

**Rapport final du Conseil communal au sujet du postulat n° 188
de MM. François Ingold et Rainer Weibel (Verts)
demandant l'élaboration d'un plan de mobilité pour le quartier du Bourg**

En séance du 19 septembre 2016, le Conseil général transmettait au Conseil communal le postulat n° 188 de MM. F. Ingold et R. Weibel lui demandant l'élaboration d'un plan de mobilité pour le quartier du Bourg.

Résumé du postulat

Ce postulat demande au Conseil communal d'étudier l'élaboration d'un plan de mobilité pour le quartier du Bourg, afin de permettre d'atteindre les objectifs inscrits dans le Message n°48 (2011-2016) "Crédit d'étude pour la requalification du Bourg", tels que la revalorisation du patrimoine historique, la protection du paysage urbain, l'attribution parcimonieuse de l'espace dévolu au stationnement sur les places et dans les rues et la revitalisation du quartier. Le postulat suggère d'examiner:

- les besoins en mobilité de tous les usagers du quartier (habitants, employeurs, administrations, touristes, visiteurs, etc);
- les coûts-avantages de tous les moyens de transport (transport individuel motorisé, transports publics et touristiques, mobilité douce) et leur impact sur la vie sociale et économique du quartier;
- les possibilités de diminuer les besoins en stationnement du quartier d'une manière globale;
- la redéfinition de la destination principale du parking de la Grenette, qui devrait être réservé principalement aux visiteurs et aux besoins d'un pôle de car-sharing de type 'Mobility' à disposition de tous les habitants, commerçants et services de l'Etat et de la Ville;
- le réaménagement du parking et de l'accès existant et la réorganisation de la sortie existante sur la rue des Chanoines, avec la variante d'une participation financière de la Ville et du Canton;
- la mise à disposition des habitants du Bourg de surfaces de parcage existantes hors du périmètre du quartier du Bourg;
- l'impact des mesures à prendre sur l'environnement, l'habitabilité, l'économie et le paysage urbain du quartier du Bourg, ainsi que sur la soutenabilité économique pour tous les partenaires (usagers, Commune, Canton et société immobilière de la Grenette SA), avec un degré de précision qui permette la comparaison directe avec l'impact de l'extension du parking de la Grenette telle qu'envisagée dans le Message n°48.

Plan directeur de la ville historique et stationnement

Le Plan directeur de la ville historique (PDVH), adopté par le Conseil communal le 18 novembre 2014 et approuvé par la DAEC en 2015, a permis de fixer des principes clairs en matière de stationnement dans le quartier du Bourg en vue de sa requalification, à savoir un maintien de l'offre actuelle pour le stationnement à usage public.

Le périmètre concerné par la requalification du Bourg (étapes 1, 2 et 3) concerne environ 350 places de stationnements à usage public. Ces places sont utilisées par des pendulaires, des habitants et des visiteurs-clients. Pour rappel, lors de l'élaboration du PDVH, une partie des intervenants souhaitaient augmenter ce nombre de places, alors que d'autres voulaient le voir diminuer. Au final, la décision de maintenir le nombre de places (statu quo) a permis de trouver un consensus. Cette décision fait partie intégrante du PDVH (rapport et fiches) et elle est considérée comme liante pour les autorités. Ainsi, il n'est pas envisageable aujourd'hui de revoir ce principe, par exemple en décidant de diminuer l'offre en stationnement dans le secteur. Le processus de requalification du Bourg a d'ores et déjà commencé et les principes sur lesquels il s'appuie ont été approuvés par les autorités cantonales et communales.

Extrait du PDVH, principe de compensation:

"... la transformation de l'espace public et le remplacement des places de parc qui seront / seraient supprimées sont indissociables, l'un ne peut pas être entrepris sans l'autre".

"Cette règle vaut également dans l'autre sens, la réalisation de nouvelles infrastructures de parking ne pourra pas être entreprise sans engager simultanément la transformation / requalification d'un espace public représentatif".

Le PDVH fixe également des principes liés à la relocalisation des places, à savoir:

- *le parcage de courte durée des clients-visiteurs est maintenu intra-muros sur les places de stationnement résiduelles en surface et/ou dans un parking localisé à proximité;*
- *le stationnement des habitants est également à favoriser dans le secteur intramuros du Bourg, en particulier dans le parking existant de la Grenette et dans un équipement complémentaire éventuel.*

Besoins en stationnement pour le quartier du Bourg

Une analyse a été menée sur les secteurs représentés dans la carte ci-dessous, en se basant sur les données de 2016 du cadastre et du Service de la statistique (SStats). Le secteur est presque identique au projet de requalification du Bourg.

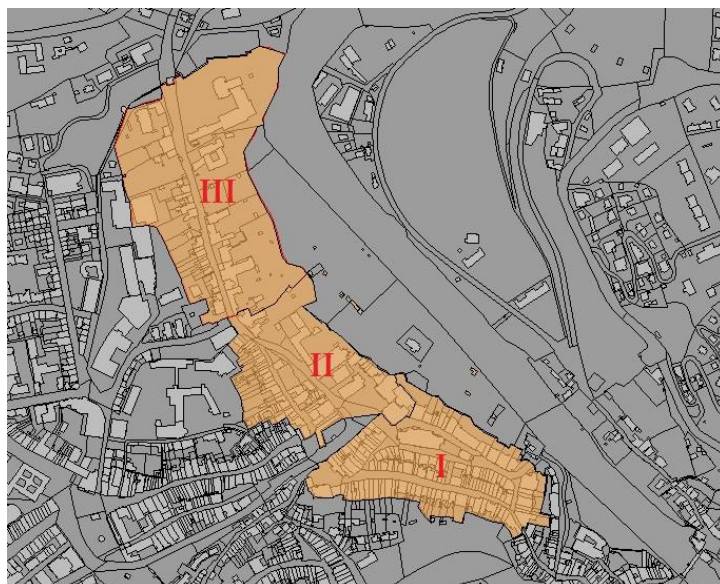


Figure 1: découpage de l'analyse démographique + stationnement

Pour les secteurs I, II et III:

| | |
|---------------------------------------|-----------------|
| ▪ Nombre d'habitants | 2'395 |
| ▪ Nombre d'emplois | 2'000 (environ) |
| ▪ Nombre de places publiques | 325 |
| ▪ Nombre de places privées, habitants | 144 |
| ▪ Nombre de places privées, emplois | 145 |
| ▪ Nombre de places Mobility | 3 |

Les places réservées à la Police cantonale et aux bâtiments religieux (Cordeliers + Visitation) ne sont pas comprises dans cet inventaire.

Alors que sur l'ensemble de la Ville de Fribourg, on comptabilise environ 34'000 places de stationnement pour 40'000 habitants, soit 0.85 place par habitant, ce nombre est de 0.25 place par habitant dans le Bourg. Si l'on considère les places habitants uniquement (places privées et publiques), ce ratio tombe à 0.19 si l'on considère que l'ensemble des 325 places publiques sont utilisables par les habitants. Or, dans la pratique, ces places servent aussi aux visiteurs-clients et ne sont jamais toutes disponibles pour les habitants. Ainsi, on obtient un taux effectif aux alentours de 0.15 place de stationnement par habitant, soit très nettement en dessous de l'offre existante dans les autres quartiers de la Ville.

Le concept de stationnement pour la Ville de Fribourg élaboré en 2014 par le bureau Transitec dans le cadre de la révision du Plan d'aménagement local (PAL) arrive à la conclusion que sur l'ensemble du territoire communal, le nombre de places disponibles par habitant est trop élevé et il fixe pour objectif un ratio d'environ 1 place pour 4 habitants (0.25). Cet objectif est donc en dessus de l'offre à disposition dans le Bourg et il n'y a donc pas de raison particulière aujourd'hui qui permettrait de justifier une diminution des places existantes.

Mise en place d'un plan de mobilité et autres mesures

La mise en place d'un plan de mobilité s'applique prioritairement aux structures comptabilisant plusieurs dizaines d'emplois. Les petites entreprises ne peuvent pas réellement dégager de synergies intéressantes en termes de mobilité du fait de leur faible nombre d'employés. Dans le cadre de la révision du PAL, le règlement communal d'urbanisme va fixer à 20 emplois équivalents plein-temps la limite à partir de laquelle une entreprise voulant aménager des locaux pour son activité devra préalablement établir un plan de mobilité. Suite à une intervention de la Commission d'aménagement (mai 2013), le PDVH reprend lui aussi ce principe, qui est formulé dans les conditions de mise en œuvre de la fiche "Déplacement".

| Mise en oeuvre | | Conditions | Coordination | Priorité |
|----------------|---|---|---|----------|
| 1 | Sur les places urbaines, supprimer les places de stationnement | ¹ Mettre en service le pont de la Poya et le plan directeur partiel des transports PDPT. ² Réaménager l'espace public. ³ Réaliser des parkings de compensation afin de garantir un nombre équivalent de places adaptées aux besoins des habitants et les visiteurs clients. | Espace public Mesures 1, 2, 3, 4, 5 Transports en commun Mesures 1, 2 Transports individuels motorisés Mesure 1 | 1 |
| 2 | Définir les périmètres pouvant accueillir des places de stationnement | ¹ Réaménager l'espace public. | Espace public Mesures 1, 2, 3, 4, 5 Transport individuel motorisé Mesures 1, 2, 3, 4 | 1 |
| 3 | Evaluer la pertinence et la possibilité de réaliser un stationnement de compensation depuis la rive droite de la Sarine (Neigles, Schoenberg ou Pt de Zaehringen) | ¹ Mettre en service le pont de la Poya et le plan directeur partiel des transports PDPT. ² Réaménager les places et les espaces publics. ³ Si nouveau parking aux Neigles ou au Pt de Zaehringen, aménagement d'une nouvelle liaison verticale entre le Bourg et la Basse-Ville. | Transport individuel motorisé Mesures 1, 2, 3, 4 | 1 |
| 4 | Dans le secteur de Montrevers, aménager le stationnement pour les habitants | ¹ Mettre en service le pont de la Poya et le plan directeur partiel des transports PDPT. | | 1 |
| 5 | Limiter au maximum les espaces dévolus au stationnement des pendulaires | ¹ Mettre en service le pont de la Poya et le plan directeur partiel des transports PDPT. ² exiger un plan de mobilité pour le personnel de toutes les entreprises de plus de vingt employés. | Espace public Mesures 1, 2, 3, 4, 5 Transports en commun Mesures 1, 2 | 1 |
| | Définir l'affectation et les mesures de gestion des places de stationnement | | | 1 |

Figure 2: fiche "Déplacement" du PDVH

Dans le Bourg, les deux principaux employeurs sont la Ville et l'Etat. La Ville n'a que très peu de places affectées à ses emplois dans le quartier et possède déjà un plan de mobilité. L'Etat, pour sa part, possède un nombre important de places dans le Bourg et vient de terminer l'élaboration de son plan de mobilité (juin 2017), qui ne propose pas de diminution significative des places de stationnement pour les véhicules privés des collaborateurs. Dans un premier temps, le plan de mobilité agira principalement sur la communication, la mise en place de facilités pour le covoiturage et quelques améliorations pour les cyclistes. Les principales mesures d'incitation, telles que la révision de la tarification des places et les avantages financiers pour les utilisateurs des transports publics et de la mobilité douce, sont reportées à moyen terme.

L'Etat doit assurer dans l'administration une représentation homogène des différentes régions du Canton et la disponibilité de places de stationnement permet de ne pas péjorer les employés qui viennent de communes éloignées. Du point de vue du Conseil communal, il est toutefois dommage de ne pas profiter de l'excellente desserte en transports publics du quartier du Bourg. Pour les

usagers contraints de prendre leur voiture, un transfert modal est tout à fait envisageable au niveau des lignes RER ou des P+R St-Léonard / Heitera. Le Conseil communal continuera de sensibiliser l'Etat à la problématique particulière du Bourg, dans l'espoir de faire évoluer sa position.

Sinon, le secteur du Bourg comporte essentiellement des petites structures de quelques employés sans places de stationnement réservées, qui n'ont pas la taille suffisante pour tirer des bénéfices d'un plan de mobilité et pour lesquelles la Ville n'a aucune base légale permettant de leur imposer un tel plan. La marge de manœuvre possible par l'élaboration de plans de mobilité est donc limitée.

Concernant les autres mesures proposées:

- La Ville est favorable au développement de l'offre en car-sharing (Mobility), mais celle-ci dépend d'une entreprise privée et répond à une logique commerciale sur laquelle la Commune n'a pas d'influence directe. L'offre Mobility dans le Bourg compte d'ores et déjà trois véhicules à la rue Pierre-Aeby.
- La Ville souhaite, en étant consciente des limites techniques, que la future extension du parking de la Grenette bénéficie tant aux habitants qu'aux visiteurs-clients et que ses accès soient fonctionnels, tout en limitant autant que possible les impacts sur l'aménagement du Bourg. La création de nouvelles trémies n'est par exemple pas souhaitée.
- La mise à disposition des habitants du Bourg de surfaces de parcage existantes hors du périmètre du quartier est prévue dans le cadre du PDVH. Elle sera par exemple effective dans le cadre de l'aménagement de nouvelles places sur le bas de la route de Berne, prévu dans l'étape 1 du projet de requalification.

Le postulat demande également l'analyse "des besoins en mobilité de tous les usagers du quartier", des "coûts-avantages de tous les moyens de transport et leur impact sur la vie sociale et économique" et des "impacts des mesures à prendre sur l'environnement, l'habitabilité, l'économie et le paysage urbain du quartier".

Il convient de rappeler que le Bourg a déjà fait l'objet, dans le cadre de l'élaboration du PDVH, d'une étude détaillée en matière d'urbanisme et de mobilité. Pour les questions économiques, une collaboration avec la Haute Ecole de Gestion de Fribourg a été menée entre 2012-2014. Une collaboration est également en cours avec le "réseau vieille ville" de l'ASPAN à propos des questions d'urbanisme et de patrimoine.

Entamer aujourd'hui un nouveau cycle de diagnostics et d'études alors que le projet de réaménagement est déjà en cours semble peu approprié et disproportionné en termes de coûts et ressources à investir.

Conclusions

Le quartier du Bourg a aujourd'hui une offre en stationnement très limitée, bien en dessous de la moyenne communale. Selon les critères actuels, ce quartier peut même être considéré comme exemplaire en matière de mobilité et stationnement. Il convient donc de respecter cette situation et d'appliquer les principes du PDVH qui proposent un maintien l'offre actuelle, mais en relocalisant les places afin de permettre la requalification de l'espace public. Ces principes ont été admis et validés par les autorités.

Il reste par contre nécessaire de continuer à améliorer l'attractivité du secteur en matière de mobilité via les leviers suivants:

- l'offre en transports publics, en travaillant sur la qualité des interfaces de bus, les fréquences et le mode de traction du matériel roulant;
- l'offre car-sharing, en la favorisant;
- le stationnement en ouvrage, en accompagnant les processus liés à la création de places en souterrain, par exemple dans le secteur du parking de la Grenette;
- la mobilité douce, en améliorant la qualité de l'espace public et en conservant des places vélos en nombre suffisant, y compris une station de vélos en libre-service;
- l'accessibilité à l'ensemble du quartier, y compris pour les visiteurs-clients, en réaménagement le réseau routier et en conservant des places facilement accessibles au centre du Bourg pour cette catégorie d'usagers.

Au vu de ce qui précède, le Conseil communal estime avoir répondu aux questions posées par les auteurs du postulat.

Le postulat n° 188 est ainsi liquidé.