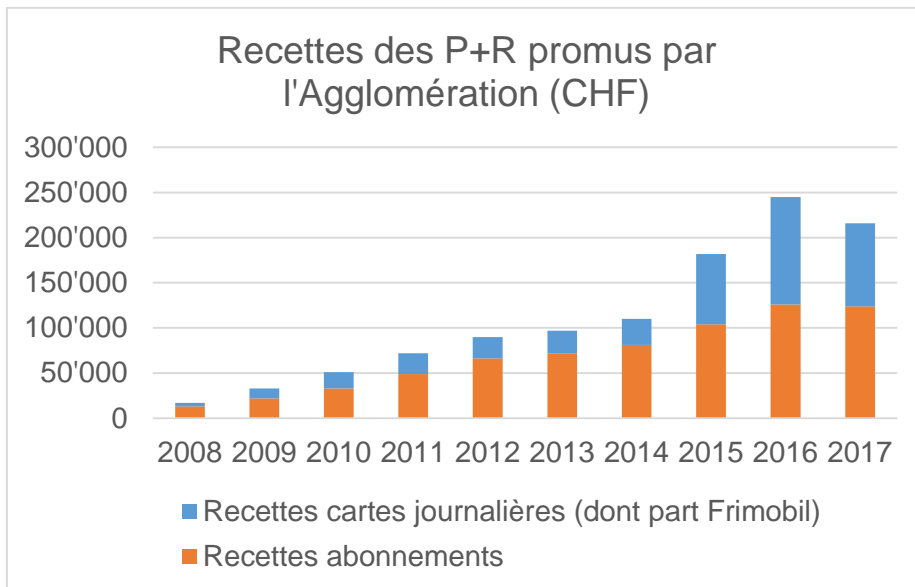
Localisation des P+R actuels

Il faut relever que l'offre aux sorties autoroutières est très faible.

Commune	Nom du P+R	Date de mise en service	Nombre de places	Lignes de bus et fréquence	Zone Frimobil
Fribourg	La Chassotte	2008	104	n° 3 - 15'	10
Fribourg	Heitera	2008	100	n° 2 - 7,5'	10
Villars-sur-Glâne	La Grange	2011	49	n° 5 - 15' et train	10
Avry	Rosé	2011	60	n° 11 - 30' et train-60'/30'	11
Fribourg	St-Léonard	2009	562	n° 1 - 7.5'/10' et train	10
Marly	Corbaroche	2013	110	n° 1 - 7.5'/10'	10
Fribourg	Bourguillon	2013	40	n° 127 - 30'	10
Fribourg	Guintzet	2008	supprimé en 2016		

#### Offre P+R

Les recettes tarifaires des P+R ont évolué selon la fréquentation de ces derniers. La vente des abonnements P+R (celui à CH 120 par année et celui à CHF 12 par mois) a bien augmenté, mais elle atteint un palier à environ 500 abonnements annuels et à approximativement 250 abonnements mensuels. Les cartes journalières combinées permettent le stationnement d'un véhicule et l'accès au réseau Frimobil dans l'agglomération. Le tarif d'une carte journalière est compris entre CHF 5.70 et CHF 10.90 selon les zones parcourues et la réduction éventuelle en la possession de l'utilisateur. Leur vente a été davantage en hausse entre 2008 et 2018. Cela peut signifier que le système P+R actuel dispose d'un noyau d'utilisateurs fidèles mais qu'il peine à se développer ou à en fidéliser davantage malgré une offre abondante en places de parc et des tarifs très bas. Les analyses réalisées confirment cette impression, avec des bilans différents selon les P+R.



La baisse des recettes en 2017, indiquée dans le tableau ci-dessus, est surtout liée à la suppression du P+R du Guintzet (142 places) fin 2016.

### III. Enjeux

L'Agglomération est dotée de P+R depuis septembre 2008 et sa stratégie n'a pas été significativement mise à jour depuis dix ans.

Le *Projet d'agglomération de troisième génération de l'Agglomération (ci-après PA3)*, adopté par le Conseil le 13 octobre 2016, fixe des objectifs élevés de report modal à horizon 2030 et l'amélioration significative de l'offre de bus jusqu'aux limites de l'agglomération. Dans les *projets d'agglomération de l'Agglomération (ci-après PA)*, le principe de l'extension de l'offre P+R, en passant sept à onze P+R d'ici 2030, a également été validé. Les PA prévoient des augmentations de capacité et des déplacements de P+R mais les modalités pratiques sont encore à définir.

Il est donc apparu nécessaire au Comité de mettre à jour, au plus vite, sa stratégie et notamment de préciser la localisation des futurs P+R promus par l'Agglomération de manière coordonnée avec les politiques d'urbanisation et des transports. Il faut aussi prendre en compte les évolutions intervenues depuis dix ans (véhicules électriques, etc.) et coordonner ce développement avec l'Etat de Fribourg ainsi que les CFF, ayant quant à eux adapté leurs stratégies. L'Etat de Fribourg a, par exemple, réalisé une étude des *Park + Rail* des gares du canton de Fribourg (ci-après canton) en 2017. Cette étude fixe des niveaux d'offre en parkings d'échange aux principales gares et ses conclusions au niveau de l'agglomération sont à prendre en compte. Les CFF et leurs partenaires ont également développé des perspectives autour des nouvelles gares de l'agglomération (Givisiez, Avry-Centre) ou des gares existantes (Düdingen). Ces perspectives sont à coordonner avec l'offre d'Agglomération. D'autres dossiers lancés par le Comité pourraient également être reliés à ces problématiques de P+R. Par exemple, dans le concept de centrale de régulation du trafic en cours d'étude, il serait possible d'envisager des rabattements sur les P+R promus par l'Agglomération et selon les charges de trafic.

### IV. Objectifs de l'étude

Un bilan approfondi devra être réalisé afin de connaître l'utilisation réelle des P+R promus par l'Agglomération et de mieux connaître leurs usagers. Une étude conduite en 2012, pour répondre à un postulat, avait donné quelques éléments pour les P+R existants alors. Depuis, des problèmes de saturation relatifs au P+R de la Chassotte ont été identifiés. Dans d'autres cas, la capacité actuelle est largement sous-utilisée, mais la cause est mal connue (offre TP insuffisante ? Tarification et communication inadéquates ?). Le stationnement pour riverains étant toléré, des conflits d'usage avec les usagers des P+R existent dans les parkings d'échange à faible capacité comme celui de la Heitera.

La **connaissance des usagers** des P+R doit être actualisée. Il serait intéressant de connaître leur profil selon leur origine géographique et la durée d'utilisation. En 2012, la moitié des places occupées des P+R étaient des véhicules, dont les conducteurs n'empruntaient pas les TP. Ce chiffre doit être actualisé. Les études précédentes ont noté que l'augmentation du nombre d'abonnements ne se traduit

pas toujours par une hausse de l'utilisation des *P+R* : combien de détenteurs d'abonnements annuels *P+R* utilisent quotidiennement les *P+R* ? Le prix modique des abonnements actuels fait qu'il est parfois intéressant pour un riverain d'acheter cet abonnement *P+R* pour le stationnement de sa voiture pour une longue durée.

### **Préciser le potentiel actuel et futur en matière d'utilisation *P+R***

La demande actuelle et future doit être analysée à l'aide des données sur les usagers actuels mais aussi avec celle des données sur le développement futur et la politique d'agglomération. Seront notamment pris en compte :

- le nombre de voyageurs aux arrêts de bus considérés,
- la population du bassin versant du *P+R*, permettant d'extrapoler les usagers potentiels,
- les volumes de trafic sur le réseau routier.

Cette analyse doit aboutir à une **stratégie de développement** en termes de nombre de places et de localisation des stationnements. L'étude doit localiser et dimensionner les équipements des *P+R* pour les quinze prochaines années. Cela pourrait donner naissance à de nouveaux *P+R* autour des jonctions autoroutières. Mais cela pourrait aussi passer par le déplacement ou la suppression d'un *P+R* mal placé par rapport à l'évolution de l'urbanisation ou la politique des transports. L'analyse doit aboutir à une description fonctionnelle des futurs équipements et à un budget d'investissement. Le nombre de bornes de recharge pour véhicules électriques doit également être précisé ainsi que le stationnement de vélos et de *vélos en libre-service (VLS)* autour des *P+R*.

De plus, l'étude doit préciser **certaines modalités de signalisation** des *P+R* car leur signalétique est insuffisante. Des potentiels d'amélioration existent et pourraient être concrétisés avec les *communes membres de l'Agglomération de Fribourg (ci-après communes membres)*.

Enfin, des **mesures d'accompagnement** devront être identifiées. Il paraît, par exemple, peu opportun de développer du stationnement abondant et gratuit à côté d'un *P+R*. Etendre abondamment le stationnement en centre-ville est aussi contradictoire avec une politique de rabattement sur les arrêts de *TP* situés en périphérie. La cohérence de la politique de *P+R* est, ainsi, corrélée à celle de la politique de stationnement générale de l'*Agglomération*. Sans entrer dans le détail de cette dernière, l'étude devra donner quelques recommandations sur les conditions de succès du développement de la fréquentation dans les *P+R* et sur l'optimisation de leur fonctionnement.

Parallèlement à cette étude, sont en cours une révision du *Règlement sur le stationnement des véhicules sur les parkings d'échange de l'Agglomération de Fribourg (ci-après Règlement *P+R*)*, une réflexion sur la vente des abonnements *P+R* et sur la communication. Le *Règlement *P+R** actuel, datant de 2011, est largement obsolète et trop rigide par rapport aux enjeux futurs. Le nouveau *Règlement *P+R**, actuellement en discussion avec les *communes membres*, les *TPF* et les *CFF*, sera présenté au *Conseil* en sa séance du 11 octobre 2018.

## **V. Coûts et délais**

### **Les coûts**

Ce message comprend un budget prévisionnel total de CHF 80'000 toutes taxes comprises ce qui permet d'envisager une attribution du mandat de gré à gré.

L'étude comprendra un volet de connaissance de la demande, une analyse spatiale ainsi que des recommandations de matière de communication.

### **Les délais**

Dès validation par le *Conseil*, le mandat d'étude pourra être rapidement attribué. Le travail d'étude devrait donc débuter au début de l'été 2018 pour une conclusion au premier semestre 2019. Le processus sera piloté par le *Comité* avec un groupe de travail regroupant l'*Agglomération* (pilotage), les trois *communes membres* qui se sont déclarées intéressées à suivre le dossier (Fribourg, Marly et Villars-sur-Glâne.), le *Service de la mobilité de l'Etat de Fribourg (SMo)* et les *TPF*. D'autres partenaires pourraient être associés le cas échéant.

### **Incidences financières**

Le *Comité* entend financer cet investissement de CHF 80'000 par emprunt bancaire. Celui-ci doit être amorti au taux légal de 15 %, équivalant à un montant de CHF 12'000 par année. L'estimation des intérêts à prévoir se fonde sur l'hypothèse d'un emprunt conclu à un taux de 2 % pour toute la durée de l'emprunt. Sur cette base, la charge d'intérêt totale est estimée à CHF 7'234.94, correspondant à un intérêt annuel moyen de CHF 206.71. Sous réserve de l'acceptation du présent objet par le *Conseil*, cet investissement sera porté à la rubrique 650.509.16 du budget d'investissement 2018.

## **VI. Proposition à l'intention du Conseil d'agglomération**

**Le *Comité* propose au *Conseil* d'adopter la demande de crédit d'étude pour le projet visant à planifier le développement des *P+R* promus par l'*Agglomération* selon le projet d'arrêté annexé.**

---

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les membres du *Conseil*, l'expression de nos sentiments distingués.

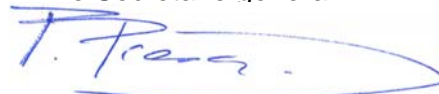
Au nom du Comité d'agglomération  
de l'Agglomération de Fribourg

Le Président



René Schneuwly

Le Secrétaire général



Félicien Frossard

LE CONSEIL D'AGGLOMERATION DE L'AGGLOMERATION DE FRIBOURG

VU :

- la loi du 19 septembre 1995 sur les agglomérations (LAgg ; RSF 140.2),
- les Statuts de l'Agglomération de Fribourg du 1<sup>er</sup> juin 2008,
- la loi du 25 septembre 1980 sur les communes (LCo) et son règlement d'exécution du 28 décembre 1981 (RSF 140.1 et 140.11),
- la Directive sur le subventionnement des mesures du Plan directeur de l'Agglomération de Fribourg du 12 octobre 2016,
- le Plan directeur d'agglomération de l'Agglomération de Fribourg du 13 octobre 2016,

considérant :

- le message n° 6 du Comité d'agglomération du 7 décembre 2011,
- le message n° 2 du Comité d'agglomération du 15 septembre 2016,
- le message n° 3 du Comité d'agglomération du 15 septembre 2016,
- le message n° 6 du Comité d'agglomération du 15 septembre 2016,
- le préavis de la Commission financière,
- le préavis de la Commission de l'aménagement, de la mobilité et de l'environnement,

arrête :

**Article premier**

<sup>1</sup> Le Comité d'agglomération est autorisé à engager, sous la rubrique 650.509.16 du budget d'investissement, un crédit d'étude d'un montant de CHF 80'000 pour analyser la localisation et le dimensionnement des P+R.

<sup>2</sup> Cet investissement sera financé par l'emprunt et amorti selon les prescriptions légales en vigueur.

Fribourg, le 17 mai 2018

Au nom du Conseil d'agglomération  
de l'Agglomération de Fribourg

Le Président

Le Secrétaire général

Michel Moret

Félicien Frossard