



VILLE DE FRIBOURG

POLITIQUE COMMUNALE DE STATIONNEMENT

RAPPORT DE SYNTHESE (novembre 1993)

et

BILAN INTERMEDIAIRE (octobre 2005)

RGR | Ingénieurs Conseils

Av. Ruchonnet 12
1003 LAUSANNE

Tél. +41 21 614 04 40
Fax +41 21 614 04 41



VILLE DE FRIBOURG

**POLITIQUE COMMUNALE DE
STATIONNEMENT**

RAPPORT DE SYNTHÈSE

SEPTEMBRE 1993

1. POURQUOI UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT ?

Comme toutes les villes d'une certaine importance, Fribourg est soumise aux conséquences d'une forte croissance de la motorisation et d'un important développement de l'agglomération dont elle est le centre. Cette situation est aggravée par le site qui a conditionné le développement du tissu urbanisé et la voirie à disposition.

Les symptômes sont bien connus :

- ⇒ saturation du réseau routier par surcharge, pénalisant les transports publics qui devraient pourtant pouvoir servir de moyen de substitution à la voiture automobile,
- ⇒ pollution de l'air et bruit,
- ⇒ accaparement excessif de l'espace public à des fins de circulation motorisée et de stationnement, au détriment de l'attractivité et la convivialité économique et sociale.

Le stationnement joue un rôle essentiel dans ce contexte. En effet, chaque déplacement en voiture automobile débute et se termine dans une case de stationnement. D'autre part, selon son régime (durée de stationnement et tarif) cette case peut accueillir un nombre de voiture variant dans un rapport de 1 à 10. La bonne gestion de ce potentiel de trafic est donc capitale.

La réglementation en matière de stationnement devient de plus en plus complexe et a évolué dans le temps. Si autrefois l'on exigeait la réalisation d'un minimum de cases de stationnement en fonction des activités envisagées dans un projet de construction, on est aujourd'hui souvent amené à limiter le nombre de cases pour atténuer les effets précités. Cette limitation qui s'opère inévitablement au coup par coup, c'est-à-dire projet par projet, doit nécessairement se fonder sur une vision d'ensemble, sur une politique communale de stationnement.

2. OBJECTIFS GENERAUX

Au moment du lancement de l'étude en 1987, on craignait qu'une perte de maîtrise de l'évolution de l'offre en places de stationnement puisse réduire à néant l'effort financier à consentir pour aménager la route principale de distribution.

En effet, le concept dit du « parapluie », envisageait le transfert des déplacements empruntant « l'arc à fonction centrale » sur une route principale de distribution. Il ne visait en aucun cas une augmentation de la capacité globale du réseau routier. Au contraire, le transfert du trafic sur un axe conduit logiquement à une concentration des émissions. C'est donc délibérément que l'on courrait le risque de dépasser les valeurs limites d'immiscions au sens de l'Opair. Un plafonnement du trafic sur cette route s'imposait donc. Seules les charges de trafic maximales admissibles ne pouvaient pas encore être quantifiées à l'époque.

Par ailleurs, en 1987 déjà, des phénomènes de saturation de certains carrefours, situés sur la route principale de distribution, étaient manifestes. Un transfert pur et simple de toutes les charges de trafic sollicitant l'arc à fonction centrale sur ces carrefours surchargés n'était donc pas envisageable.

Les transports publics, les deux-roues légers et les piétons sont les modes de transport urbain qu'il faut favoriser pour pouvoir envisager la diminution du trafic individuel motorisé. Tout dysfonctionnement du réseau routier pénalise ces modes de déplacement. Il aurait été irresponsable d'envisager l'aménagement à grands frais d'un élément nouveau du réseau routier dans des conditions où, à sa mise en service, il ne serait pas en mesure d'assumer le rôle qui lui était assigné.

L'objectif principal d'une politique du stationnement est donc la réduction globale du trafic individuel motorisé.

Cet objectif ne peut être atteint qu'en réduisant la *génération de trafic motorisé* (le nombre de mouvements effectués en voitures individuelles). Or, il tombe sous le sens que le facteur d'influence capital sur la génération de trafic est *l'offre de stationnement et sa gestion*.

A partir de ce rappel et de ce constat, la politique communale de stationnement qui est à arrêter doit s'inscrire dans une politique plus générale d'aménagement – urbaine, voire régionale – gérée par les instruments du plan directeur.

Notre société contemporaine est caractérisée par une explosion de la motorisation, phénomène appelé à se poursuivre. Ce phénomène n'est pas compatible avec le caractère inextensible et inadapté de l'espace public qu'il sollicite. Le tissu urbain a des caractéristiques qui ont été fixées à des époques antérieures à l'apparition de la motorisation (centre historique). Plus récemment, le réseau a été dimensionné pour répondre à un accroissement de la motorisation moindre que celui auquel on a assisté.

Dans ce contexte et dans la mesure où la voiture individuelle est considérée par une majorité comme le moyen de transport le plus efficace il se crée une situation de *concurrence entre le centre urbain congestionné et la périphérie* dans laquelle subsistent des réserves de capacité sur le réseau routier.

Cette concurrence est globalement et à long terme contre-productive car elle peut engendrer des phénomènes de déstructuration du centre, auxquels personne n'a vraiment intérêt. Cette concurrence existe néanmoins et même les autorités des communes de l'agglomération y succombent, dans la perspective d'attirer des activités ou des résidents nouveaux, susceptibles d'augmenter leurs recettes fiscales.

On ne dispose pas aujourd'hui des instruments permettant de gérer cette situation. Il n'est donc pas opportun d'échafauder des constructions théoriques dont l'application n'est aucunement garantie.

L'objectif de l'étude est donc d'aborder la question du stationnement à l'échelle de la commune de Fribourg, ce qui ne signifie pas qu'il est fait fi de toute coordination des actions avec les communes voisines, au contraire. Mais tant qu'une volonté politique commune exprimée au travers d'accords concrets n'est pas consolidée à l'échelle régionale, le dossier n'est pas en mesure d'avancer.

Pour la Ville de Fribourg, il s'agit donc de prendre des mesures relatives au stationnement permettant :

- de réduire le trafic individuel motorisé sur le territoire de la commune,
- d'assumer aux habitants des possibilités satisfaisantes de stationnement de leur véhicule près de leur domicile sans favoriser une mobilité excessive de leur part,
- de garantir la vitalité économique et l'attractivité du centre urbain, conformément à son rôle de poumon de l'agglomération.

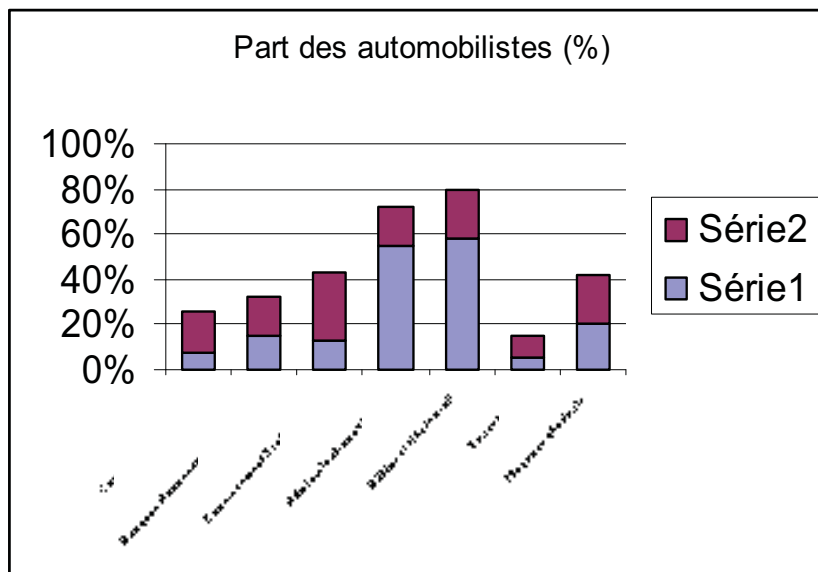
Si l'on classe les déplacements selon leur motif, il est usuellement admis de considérer quatre motifs :

- le déplacement domicile-travail (école) ou déplacement *pendulaire*
- le déplacement pour l'acquisition de biens ou de services (« *achats* »)
- le déplacement *utilitaire* pour les besoins de l'exercice de la profession ou le transport et la livraison de marchandises ou de services
- le déplacement *touristique* ou de *loisirs*.

Les déplacements pendulaires, lorsqu'ils sont effectués au moyen de la voiture individuelle, impliquent l'occupation de longue durée (4 à 10 heures) d'une case de stationnement. L'observation montre en effet que dans la plupart des branches économiques, une très forte majorité des pendulaires motorisés n'utilisent pas leur véhicule pour des besoins professionnels (voir illustration d'un exemple à la page suivante).

Les déplacements pendulaires sont caractérisés par des flux concentrés sur certaines heures et vers des destinations polarisées. Ces caractéristiques rendent possible leur transfert sur les transports publics, pour tout le trajet ou alors sur une partie seulement en recourant au parage d'échange.

Utilisation professionnelle du véhicule privé, par division économique



*Utilisation professionnelle du véhicule privé par les pendulaires à Genève (centre-ville)
Enquête 1990 pour l'Office des transports et de la circulation*

Les déplacements pour l'acquisition de biens et services s'effectuent pour une bonne part à pied, en deux-roues légers et en transports publics. Pour un pôle tel que Fribourg, assurant une fonction de centre régional, une bonne accessibilité doit être assurée depuis toute la zone d'attraction, même depuis les secteurs ne disposant pas d'une desserte performante en transports publics. La voiture individuelle peut dans ce cas pallier à cette insuffisance. C'est alors une offre de cases de stationnement à « courte durée » qui doit satisfaire ces besoins

Pour les déplacements utilitaires, il faut distinguer entre une offre de cases à « courte durée » pour les besoins professionnels et des cases spécifiques « livraison » dont l'emplacement doit être adapté aux besoins.

Les déplacements touristiques et de loisirs faisant recours à la voiture automobile, peuvent dans une large mesure profiter de la complémentarité dans le temps avec les déplacements pendulaires.

3. DEMARCHE DE L'ETUDE

La démarche d'étude suivie a été la suivante :

- constituante d'une base de données
- détermination des besoins effectifs actuels de stationnement
- détermination de la génération/attraction de trafic
- élaboration et évaluation de scénarios pour le futur (voir point 4)
- recommandations pour une politique de stationnement
- complément à la mise en œuvre de cette politique

3.1 BASE DE DONNEES

Le territoire communal a été subdivisé en 51 zones pour chacune desquelles les facteurs déterminant la *demande* (habitant, voitures immatriculées, emplois selon les secteurs économiques) et *l'offre* (cases de stationnement, selon le statut et le régime) ont été recensés ou estimés.

Le regroupement de ces zones en « quartiers » est illustré ci-après. Le « centre » est constitué par les quartiers de Pérolles Sud et Nord, de la Gare, d'Alt et du Bourg.



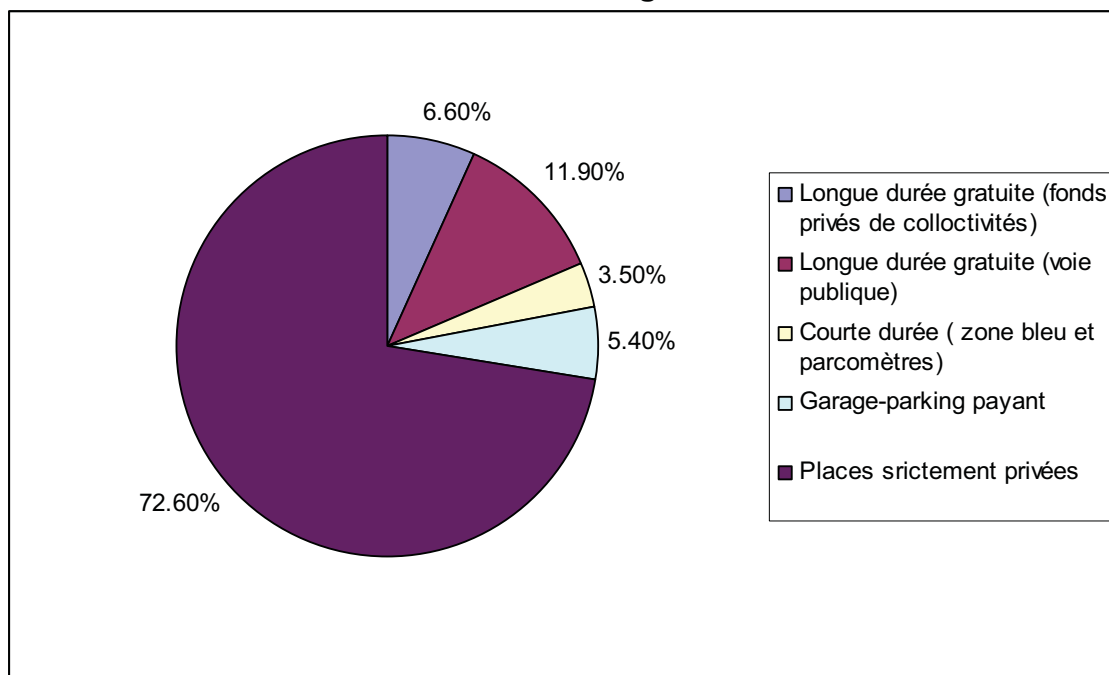
Le territoire communal offrait au 1^{er} janvier 1991 29'862 cases de stationnement :

6'586 (22%) sont publiques, parmi lesquelles :
4'603 (15.4%) sont sur la voie publique, dont :
3'565 (11.9%) de longue durée et gratuites et
1'038 (3.5%) de courte durée (zone bleue et parcomètres)

1'983 (6.6%) sont sur *fonds privé* (en général sur le domaine privé de la ville ou d'une institution publique) mais *accessibles à chacun gratuitement*

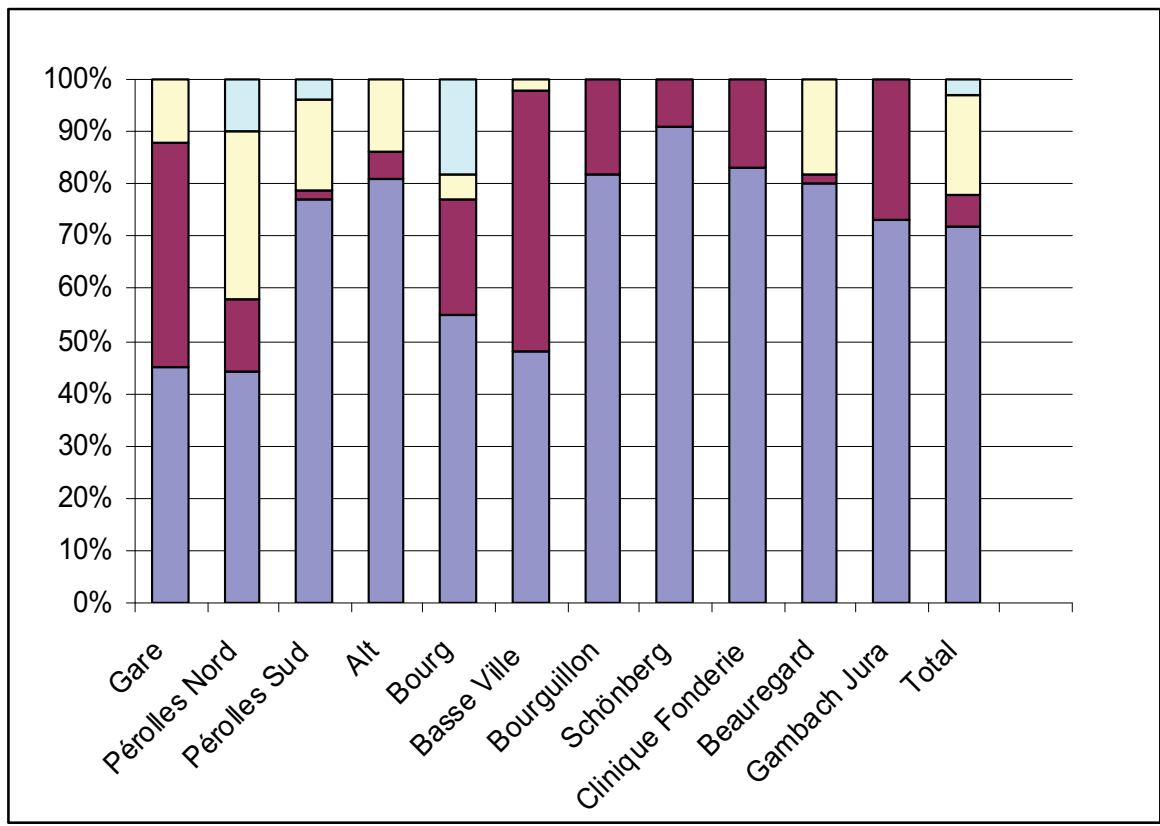
1'610 (5.4%) sont dans des garages-parkings payants
21'666 (72.6%) sont strictement privées (garages souterrains, boxes, places extérieures privées)

Offre de stationnement en Ville de Fribourg



On constate donc d'emblée que sur l'offre actuelle seuls 22% sont maîtrisés par les pouvoirs publics. *Les moyens d'action dont dispose l'autorité communale sur l'offre actuelle sont donc très limités.*

En exprimant par quartiers la part de chaque type de cases de stationnement, on obtient l'image suivante :



De manière extrêmement synthétique, on peut résumer le contenu de la banque de données dans le tableau suivant :

	Habitants	Emplois	Autos	PARKING				
				Privé	Public			TOTAL
					Garage parking	Longue durée	Courte durée	
CENTRE	6780	15049	3094	4566	1505	1209	905	8185
BASSE VILLE	2740	1178	1028	768	6	804	46	1624
PERIPHERIE	24358	10822	9731	16332	99	3535	87	20053
TOTAL	33878	27049	13853	21666	1610	5548	1038	29862

3.2 DETERMINATION DE L'EQUILIBRE ACTUEL EN CASES DE STATIONNEMENT

Il convient d'appeler besoins effectifs la part de la demande qui peut être satisfaite. On les exprime par des ratios : case de stationnement par habitant ou par poste de travail.

Habitants et emplois peuvent utiliser de manière complémentaire certaines cases si bien que l'on doit d'abord examiner comment sont couverts les besoins de stationnement nocturne des habitants. Puis, en tenant compte des voitures des habitants non utilisées la journée, on en a déduit le nombre de cases disponibles la journée pour le personnel des entreprises (longue durée) d'une part, et pour les clients et visiteurs (courte durée), d'autre part.

En tenant de plus compte du fait :

- qu'il existe actuellement un déficit pour les besoins des pendulaires dans le centre, couvert par l'utilisation de l'offre excédentaire à Gambach. Jura, Fonderie et également un peu à l'Est du pont de Zaerhingen. Ce déficit a été estimé, sur la base d'observations, dans une fourchette de 600 à 800 cases.
- qu'un nombre localement variable de pendulaires utilisent du stationnement de courte durée (zone bleue) pour des besoins de longue durée ou parce qu'ils ne restent pas toute la journée à leur lieu de travail. Pour le centre, ce nombre a été estimé à 15% des cases disponibles.
- qu'un certain nombre de cases « longue durée » ne sont pas disponibles lorsque les pendulaires désirent les occuper car les habitants ne les ont pas encore libérées. Ce nombre a été estimé à 20% pour le centre.

Sur la base de ces hypothèses et en fonction du nombre de cases disponibles la journée, il a été possible de déterminer les coefficients permettant d'exprimer les besoins effectifs actuels, en cases par emploi :

	CENTRE	BASSE VILLE	PERIPHERIE
<i>Personnel</i>	0.35	0.4	0.5
<i>Visiteurs et clients</i>			
- secteur secondaire	0.05	0.05	0.05
- secteur tertiaire (bureaux)	0.06	0.10	0.10
- secteur tertiaire (commerces)	0.35	0.5	1.0

Par rapport aux besoins limites de la norme VSS (besoins en cases de stationnement d'un objet ou d'un secteur desservi exclusivement au moyen de transport individuels), les besoins effectifs pour le personnel (0.6 case par emploi), correspondant à une réduction de l'ordre de 40% dans le centre. Pour les besoins des visiteurs et clients du centre, on constate également une forte réduction par rapporte aux besoins limites VSS. Il y a lieu de tenir compte de la grande complémentarité entre commerces et services dans un centre de grande dimension qui conduit à une réduction des besoins de stationnement.

3.3 DETERMINATION DE LA GENERATION/ATTRACTION DE TRAFIC

Grâce aux enquêtes de la CUTAF (1990/1991) on disposait de valeurs de génération/attraction de trafic par zone. En attribuant des taux de génération/attraction à chaque type de place de parc, on a cherché à se rapprocher des potentiels de trafic de l'étude CUTAF. Le calibrage a permis de déterminer des coefficients satisfaisant à cette exigence. Les différences avec les résultats de l'étude CUTAF compensaient même les charges de trafic un peu trop faibles données par le modèle dans le centre par rapport à la réalité.

4. LES SCENARIOS ENVISAGEABLES

Cinq scénarios ont été étudiés. Une première analyse a mis en évidence l'inefficacité de deux d'entre eux. Ils conduisaient à une inadéquation marquée entre l'offre et la demande dans le centre, conjuguée avec une génération de trafic supérieure à l'état actuel. Ils étaient donc contraires à l'objectif principal poursuivi.

A l'issue de cette première analyse, les trois scénarios restants ont été ajustés pour entrer dans une évaluation comparative.

4.1 SCENARIO A : »TENDANCE »

Comme son nom l'indique, ce scénario vise à **adapter continuellement l'offre à la demande**, voire même à améliorer le rapport offre/demande. Concrètement, cela signifie que l'on admet la réalisation de toutes les places prévues dans les projets de plans de quartiers identifiés et répertoriés dans le tableau ci-dessous.

PROJETS DE PLANS DE QUARTIER													
ZONES	NOM	HAB.	EMPLOIS		PLD	P+R	PCD	TOT	SUPPRESSION			TOT	DIF.
			BUR.	COM.					PRIV.	LD	CD		
14	ST.JUSTIN	200	200		100			100				0	100
31	HOP. BOUGEOIS				150	0	100	250			120	120	130
33	GFM AFFRY	0	200		100			100	11			11	89
33	TOUR HENRI	20	350	10	162			162	112			112	50
34	GARE SUD	200	350	100	200	0	150	350	68		115	183	167
35	BEAUREGARD CENTRE	650	80	20	400	0	50	450				0	450
35	BEAUREGARD 2000	200	180	20	100	0	50	150				0	150
42	ANCIENNE GARE	0	0	30	40	80	215	335	0	127	23	150	185
42	GFM PILETTE	200	0	50	100			100				0	100
43	JARDIN PEROLLES	415	-18		400			400	407	80		487	-87
44	PEROLLES 2000	70	30	10	50	0	17	57				0	67
44	ST.ANNE	150	90	10	90	0	10	100				0	100
46	COM.2000	10	250		150			150	20	30		50	100
46	COM2000 2e étape	350	300	50	413			413				0	413
48	PLAT. PEROLLES	0		PROF.+ ET	520			520		96		96	424
	TOTAL	2475	2012	300	2975	80	592	3647	618	333	258	1209	2438

Ce scénario postule donc 2'400 places supplémentaires, en grande majorité de « longue durée », pour 2'500 habitants et 2'300 emplois nouveaux environ. D'autre part, il admet le maintien en nombre et en affectation de toutes les places actuellement offertes, non touchées par les projets cités.

4.2 SCENARIO B : »TOUT-VIGNETTES »

Dans ce scénario, on admet la réalisation de tous les parkings résultant des projets précipités, à l'exception de ceux de St-Justin, de l'Hôpital des Bourgeois et de la seconde étape de Communication 2000, soit environ 650 places nouvelles (toutes de « longue durée »), en moins.

D'autre part, tout le stationnement public « longue durée » est converti en « courte durée » avec vignette privilégiant les habitants et créant ainsi une pression sur les pendulaires.

4.3 SCENARIO C : « VIGNETTES MODERE »

Ce scénario est une adaptation du scénario B qui **limite la conversion des places « longue durée » en « courte durée » avec vignette au périmètre du centre et des quartiers limitrophes (Basse Ville, Gambach et Beauregard).**

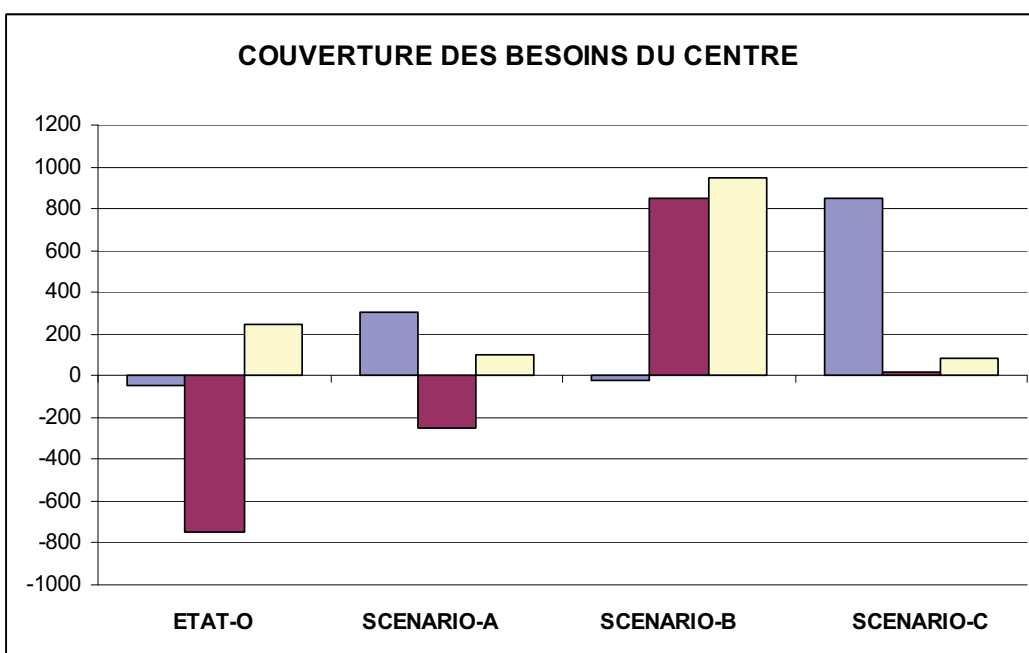
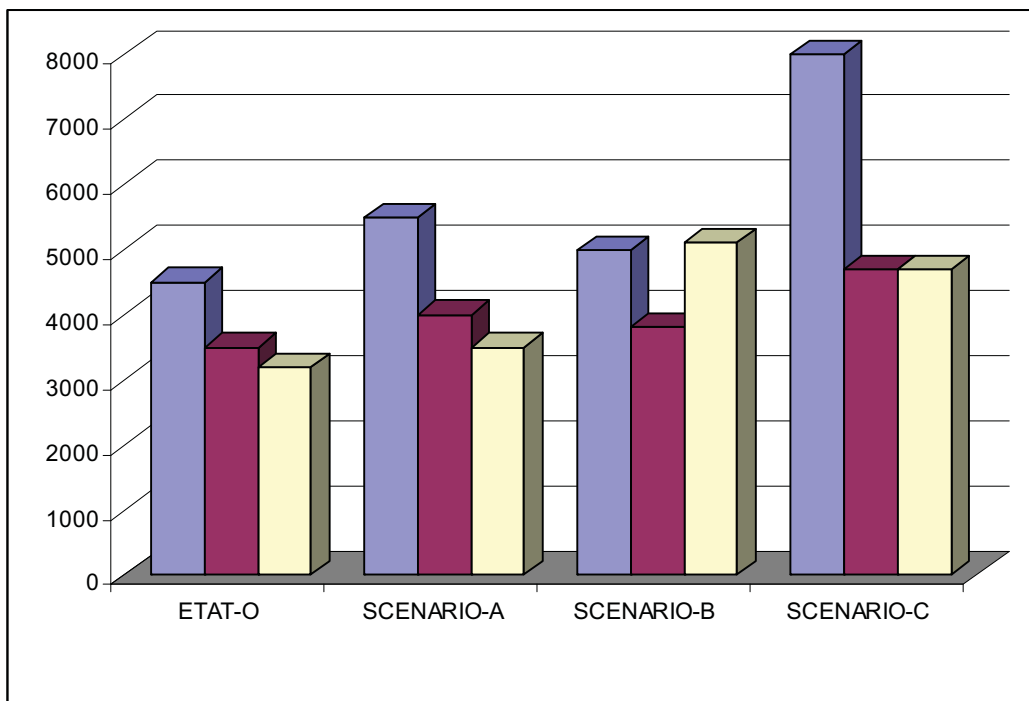
On admet également dans ce scénario, la promotion d'une mise à disposition d'une plus forte proportion de places privées pour les habitants que pour les pendulaires (deux fois plus).

De plus, afin de ne pas offrir un surplus de places, l'offre publique est réduite d'environ 700 places, essentiellement dans le centre, par rapport au scénario B.

L'accroissement global de l'offre par rapport à l'état actuel est d'environ 1'500 cases. Il résulte de la création de 2'000 cases privées et de 1'000 cases dans des garages-parking publics, contrebalancée par une réduction de 1'500 cases publiques de « longue durée » (1'500 autres étant transformées en « courte-durée »).

L'offre de stationnement résultant de chacun des scénarios est représentée, en comparaison avec la situation actuelle, par les graphiques ci-dessous, pour l'ensemble de la ville ainsi que pour le centre.

COUVERTURE DES BESOINS TOTAUX



4.4 EVALUATION DES SCENARIOS

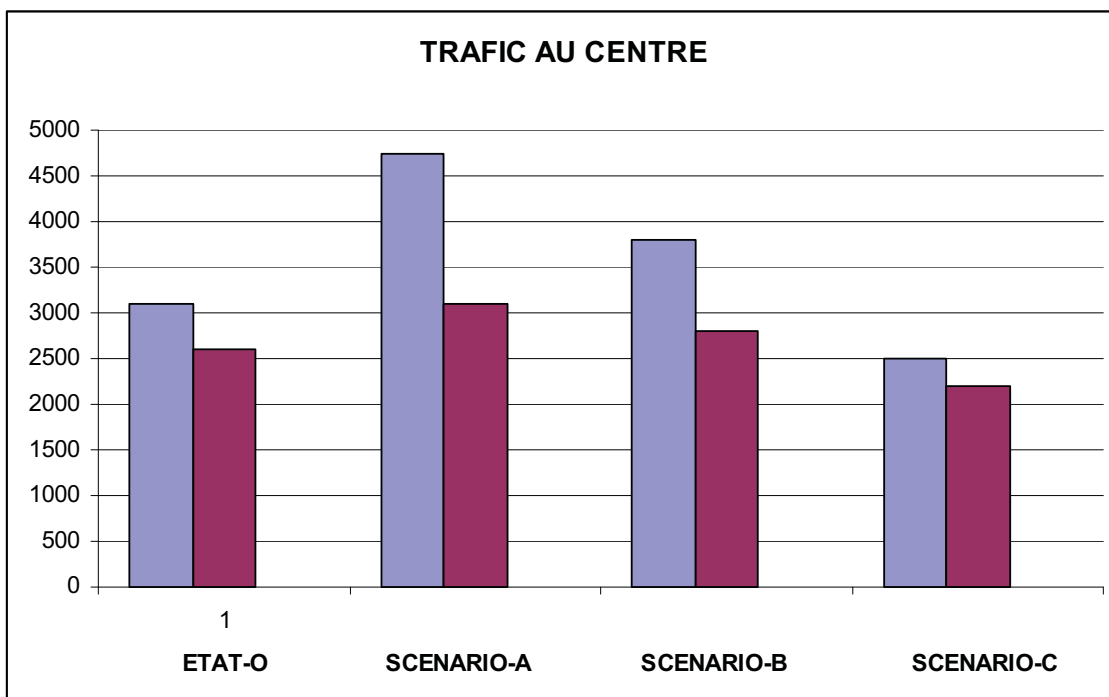
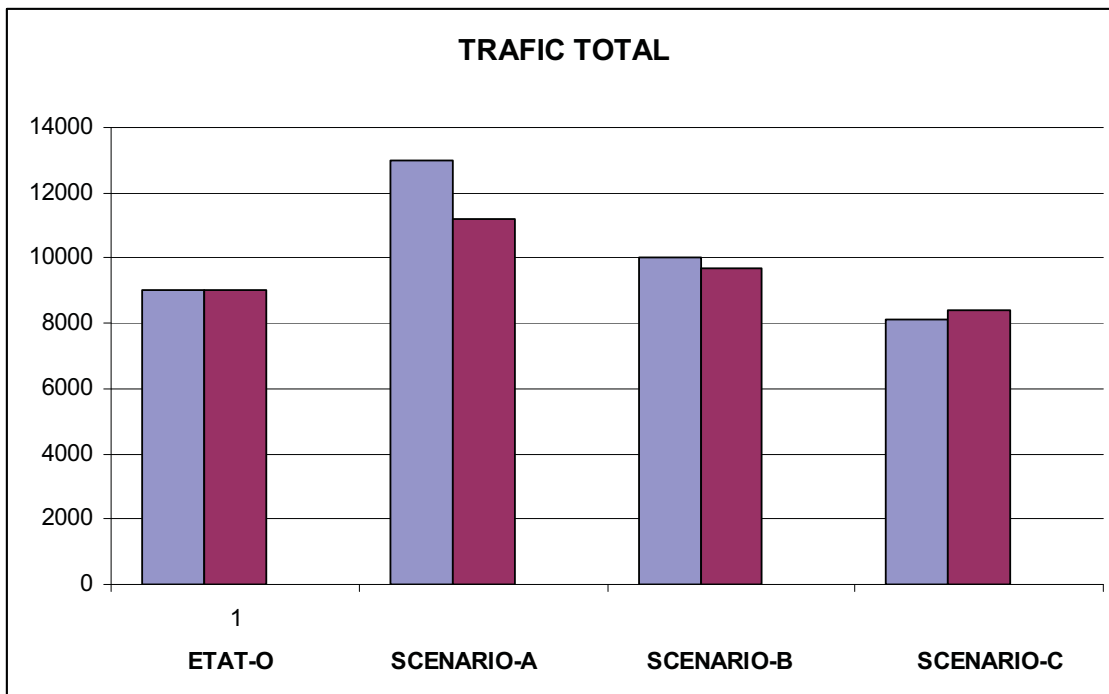
Il n'est pas opportun, dans ce rapport de synthèse, d'entrer dans le détail de ces évaluations qui est donné dans le rapport technique. On se limitera donc aux grandes lignes.

Le scénario A « Tendance » permettrait presque d'atteindre, dans le centre, l'équilibre entre la demande (besoins effectifs) et l'offre pour les pendulaires, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Il en résulterait un accroissement de l'ordre de 15% du trafic pendulaire motorisé individuel au détriment des transports publics. L'augmentation globale de l'offre de stationnement (+7%) serait ainsi la cause principale d'une augmentation considérable (environ 25%) de la génération/attraction de trafic. Ce scénario doit donc être rejeté.

Le scénario B « Tout-vignettes » par son action drastique sur les places publiques de « longue durée » vise une réduction de l'ordre de 30% du trafic pendulaire motorisé individuel. Toutefois, le nombre de cases privées disponibles pour le pendulaire reste trop élevé et la surcapacité résultant ne permet pas d'atteindre l'objectif. De plus, ce scénario offrant un nombre disproportionné de places « courte-durée » intéressant les clients et les visiteurs, conduirait à une augmentation indésirable du trafic.

Le scénario C « Vignettes modéré », diffère du scénario B par le fait qu'il prévoit une disponibilité de cases suffisante pour les pendulaires de la périphérie. Par ailleurs, on a admis que le nombre élevé de cases « courte-durée » permet de diminuer la « pression » de la demande et conduit à un taux de rotation plus faible, comparable à celui d'un garage-parking ou quasiment à celui d'une zone « longue durée ». La réduction de 30% de la demande liée aux pendulaires est obtenue par une réduction de l'offre privée (transférée aux besoins des habitants) qui doit être compensée par environ 1'600 cases dans des parkings d'échange. Ce scénario conduit ainsi à l'équilibre pour la couverture des besoins des pendulaires et des visiteurs et à une situation excédentaire pour les habitants. Cette situation excédentaire pourrait être révisée à la baisse par une émission restrictive des vignettes pour habitants, voire par une réduction de l'offre « courte-durée » avec vignette privilégiant les habitants.

Le potentiel de trafic attiré et généré par chacun de ces scénarios est représenté, en comparaison avec la situation actuelle, par les graphiques ci-dessous, pour l'ensemble de la ville ainsi que pour le centre.



5. LE SCENARIO RETENU

Il ressort de ce qui précède que le scénario C est le plus intéressant.

Ce scénario fixe les besoins effectifs en cases de stationnement par emploi de la manière suivante :

	CENTRE	BASSE VILLE	PERIPHERIE
Personnel	0,1 – 0,25	0,1 – 0,20	0,1 – 0,50
Visiteurs et clients			
- secteur secondaire	0 - 0.05	0 - 0.05	0 - 0.05
- secteur tertiaire (bureaux)	0 - 0.06	0 - 0.10	0 - 0.10
- secteur tertiaire (commerces)	0,1 -0.35	0,1 - 0.50	0,35 - 1.00

Ce scénario permet de satisfaire les besoins vitaux de l'économie. Il maintient en effet une couverture équivalente à la situation actuelle des besoins des visiteurs et clients du centre. Il offre également une meilleure couverture des besoins des habitants (taux de motorisation de 45vhcs/1000hab).

Ce scénario exige la réalisation de 1'600 places dans des parkings d'échanges périphériques. Une première étude sommaire de localisation de ces parkings d'échange permet d'envisager les sites et capacités suivants :

Pont de Pérolles Sud	250 cases
Daillettes	250 cases
Belle-Croix	200 cases
Jura	240 cases
St-Léonard	<u>400 cases</u>
Total	1'340 cases

Ces sites n'ont été identifiés et dimensionnés qu'en fonction des possibilités. Leur adéquation aux besoins est à vérifier dans une étude plus détaillée.

L'insuffisance de cette offre (environ 300 cases) devra être compensée par une modification de la répartition modale.

Il ne suffit pas de réaliser seulement les parkings d'échange, mais il est nécessaire de procéder simultanément à l'adaptation de l'offre en case de stationnement selon les taux retenus ci-dessus et de développer en conséquence l'offre de transports publics.

Par ce scénario, il est possible de diminuer sensiblement le potentiel de trafic, environ - 28% au centre et - 17% pour l'ensemble de la ville.

6. ETUDE DE CAS, MARCHE A SUIVRE

Pour illustrer de manière concrète la marche à suivre dans une situation donnée, comme par exemple l'examen d'un dossier de projet, il a été procédé à une étude de cas. L'objet est traité ci-après selon la systématique recommandée.

6.1 IDENTIFICATION ET LOCALISATION DU PROJET

Le cas étudié (totalement imaginaire et d'ailleurs non conforme au plan d'aménagement local) se situe dans le quartier de Pérolles, dans l'îlot portant le n° 2144 de la base de données.

Le projet prévoit une construction pouvant abriter 300 habitants et 120 emplois du secteur tertiaire (100 emplois de bureau et 20 emplois de commerce) supplémentaires.

6.2 DETERMINATION DES PERIMETRES DE REFERENCE

Pour chaque type d'usagers (habitants, visiteurs et emplois,), on détermine un périmètre à l'intérieur duquel, les besoins effectifs de stationnement établis dans le cadre de la présente étude devraient pouvoir être satisfaits.

Périmètre « habitants »

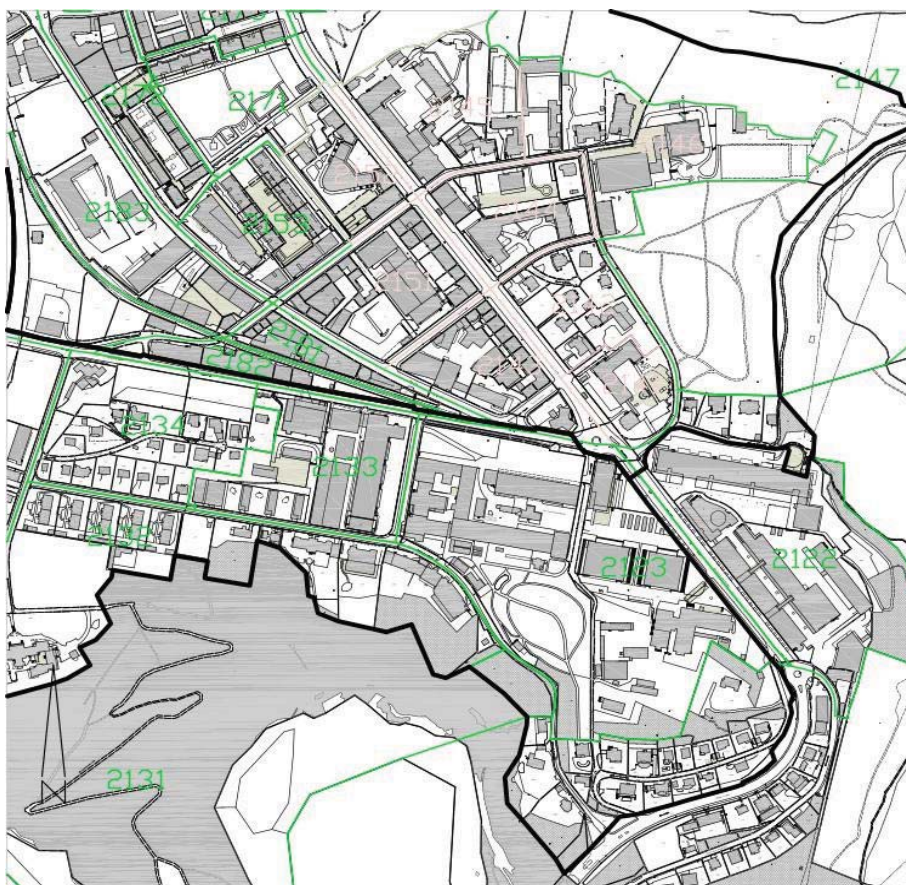
L'équilibre offre-demande des habitants doit être réalisé, en règle générale dans un périmètre restreint. L'habitant ne souhaite pas marcher trop et il n'est pas non plus opportun que la recherche d'une place (si l'offre est essentiellement publique) engendre un trafic exagéré.

On a retenu un périmètre de référence correspondant à l'îlot du projet. Plus les trois îlots voisins situés du même côté du Boulevard de Pérolles, soit les îlots 2142, 2144, 2145 et 2146 (voir la figure de la page suivante où ce périmètre est délimité en rouge).





Du point de vue des habitants, les besoins actuels de nuit et de jour sont satisfaits dans ce périmètre. C'est d'ailleurs le cas pour l'ensemble du quartier.

Périmètre « visiteurs »

Par visiteurs on entend les clients des commerces et des entreprises de service. Ce périmètre est par principe plus grand que le périmètre « habitants », car on admet qu'un visiteur se satisfera d'une place moins, immédiatement proche de son lieu de destination. Dans le cas concret, on tient compte du fait que c'est plutôt le long du Boulevard de Pérolles, de part et d'autre de celui-ci, que de telles places devraient se localiser. Aussi le périmètre visiteur englobe-t-il les îlots n° 2141, 2142, 2143, 2144, 2145, 2146, 2151 et 2152 (voir périmètre vert ci-dessous).



LEGENDE 50

	Ilot où se situe le projet
	Périmètre de référence "habitants"
	Périmètre de référence "visiteurs"
	Périmètre de référence "habitants"

Périmètre « emplois »

Ce périmètre peut être plus grand que les précédents, car il concerne des habitués qui acceptent un certain éloignement entre leur place de parc et leur destination en échange d'une forte probabilité d'en trouver une rapidement. D'autre part, on doit se rappeler que la politique visée est celle d'une réduction de l'offre pour les pendulaires. Il s'agit de créer une certaine « pression ». Dans le cas particulier on peut aisément englober le Plateau de Pérolles dans le périmètre qui s'étend, par rapport au périmètre « visiteurs » aux îlots 2153, 2181 et à une partie de l'îlot 2183, mais surtout aux îlots 2122, 2123, 2123 qui offrent des places « blanches » accessibles à chacun (voir périmètre jaune sur l'illustration de la page précédente).

6.3 PREPARATION DU TABLEUR

C'est ici que le tableur élaboré dans le cadre de cette étude intervient. Il s'agit tout d'abord d'y introduire les données relatives à des situations nouvelles (état futur et état projet) ainsi que les paramètres retenus.

L'analyse consiste à faire le bilan de la satisfaction des besoins par type de besoins et par périmètre pour trois états :

- l'état actuel,
- l'état futur, correspondant à la saturation des zones selon le PAL
- l'état « projet », soit l'état actuel auquel s'ajoute le projet

6.4 BILAN DE SATISFACTION DES BESOINS

Les éléments nécessaires à l'analyse sont donnés dans le tableau ci-après. Les chiffres figurant dans les cases « blanches » sont ceux qu'il s'agit de considérer en premier lieu. Ils mettent en relation les données de base et les besoins satisfaits dans les périmètres respectifs à chaque type d'utilisateurs. Les chiffres figurant dans les cases « ombrées » sont aussi utiles car ils permettent d'apprécier si le résultat de l'analyse est susceptible de changer, selon que l'on étend ou rétrécit le périmètre de référence. Ils permettent, cas échéant, d'envisager des solutions de compensation dans des cas de rigueur.

ETUDE DE CAS PEROLLES - ETAT ACTUEL (0,25)

		SOLDES :						
	HAB	EMPL	AUTO	NUIT HAB	JOUR HAB	CD - SOLDE	EMPLOIS	VISITEURS
Périmètre habitants	433	722	144	75	80	81	-46	19
Périmètre visiteurs	1425	1590	554	57	157	158	-69	-21
Périmètre emplois	1488	2726	650	357	265	373	51	265

ETUDE DE CAS PEROLLES - ETAT FUTUR (0,25)

		SOLDES :						
	HAB	EMPL	AUTO	NUIT HAB	JOUR HAB	CD - SOLDE	EMPLOIS	VISITEURS
Périmètre habitants	438	722	218	15	70	71	-61	10
Périmètre visiteurs	1483	1565	747	-114	129	130	-86	-32
Périmètre emplois	1983	3445	1004	26	217	325	-245	133

ETUDE DE CAS PEROLLES - ETAT PROJET (0,25)

		SOLDES :						
	HAB	EMPL	AUTO	NUIT HAB	JOUR HAB	CD - SOLDE	EMPLOIS	VISITEURS
Périmètre habitants	733	842	263	-40	62	63	-79	-10
Périmètre visiteurs	1725	1710	673	-58	139	140	-102	-50
Périmètre emplois	1788	2846	769	242	247	355	17	235

L'analyse montre que pour les habitants, dans l'état projet, le solde de places disponibles la nuit est négatif (-40) alors qu'il est largement positif aujourd'hui (+75). Cette pénurie subsiste si l'on considère un périmètre un peu élargi. De jour, par contre, les besoins sont largement couverts.

Pour les visiteurs, les besoins de stationnement ne sont pas couverts, le déficit actuel (-21), s'aggrave (-50). Une solution devra être trouvée en relation avec le surplus, de jour, des places destinées aux habitants.

Pour les emplois, la couverture des besoins est proche de l'équilibre. Toutefois dans l'état futur (saturation) il y a pénurie. Si l'on examine la couverture des besoins dans un périmètre plus restreint que celui de référence, on constate qu'aujourd'hui déjà les besoins ne sont pas satisfaits et que la situation ira en s'aggravant avec le projet. Cela signifie que la part admise de stationnement pour les emplois devra en partie être satisfaite par des places à créer.

6.5 ELEMENTS DE DECISION

De ce qui précède, on tire les éléments suivants comme base de la décision ou de la négociation avec le promoteur du projet :

- obligation de réaliser 40 places affectées aux seuls habitants du projet.
- possibilité de réaliser une trentaine de places affectées aux seuls collaborateurs des commerces et entreprises de service du projet. Le nombre exact est à préciser. Il doit permettre aux entreprises de disposer d'une place proche pour un véhicule privé à usage professionnel. Le nombre devrait être, en principe, plafonné à un véhicule par entreprise, sauf cas particuliers d'entreprises dont l'activité présuppose une flotte de véhicules de service.
- obligation de réaliser 30 à 50 places pour les visiteurs. Ce nombre doit tenir compte des possibilités d'affectation de cases « courte durée » sur le domaine public aux seuls visiteurs (voir ci-dessous).

Cette option permet de faire face aux besoins de stationnement nocturne pour les habitants près du domicile. Les places supplémentaires réalisées pour les emplois peuvent être compensées par la suppression d'un nombre équivalent de places « longue durée » sur le domaine public, la surface de voirie ainsi récupérée pouvant être affectée à d'autres fins (voie bus, case de stationnement deux roues, cases livraisons, etc.)

Par ailleurs, il y aurait lieu d'assurer un meilleur partage de l'offre de cases de courte durée disponibles entre les besoins des habitants et ceux des visiteurs. Il faudrait par exemple éviter que, dans le cas d'une zone bleue avec privilège (vignette) aux habitants, des résidents n'utilisant pas leur voiture pendant la journée (ce qui est le but poursuivi) n'occupent pas les places les plus proches des commerces. On pourrait donc prévoir des secteurs de cases en zones bleue où la vignette ne serait pas valable (par exemple le long du Boulevard de Pérolles) ou de placer des parcomètres/horodateurs à proximité des commerces.

Il est évident que l'analyse devrait se poursuivre en connaissance de données plus précises relatives au projet. Il est particulièrement important, lors de l'examen d'un projet, d'avoir simultanément à l'esprit les divers autres projets en discussion plus ou moins avancée dans le secteur.

7 CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

La présente étude avait pour objectif de fixer les lignes directrices d'une politique du stationnement pour la ville de Fribourg qui permette de réduire le trafic individuel motorisé, en particulier dans le centre, tout en sauvegardant les intérêts économiques de la cité et en satisfaisant les besoins des habitants.

La politique proposée porte sur les volets suivants :

1. AMELIORATION DE LA COUVERTURE DES BESOINS

L'offre publique de stationnement (places à usage public) doit être réduite globalement, essentiellement dans le centre. Il y a lieu, de plus, de transformer le solde (reste des places à usage public) en places « courte durée » avec vignette privilégiant les habitants. Ailleurs (hors du centre), une transformation identique d'une partie de l'offre publique « longue durée » doit se faire.

En contrepartie, la politique de stationnement autorise un accroissement global de l'offre par rapport à l'état actuel en fonction de l'augmentation des surfaces brutes de plancher et en cas de pénurie grave.

Avec ces mesures de création de place et surtout de gestion, la couverture des besoins est meilleure que dans l'état actuel.

2. DEFINITION DE COEFFICIENT DE PONDERATION

La définition de taux directeurs doit permettre l'établissement des besoins en cases de stationnement pour les activités, quartier par quartier, en fonction des spécificités locales et selon les fourchettes suivantes :

	CENTRE	BASSE VILLE	PERIPHERIE
<i>Personnel</i>	0,1 – 0,25	0,1 – 0,20	0,1 – 0,50
<i>Visiteurs et clients</i>			
- secteur secondaire	0 - 0.05	0 - 0.05	0 - 0.05
- secteur tertiaire (bureaux)	0 - 0.06	0 - 0.10	0 - 0.10
- secteur tertiaire (commerces)	0,1 -0.35	0,1 - 0.50	0,35 - 1.00

3. CREATION DE PARKING D'ECHANGE EN PERIPHERIE

Etant donné la pression exercée sur l'offre en places longue de durée (utilisables par des pendulaire), il est indispensable de pouvoir offrir en périphérie une alternative aux usagers de ce type de place. Le choix des emplacements sera établi en collaboration avec la CUTAF (communauté urbaine des transports de l'agglomération de Fribourg).

4. REVISION A LA BAISSSE DU NOMBRE DE PLACES NOUVELLES A CREER

Le nombre de places de parc publiques nouvelles à créer (à usage public) doit être revu à la baisse en reconsidérant la capacité des projets de parkings connus dans le centre (Avenue de la Gare-Sud, Parking Ancienne-Gare, Communication 2000, Plan de quartier de St-Justin, etc.).

5. AUGMENTATION DE L'OFFRE EN TRANSPORTS PUBLICS

Le corollaire de cette politique est la mise en adéquation de l'offre de transports publics avec les nouveaux besoins, Il s'agit d'offrir une alternative crédible aux usagers du centre qui n'y trouveront plus de places. A ce propos, une étude est en cours en vue de réorganiser le réseau et la constitution de la CUTAF devrait permettre de dégager des moyens financiers supplémentaires.

6. RENFORCEMENT DES MESURES DE CONTRÔLE ET DE POLICE

L'équilibre et la cohérence entre « QUANTITE » et « GESTION » que devra atteindre notre politique de stationnement en dépendant.

78% des places actuelles en Ville de Fribourg sont privées. Dans la mesure où l'offre publique ne représente qu'une faible part de l'offre totale (22%), il est indispensable que la commune recherche, développe et mette en œuvre des moyens lui permettant de mettre en place la politique et d'en contrôler l'application aussi sur fonds privé existantes.

Des bases légales nouvelles sont à constituer.

7. REGIONALISATION DE LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT

Afin que le système soit cohérent et n'induisse pas d'effets pervers, il y a lieu, sur le plan régional de veiller à une meilleure concordance des politiques de stationnement visant à réaliser une offre homogène. Là aussi, la constitution de la CUTAF devra permettre une harmonisation des politiques de stationnement au niveau de l'agglomération.



VILLE DE FRIBOURG

POLITIQUE COMMUNALE DE STATIONNEMENT

BILAN INTERMEDIAIRE (octobre 2005)

Adopté par le Conseil communal en date du 19 décembre 2005

RGR | Ingénieurs Conseils
Av. Ruchonnet 12 Tél. +41 21 614 04 40
1003 LAUSANNE Fax +41 21 614 04 41

1. Introduction

La politique actuelle de stationnement, en ville de Fribourg, a été adoptée par le Conseil communal en novembre 1993.

Cette politique a été motivée afin de limiter les charges de trafic à un niveau permettant un fonctionnement satisfaisant du réseau routier, tout en couvrant les besoins en stationnement des usagers. Ceci dans une période où le nombre de projets de garages collectifs, au centre-ville, laissait craindre une augmentation importante du trafic qui risquait de causer un dysfonctionnement du réseau routier du centre-ville.

Après plus de 10 ans d'application, la politique mise en place en 1993 donne satisfaction au niveau des exigences des ordonnances fédérales (notamment sur la protection de l'air) et pour la couverture des différents besoins en stationnement (habitants, emplois et visiteurs). Néanmoins, selon le Conseil communal, la politique actuelle de stationnement est restrictive et empêche la réalisation de certains projets.

Suite à l'évolution de certaines données, par exemple :

- taux de motorisation,
- développement des quartiers,
- plan régional des transports,
- projet général de la CUTAF,
- modification du RELATeC (art. 25b),

il y a lieu de réexaminer la politique de stationnement actuellement en vigueur et de tirer un bilan de son application et sa conformité aux lois cantonales et, éventuellement proposer des mesures pour mieux l'adapter à la situation actuelle.

2. Démarche

Le réexamen de la politique de stationnement de la ville de Fribourg devra aboutir à des résultats permettant de convaincre les personnes réticentes du bien-fondé de cette politique en démontrant qu'elle a été conforme aux objectifs définis, qu'elle est en adéquation avec les lois et des documents en vigueur et qu'elle peut s'adapter à l'évolution des données de base.

Le réexamen de la politique de stationnement de la ville comprendra les éléments suivants :

- a) Méthodologie de calculs des besoins en stationnement.
- b) Réactualisation de la base des données (habitants, emplois, motorisation, etc...).
- c) Les contraintes à respecter :
 - capacité du réseau,
 - contraintes environnementales (OPB, Plan de mesure pour la protection de l'air, ...).
- d) Contenir le trafic individuel motorisé et assurer l'attractivité et le développement économique de la ville de Fribourg.
- e) Vérification de la conformité de la politique de stationnement avec les lois et des documents en vigueur.
- f) Améliorations à apporter, compléments et lignes directrices

3. Méthodologie de calculs des besoins en stationnement

Pour pouvoir déterminer les besoins en stationnement à satisfaire, il est nécessaire de connaître au préalable les caractéristiques du fonctionnement du stationnement dans le périmètre concerné.

Sur la base de ces caractéristiques et des données socio-économiques, il est possible de déterminer les coefficients permettant d'exprimer les besoins (la part de la demande qui peut être satisfaite) en cas de stationnement pour différentes catégories d'usagers (habitants, emplois, étudiants et visiteurs).

Dans le cas d'un projet particulier, ce type d'approche permet de définir les besoins en cas de stationnement non seulement en fonction des caractéristiques du projet (type d'affectation, surfaces utilisées selon affectation, etc.), mais également en fonction des caractéristiques de l'offre et de la demande en places de parc à l'intérieur d'un périmètre autour du projet, et de la possibilité d'une complémentarité d'usage (utilisation des places par différents types d'usagers, par exemple habitants et emplois).

Depuis sa mise en place en 1993, la politique de stationnement de la ville de Fribourg, est basée sur la méthodologie précitée pour évaluer les besoins de stationnement.

Pour chaque quartier de la ville et, en fonction des spécificités locales et de la qualité de desserte des transports collectifs, les coefficients des besoins pour les activités sont utilisés selon les fourchettes suivantes :

	CENTRE	BASSE VILLE	PERIPHERIE
PERSONNEL	0,1 – 0,25	0,1 – 0,20	0,1 – 0,50
VISITEURS ET CLIENTS			
- secteur secondaire	0 - 0,05	0 - 0,05	0 - 0,05
- secteur tertiaire (bureaux)	0 - 0,06	0 - 0,10	0 - 0,10
- secteur tertiaire (commerces)	0,1 - 0,35	0,1 - 0,50	0,35 - 1,00
ETUDIANTS	0,05	0,05	0,05

Coefficients des besoins pour la ville de Fribourg.

Les besoins par habitants sont évalués en fonction du taux de motorisation ou plutôt une fraction du taux de motorisation. Ceci pour tenir compte de la part des autres immatriculations (entreprises, complémentarité d'usage, etc., ...). Par exemple, pour un taux de motorisation de 450 pour 1'000 habitants, les besoins sont évalués pour un taux maximum de 350.

Dans les zones d'enseignement (quartier de l'université par exemple), les besoins en cases de stationnement sont estimés sur la base de 5 places pour 100 étudiants.

Le bien-fondé de cette méthodologie est approuvé, non seulement en ville de Fribourg (voir prises de position des différentes parties concernées ; Service d'environnement, CUTAF, Ingénieur cantonal, etc.), mais également par les études effectuées dans d'autres villes (Genève, Neuchâtel et Vevey).

En comparant les coefficients pour les deux villes de Neuchâtel et Fribourg, on remarque qu'ils se situent dans les fourchettes de variation plus ou moins identiques.

	GRAND CENTRE	PERIPHERIE
PERSONNEL	0.25 – 0.30	0.35 – 0.50
VISITEURS ET CLIENTS		
- secteur secondaire	0.06 – 0.07	0.07 – 0.10
- secteur tertiaire (bureaux)	0.08 – 0.10	0.10 – 0.15
- secteur tertiaire (commerces)	0.35 – 0.40	0.45 – 0.70

Coefficients des besoins effectifs (1994) de la ville de Neuchâtel.

Les normes VSS prévoient pour le personnel un besoin limite de 0,6 cases/emploi. Ce chiffre peut être réduit en fonction des disponibilités de remplacement de la voiture particulière par les transports publics. Pour un niveau de qualité de desserte des transports publics avec une accessibilité des arrêts inférieurs à une distance de 300 m et une fréquence de l'ordre de dix minutes, les besoins réduits selon la norme VSS représentent environ 60 à 70% des besoins limites soit environ 0,4 cases par emploi. Donc, les coefficients déterminés par l'équilibre demande/offre actuel sont inférieurs à ceux indiqués par les normes.

Pour les besoins en stationnement visiteurs et clients, les coefficients sont également fortement réduits par rapport aux valeurs que la norme VSS, compte tenu de la qualité de desserte citée plus haut préconise :

0,08 à 0,1 cases/emploi secondaire

0,12 à 0,2 cases/emploi tertiaire bureau

0,5 à 1,2 cases/emploi tertiaire commerce

La politique de stationnement de la Ville de Fribourg permet de fixer le nombre de places de stationnement et leur affectation. Elle se veut restrictive en comparaison des normes VSS. Ce qui

est conforme à la volonté exprimée par l'art. 25b RELATeC pour les communes appartenants au périmètre d'un plan de mesure pour la protection de l'air ou à une communauté urbaine de transports.

Elle prend en compte plusieurs facteurs déterminants comme la desserte en TC, le nombre de places existantes dans la proximité directe.

Depuis plus de 10 ans d'application et sans remettre en cause la méthodologie utilisée, il y a lieu d'examiner si une adaptation des coefficients utilisés pour évaluer les besoins devrait être entreprise. Ceci en fonction des changements éventuels intervenus d'une part, sur le fonctionnement du stationnement et des circulations et, d'autre part, en ce qui concerne les caractéristiques socio-économiques et les développements de différents secteurs de la Ville.

4. Réactualisation de la base de données

Pour la mise en place de la politique de stationnement de la ville de Fribourg en 1993, une banque de données informatisée a été créée. Celle-ci comporte les informations suivantes :

- Nombre d’habitants,
- Nombre de véhicules,
- Nombre d’emplois :
 - secondaires,
 - tertiaires-bureaux,
 - tertiaires-commerces,
 - étudiants.
- Nombre de cases de stationnement :
 - publiques blanches, parcomètres, zone réglementée par disque ;
 - privées balisées, boxes, garages ;
 - privées à usage public, gratuites ou payantes.

Ces informations sont définies au niveau de l’immeuble. Par la suite, elles ont été regroupées au niveau des zones de transport (53 zones).

Ces informations de structures hétérogènes sont fournies par diverses sources : fichiers des véhicules (Office de la circulation et de la navigation), fichiers des habitants et du stationnement (Ville de Fribourg), fichiers des emplois (Office fédéral de la statistique, Service cantonal de la statistique) devraient être

mises à jour périodiquement. Certaines données (par exemple stationnement et habitants) sont plus facilement accessibles que d'autres, en particulier celles concernant les emplois.

Les fichiers mis à jour concernant les habitants et le nombre de places de parc sont disponibles et, en conséquence, la base des données peut être mise à jour régulièrement (par exemple chaque 2 ans). Par contre, les données sur les emplois qui sont basées sur le recensement fédéral des entreprises sont mises à jour chaque 10 ans.

Les résultats du recensement fédéral de l'an 2000 sont actuellement disponibles. Il est souhaitable de vérifier dans quelle mesure ces résultats pourraient être utilisés, en complément des données actuelles disponibles pour la mise à jour périodique de la banque de données (par exemple : tous les 3 à 5 ans).

5. Respect des contraintes (capacité du réseau, impacts sur l'environnement)

L'un des objectifs d'une politique de stationnement est de limiter les nuisances dues au trafic généré par des places de stationnement par une gestion et une harmonisation du nombre et de l'utilisation des places, à la fois dans l'espace et dans le temps, avec des charges acceptables sur le réseau routier, en fonction des réserves des capacités disponibles.

Les réserves disponibles sont absorbées par l'accroissement des charges de trafic qui dépendent également de deux autres facteurs de croissance : Population et Mobilité.

La croissance annuelle de la population de la ville de Fribourg est actuellement de l'ordre de 1,3 à 1,4% par an, essentiellement due à l'arrivée de nouveaux habitants. De ce fait, la croissance, combinée Population – Mobilité, est de l'ordre de 2 à 2,5% par année.

La localisation des infrastructures génératrices de trafic a une grande importance, à cause de la problématique du cumul des projets dans un périmètre restreint. Ceci aussi bien au niveau de l'offre et de la demande qu'au niveau de la génération de trafic.

L'importance de plusieurs projets prévus dans un périmètre restreint peut être illustrée pour le cas des trois projets prévus dans le secteur de la route des Arsenaux.

PAD Fenaco : (rue de l'Industrie – route des Arsenaux)

SBP habitations = 18'531 m²

SBP activités = 640 m²

Total SBP = 19'171 m²

Places de parc prévues = 151 places

PAD des Charmettes : (rue Jacques-Gachoud – route Wilhelm-Kaiser)

SBP habitations = 10'628 m²

SBP activités = 4'113 m²

Total SBP = 14'741 m²

Places de parc prévues = 150 places

PAD Ilot du Comptoir : (route du Comptoir – rue de l'Industrie)

SBP habitations = 32'000 m²

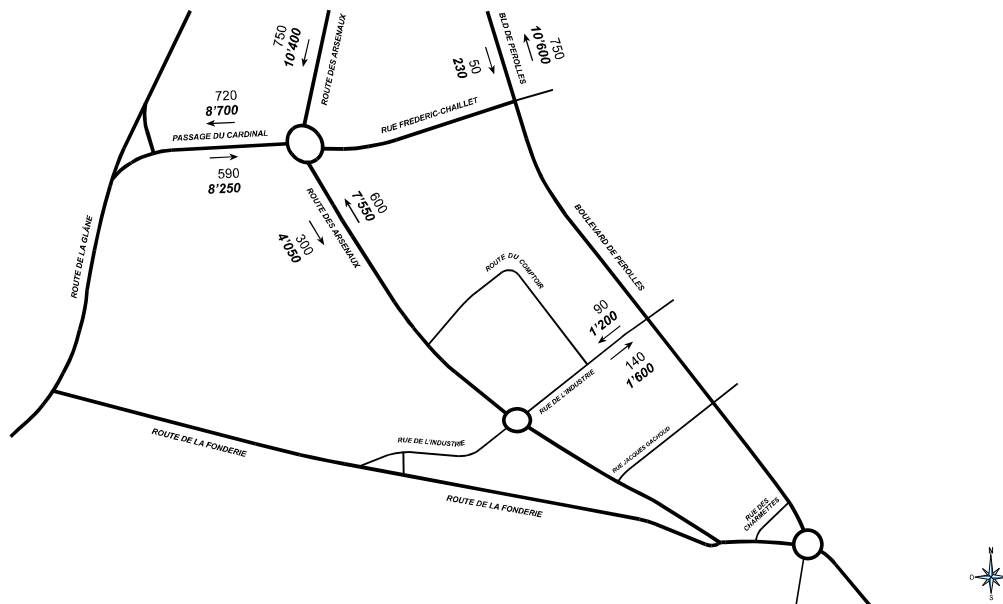
SBP activités = 712 m²

Total SBP = 32'712 m²

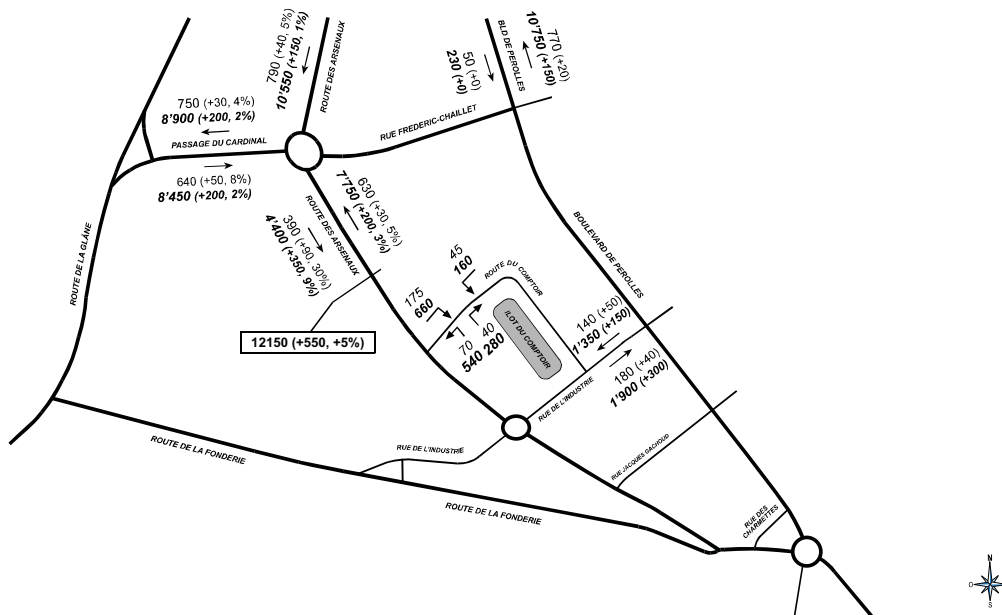
Places de parc prévues = 273 places

Etat

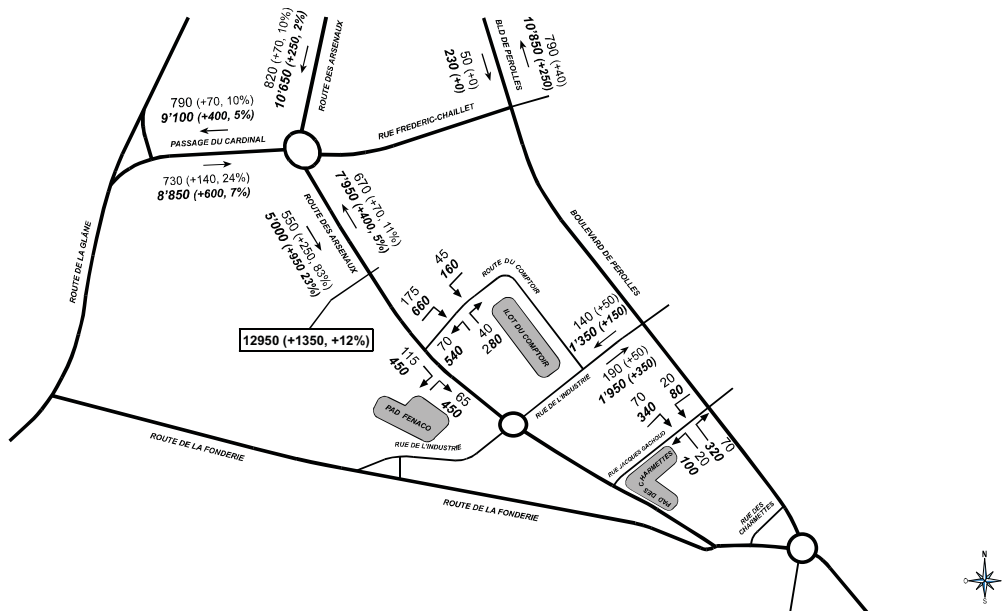
2004



Etat 2004 + Pad Ilôt du Comptoir



Etat 2004 + tous les PAD



(PAD, îlot du comptoir), l'augmentation du trafic sur la route des Arsenaux serait de l'ordre de 90 véhicules à l'heure de pointe du soir (soit 30%) et, de l'ordre de 350 véhicules par jour (soit 9%) en direction de Marly. L'augmentation du trafic entrant dans le giratoire des Arsenaux sera de l'ordre de 120 véhicules, soit environ 20%.

En prenant l'ensemble des projets, les augmentations seraient respectivement de l'ordre de 85% et de 25%. Dans ce cas, il est évident que la capacité de la voirie et en particulier celle du giratoire des Arsenaux serait dépassée (une augmentation de trafic entrant dans le giratoire de 280 véhicules soit 35% à l'heure de point du soir) et le fonctionnement du réseau perturbé. Il en va de même pour les problèmes liés à la protection de l'air et du bruit.

Cet exemple montre que pour respecter les contraintes liées à la capacité du réseau et celles liées à la protection de l'air et du bruit, la seule restriction des mesures sur le stationnement ne suffit pas. Elle constitue un élément parmi d'autres. Il y a lieu de tenir compte de l'influence des projets en prenant en considération d'autres facteurs, par exemple, mise en place d'un plan de mobilité pour des entreprises et administrations, ceci pour encourager un changement de mode des déplacements dans le but de respecter les contraintes liées à l'environnement et à la capacité du réseau routier.

D'autre part, actuellement, une étude d'impact n'est pas exigée lorsque le nombre de places de stationnement, prévue dans le cadre d'un projet, est inférieur à 300.

L'exemple, ci-dessus, montre que l'implantation d'un ou de plusieurs projets avec des parkings d'une capacité individuelle inférieure à 300 places pourrait avoir une grande influence sur le fonctionnement du réseau routier. Il est souhaitable, même pour les projets ayant une capacité en places de parc inférieure à 300 places, qu'une étude sur les circulations et, plus généralement, sur les déplacements soit effectuée. Elle devrait être imposée aux promoteurs. Ce type d'étude, n'aura pas l'importance juridique ou légale d'une étude d'impact, mais permettra aux autorités et aux promoteurs une meilleure approche des problématiques liées aux

déplacements ainsi que sur l'aménagement et l'exploitation du réseau routier.

Les impacts admissibles sur l'environnement sont définis par les ordonnances fédérales (OPB, OPair). Les valeurs limites à respecter peuvent imposer une restriction de l'offre en stationnement ou une adaptation de la gestion de stationnement.

La politique mise en place depuis 1993 va dans le sens du respect des contraintes précitées et qui ne peut être atteint qu'en limitant la génération du trafic motorisé, dont un des principal facteur d'influence est l'offre en stationnement et sa gestion.

La politique de stationnement de la ville de Fribourg limite le nombre de places, en tenant compte de l'affectation, de la desserte en transport en commun et de l'offre en places existantes. Elle permet une limitation des incidences sur l'environnement en matière d'air ou de bruit et sur la capacité du réseau routier.

6. Contenir le trafic individuel motorisé et assurer l'attractivité et le développement économique de la ville de Fribourg

La gestion et le contrôle du stationnement ont pour objectif :

- a) Contenir le trafic individuel motorisé sur le territoire communal :
 - en assurant aux habitants des possibilités satisfaisantes de stationnement près de leur domicile,
 - en créant des conditions pour diminuer les déplacements locaux (de courte distance) ;
- b) Contenir le trafic individuel lié aux pendulaires en favorisant, dans la mesure du possible, le transfert modal des pendulaires du transport individuel au transport collectif, ce qui implique une coordination des développements en parallèle des transports collectifs et le traitement de la problématique des places de stationnement pour les besoins des étudiants ;
- c) Garantir des conditions d'accès en faveur de la vitalité économique et de l'attractivité du centre urbain par une amélioration de la couverture des besoins des visiteurs ou au moins par le maintien de celle-ci à son niveau actuel.

La poursuite de la politique de stationnement de la ville de Fribourg, pour mieux atteindre les objectifs, peut être accentuée par la poursuite de la mise en place des zones à vignettes afin :

- de répondre aux besoins des résidents, qui ne parviennent plus à garer leurs véhicules à distance raisonnable de leur habitation générant ainsi entre autre un certain niveau de trafic parasite ;

- de donner plus de places de courte et de moyenne durées, de façon à assurer une bonne fonctionnalité du périmètre central de l'agglomération ;
- d'inciter les pendulaires à utiliser d'autres moyens de transport que leur véhicule privé pour satisfaire leur besoin de déplacement quotidien ou même les inciter à garer leur véhicule en dehors du secteur central de l'agglomération.

Si l'on classe les déplacements selon leur motif, il est usuellement admis de considérer quatre motifs :

- le déplacement domicile – travail (école) ou déplacement **pendulaire**,
- le déplacement pour l'acquisition de biens ou de services (« **achats** »),
- le déplacement **utilitaire** pour les besoins de l'exercice de la profession ou le transport et la livraison de marchandises ou de services,
- le déplacement **touristique ou de loisirs**.

Les déplacements pendulaires, lorsqu'ils sont effectués au moyen de la voiture individuelle, impliquent l'occupation de longue durée (4 à 10 heures) d'une case de stationnement.

Ces déplacements sont caractérisés par des flux concentrés sur certaines heures et vers des destinations polarisées. Ces caractéristiques rendent possible leur transfert sur les transports publics, pour le trajet ou alors sur une partie seulement en recourant au parcage d'échange, ceci pour autant que l'offre des transports en commun le permette.

Les déplacements pour l'acquisition de biens et de services s'effectuent selon différents modes de transport (véhicule individuel, transports en commun, deux-roues et à pied). Pour une ville telle que Fribourg, assurant une fonction de centre régional, une bonne accessibilité doit être assurée depuis toute la zone d'attraction, même depuis les secteurs ne disposant pas d'une desserte performante en transports publics. La voiture individuelle peut, dans ce cas, pallier à cette insuffisance. C'est alors une offre en cases de stationnement de « courte et moyenne durée » qui doit satisfaire ces besoins.

Il n'est pas possible d'être restrictif sur le stationnement des pendulaires sans offrir une alternative de mobilité. Le transfert modal dépend donc aussi du développement réel des transports collectifs, lequel peut prendre les formes suivantes :

- amélioration des prestations des lignes actuelles ;
- développement spatial du réseau et système en place ;

Néanmoins, dans le cas de Fribourg aujourd'hui, même sans le développement du réseau de transports collectifs, une pression supplémentaire sur l'offre de stationnement des pendulaires peut être faite. En effet, de nombreux pendulaires continuent à venir en ville alors même qu'ils habitent et qu'ils travaillent dans des zones bien desservies par les transports en commun avec un bon niveau de service.

- développement de la notion de complémentarité entre transports individuels et transports collectifs par la création de parkings d'échange.

Ces parkings doivent être à la fois desservis par des transports collectifs performants et aménagés de manière à diminuer la pénibilité de transbordement.

La politique de stationnement de la ville de Fribourg consistera donc aussi à favoriser le développement de parkings d'échange. Une telle approche nécessite un dialogue et une collaboration entre la ville de Fribourg, les communes avoisinantes, la CUTAF et l'Etat.

Pour les **déplacements utilitaires**, il faut distinguer entre une offre de cases de « courte et moyenne durée » pour les besoins professionnels et des cases spécifiques « livraisons » dont l'emplacement doit être adapté aux besoins.

Les **déplacements touristiques et de loisirs** faisant recours à la voiture automobile, peuvent, dans une large mesure, profiter de la complémentarité dans le temps avec les déplacements pendulaires.

Si l'on ne veut pas perdre la substance économique de la cité et, pour éviter un phénomène de délocalisation de la population, il faut mettre en place une politique de stationnement adaptable aux changements des données socio-économiques dans différents secteurs de la ville.

L'utilisation des coefficients et facteurs différenciés et par secteur de la ville, dans la politique actuelle de stationnement, va dans le sens de cette adaptabilité, mais elle devra être améliorée par la mise en place d'une base de données socio-économiques fiable.

La politique de stationnement est en liaison directe avec celle du plan de circulation. L'application de la politique de stationnement dépendra des mesures à prendre dans le cadre d'un plan de circulation. Par exemple, la création des places de stationnement de courte et moyenne durées (politique de stationnement) parallèlement à des mesures pour diminuer le trafic de transit par une nouvelle organisation du réseau, de sa mise en compartiment, etc, ... (Plan de circulation).

Pour être efficace, cette approche ne doit pas uniquement se limiter à la ville de Fribourg mais dans un périmètre élargi et en particulier celui de la CUTAF.

7. Conformité de la politique de stationnement avec les lois et les autres documents en vigueur

Il est important que la politique de stationnement soit conforme aux lois en vigueur.

De nombreux projets sont confrontés à des difficultés de procédures en raison de leur problématique liée au stationnement. Pour éviter ces procédures, la méthodologie de calcul des besoins en stationnement doit disposer de bases légales solides.

La conformité de la politique de stationnement de la ville de Fribourg, avec les bases légales fédérales et cantonales, est démontrée à l'aide de plusieurs exemples :

- **Le règlement communal d'urbanisme (RCU), en particulier l'article 220 quater.**

¹ **Le Conseil communal peut, pour les motifs d'urbanisme, de circulation et de l'environnement, pondérer le nombre de places de stationnement à aménager sur terrain privé.** Cette pondération est appliquée en particulier au centre de la ville, où d'autres moyens de transports desservent le secteur.

² Il peut exiger du propriétaire au bénéfice de cette pondération une contribution de remplacement pour les places de stationnement que ce dernier n'est pas astreint à aménager.

- **Règlement d'application de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions RELATeC), en particulier l'article 25.**

Art 25.a.²⁾ Toute construction doit disposer de places de stationnement dont le nombre et l'affectation aux différents usagers sont fixés par la réglementation communale en fonction de l'importance et de la nature de la construction. A défaut de prescriptions communales, les normes de l'Union suisse des professionnels de la route sont applicables.

Art. 25b.²⁾ ¹ Sur la base d'un concept de stationnement, **la commune peut fixer dans sa réglementation le nombre minimal et maximal de places de stationnement ainsi que leur affectation et leur gestion.** Elle tient compte notamment des critères suivants :

- a) la desserte en transports publics et la part des deux-roues et piétons ;
- b) le nombre de places de stationnement existant aux alentours ;
- c) la complémentarité d'usage des places de stationnement ;
- d) les charges de trafic acceptables sur le réseau routier ;
- e) les impacts admissibles sur l'environnement ;
- f) la protection du site.

² Le concept de stationnement fait partie du plan directeur des circulations.

³ L'application des alinéas 1 et 2 est obligatoire pour les communes comprises dans le périmètre d'un plan régional des transports au sens de l'article 12 de la loi sur les transports ou d'un plan de mesures au sens de l'article 44a de la loi fédérale sur la protection de l'environnement.

- **Le Plan cantonal des mesures pour la protection de l'air (août 1993).**

Mesures C2 : Passage à un mode de transport moins polluant.

« La politique de stationnement constitue l'élément clé des mesures d'accompagnement pour modifier la répartition modale ». « L'adaptation des dispositions sur le stationnement dans les communes voisines de Fribourg revêt la plus grande importance. **Dans la ville de Fribourg, la pondération du nombre de places de parc à aménager, telle qu'elle est déjà prévue par le règlement, doit être appliquée dans un sens restrictif** ».

- **Bilan de l'application du plan des mesures pour la protection de l'air (1995).**

Mesures C2 : Passage à un mode de transport moins polluant.

« La ville de Fribourg est la seule commune dans le périmètre du plan des mesures qui dispose d'un instrument moderne pour la gestion du stationnement ». Elle « fixe des critères clairs pour la détermination des besoins réduits en places de parc ». « La solution retenue par la ville a la particularité non seulement d'utiliser les caractéristiques d'un projet (surface de plancher, affectation) pour déterminer les besoins en cases de stationnement, mais encore d'analyser l'offre et la demande en places de parc à l'intérieur d'un périmètre autour du projet ». La CUTAF devra assurer la coordination entre la politique de stationnement des communes de l'agglomération avec celle de la ville de Fribourg.

- **L'ordonnance fédérale sur les contributions aux de mesures nécessitées par le trafic routier et en vertu de l'Ordonnance sur la protection de l'air.**

Le 12 décembre 1994, l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage a appuyé la demande de subvention de la politique communale de stationnement. **La Confédération a versé Fr. 93'753.- à la ville de Fribourg.**

- **Le projet général de la CUTAF.**

Page 12 : « Dans le centre-ville de Fribourg, l'usage de la voiture est également nettement plus élevé que l'utilisation des transports collectifs, bien que la politique de stationnement soit actuellement très volontariste, tant au niveau de l'offre que de la gestion de places en faveur du stationnement de courte durée ».

Page 18 : A propos de la répartition modale au centre-ville : « L'attractivité accrue des bus pour ces flux internes s'expliquent notamment par la densité du réseau de transports collectifs en Ville de Fribourg et par d'autres paramètres pouvant dissuader certaines personnes à utiliser la voiture comme mode de transport (principalement la politique volontariste de stationnement appliquée dans le centre).

Page 54 : « Conformément aux actions déjà menées par la ville de Fribourg, il s'agit notamment de réduire le stationnement de longue durée au profit du stationnement de courte-moyenne durée dans les secteurs proches des activités commerciales ».

– **La Loi cantonale du 20 septembre 1994 sur les transports, articles 1 et 2**

Art. 1 Objet

¹ La présente loi régit la conception, la réalisation et l'exploitation de tous les modes de transports utilisés dans le canton.

² Elle s'applique au trafic individuel et collectif des personnes.

Art. 2 Buts

¹ La présente loi a pour but d'organiser un système global de transports qui assure la mobilité des personnes et des choses en tenant compte notamment des besoins de l'économie, des possibilités financières des collectivités publiques, des exigences de la protection de l'environnement, d'une utilisation rationnelle du sol et de l'énergie ainsi que de la sécurité des usagers des moyens de transports.

² Elle vise en particulier à :

- a) encourager l'utilisation des transports publics en garantissant une offre de prestations suffisante, dans les limites de la capacité financière des collectivités publiques ;
- b) coordonner les décisions à prendre dans le domaine des transports avec les objectifs de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement ;**
- c) mettre en valeur les fonctions complémentaires des différents moyens de transports.

³ Pour atteindre ces buts, l'autorité compétente peut adopter des mesures privilégiant les transports publics pour des motifs d'intérêt général, à condition que ces mesures soient

prises dans le cadre de plans directeurs régionaux, intercommunaux ou locaux, au sens de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions.

– **Arrêtés du Tribunal administratif du canton de Fribourg**

Arrêté du 19 février 1998

Permis de construire pour la Fondation Espace Thérapeutique, Psychiatrie et Psychothérapie pour enfants

Le recourant se plaint de l'insuffisance des places de parc. Il estime que la restriction des possibilités de stationnement va augmenter les nuisances dans le quartier.

- a) Selon l'art. 230 (ancien art. 220quarter) al. 1 du règlement communal relatif au plan d'affectation des zones et à la police des constructions, « **le conseil communal peut, pour des motifs d'urbanisme, de circulation et de l'environnement pondérer le nombre de places de stationnement à aménager sur terrain privé.** Cette pondération est appliquée en particulier au centre de la ville, où d'autres moyens de transport desservent le secteur ».

En application de cette disposition, la Ville de Fribourg a adopté en 1993 le plan directeur de stationnement (politique communale de stationnement) qui comporte une clé de pondération, par quartier, des places de parc en fonction notamment des habitants, des employés et des visiteurs/clients.

- b) **Il faut donc constater que la politique de la commune en matière de places de stationnement s'appuie sur des dispositions réglementaires et sur une planification claires.** Elle vise à réduire le trafic individuel motorisé, à assurer aux habitants des possibilités satisfaisantes de stationnement de leur véhicule près de leur domicile sans favoriser une mobilité excessive de leur part et enfin à garantir la

vitalité économique et l'attractivité du centre urbain.

Le moyen choisi par la commune – à savoir la pondération des places de parc par quartier – ne semble pas manifestement inapte à atteindre le but visé et ne s'avère donc pas déraisonnable. Il est de notoriété publique que de nombreuses villes suisses agissent de même (Lausanne, Zurich). De plus, et surtout, le projet litigieux n'implique la suppression que de 7 places de stationnement seulement par rapport à la situation actuelle. Compte tenu des possibilités de parcage offertes à proximité par l'Ecole d'ingénieurs, la perspective d'une augmentation des nuisances invoquée par le recourant est peu probable et ne justifie ni une expertise technique sur la valeur des coefficients retenus concrètement par la commune pour effectuer la pondération, ni le refus du permis de construire.

Arrêté du 7 mai 2002 ; PAD « Plateau de Pérolles »

Une des critiques essentielles des recourants consiste à prétendre que le nombre de places de stationnement prévu par le PAD est insuffisant compte tenu des besoins.

- a) Conformément à l'art. 25b RELATeC, la ville de Fribourg dispose d'un concept de stationnement, intitulé « politique de stationnement », constitué d'un rapport de synthèse de septembre 1993 et d'un rapport technique final d'août 1993. **En application de ce concept, le Service communal de la circulation a fixé le nombre de places de parc à créer dans le périmètre du PAD.** Après avoir, dans un premier temps, arrêté un chiffre de 490 places (prise de position du 6 juillet 1998), la commune a modifié son point de vue dans la procédure de mise à l'enquête et a exigé 590 places, soit : 282 places réservées à l'usage des emplois, 207 places réservées à l'usage des étudiants et 101 places réservées à l'usage des visiteurs/clients.

Parallèlement, l'étude d'impact a estimé le besoin brut en places de stationnement à 750, soit une différence de 160 places avec la limite fixée par la commune. Tenant compte du transfert modal engendré par le manque de places, les auteurs de l'étude d'impact ont estimé que l'offre de stationnement restera déficitaire d'environ 40 places, ce déficit augmentant la pression pour utiliser les transports publics.

C'est en raison de cette politique restrictive en matière de places de parc que l'OPEN a préavisé favorablement le projet sous l'angle de protection de l'air.

- b) Faisant leur propre application du concept de stationnement, les recourants sont arrivés à la conclusion que ce document postulerait en l'espèce un chiffre de 1'046 places. La différence avec le calcul de la commune tient au coefficient appliqué à la catégorie des étudiants. Alors que la Ville l'a fixé à 0,05, les recourants ont utilisé un coefficient de 0,18. Vu la capacité de 4'138 étudiants, on aboutit dans un cas à 207 places de parc et dans l'autre à 745. Les recourants justifient le choix de 0,18 en se référant à la page 28 du concept de stationnement et estiment, par conséquent, que la commune a violé ses propres règles en arrêtant un coefficient plus bas.

Ils perdent de vue cependant que le coefficient de 0,18 ne fait pas partie du concept de stationnement proprement dit, mais a été indiqué dans le cadre d'un cas fictif destiné à illustrer la démarche d'utilisation du concept. Le coefficient à appliquer aux étudiants n'avait pas, à l'époque, fait l'objet d'une étude particulière, de sorte qu'on ne peut accorder aucun poids à ce chiffre de 0,18, indiqué essentiellement pour marquer l'existence de la catégorie des étudiants, à ne pas oublier, et qui n'a pas de signification en lui-même.

On doit constater que les étudiants ne sont pas directement intégrés dans le concept de stationnement et qu'il s'agit d'une catégorie d'utilisateurs pour laquelle le coefficient de places de parc à dû être fixé après l'élaboration du document.

Il ressort de la lettre de la commune du 21 février 2002 que, de manière régulière et constante, le coefficient appliqué aux étudiants a été fixé à 0,05. Le facteur de 0,18 n'a pas été utilisé.

Cette pratique de la commune est justifiée. Le taux de motorisation chez les étudiants est, de notoriété publique, beaucoup plus faible que dans le reste de la population adulte. De plus, s'agissant d'une université, il faut rappeler que l'on compte 20h de cours par semaine et par étudiant (étude d'impact p. 18), ce qui est sans commune mesure avec le taux de présence applicable au personnel engagé à plein temps. Dans ces conditions, il est exclu, sous peine d'aberration, d'arrêter un coefficient comparable à celui du « personnel », ce qui serait le cas avec un chiffre de 0,18.

En réalité, si l'on tient compte à la fois de l'appréciation de la commune et des chiffres de l'étude d'impact dont les auteurs ont effectué un calcul indépendant du besoin en places de parc, on doit constater que les résultats sont concordants. Le déficit de 40 places qui reste après le transfert modal qu'implique la limitation des places pour voitures et l'augmentation parallèle massive de l'offre des places de stationnement pour deux-roues et des transports publics constitue une expression de la politique de circulation qui demeure dans les limites du pouvoir d'appréciation de la commune tel qu'il est expressément reconnu par l'art. 25b RELATeC. **En fixant dans le PAD le nombre de places de parc litigieux, la commune n'a pas violé la loi. L'étude d'impact montre que le choix du déficit de**

40 places permet de mettre l'accent sur la limitation des impacts nuisibles à l'environnement et d'exercer une pression supplémentaire pour un transfert modal.

8. Compléments et lignes directrices à la politique actuelle de stationnement

Le réexamen de la politique de stationnement actuellement en vigueur a montré le bien fondé de son application et sa conformité aux lois en vigueur.

L'application de la politique de 1993 devrait être complétée et adaptée en tenant compte des lignes directrices suivantes :

1. Adaptation des coefficients des besoins visiteurs et clients pour les zones périphériques des secteurs

Pour mieux tenir compte des spécificités locales des différents secteurs de la ville et, en fonction des développements socio-économiques et de la qualité de desserte des transports collectifs, l'offre de stationnement pour les visiteurs et clients devrait être adaptée pour assurer une meilleure attractivité de la ville.

Un assouplissement de l'offre en élargissant la fourchette des coefficients des besoins visiteurs et clients ne doit s'appliquer que dans les secteurs dont l'accessibilité en transport en commun est nettement inférieure à la moyenne observée en Ville de Fribourg. Son application ne sera pas généralisée mais ponctuelle et ne doit pas induire un impact sur les projets au Centre ville, là où se situent les valeurs environnementales et de trafic les plus chargées.

En d'autres termes, l'Autorité communale pourra permettre une plus grande offre en places visiteurs et clients, lorsque l'accessibilité en transport collectif est faible en comparaison avec d'autres secteurs de la Ville. Ceci pour assurer l'attractivité des zones périphériques des secteurs de la ville.

	CENTRE	BASSE VILLE	PERIPHERIE
PERSONNEL	0,1 – 0,25	0,1 – 0,20	0,1 – 0,50
VISITEURS ET CLIENTS			
- secteur secondaire	0 - 0,05	0 - 0,05	0 - 0,10
- secteur tertiaire (bureaux)	0 - 0,08	0 - 0,10	0 - 0,12
- secteur tertiaire (commerces)	0,1 - 0,40	0,1 - 0,50	0,35 - 1,00
ETUDIANTS	0,05	0,05	0,05

2. Etude sur les déplacements pour les projets avec un parking d'une capacité inférieure à 300 places de stationnement.

- Projet isolé (éventuellement) ;
- Plusieurs projets dans un même périmètre (obligation).

Sans avoir l'importance juridique et légale d'une étude d'impact, l'étude permettra aux autorités et aux promoteurs une meilleure approche des problématiques liées aux déplacements. Ce type d'étude peut être imposé par la ville aux promoteurs.

3. Changement de mode de mobilité.

- Mise en place de plans de mobilité pour des entreprises et administrations

Il s'agit de favoriser les alternatives à l'utilisation de la voiture particulière pour le déplacement domicile – travail :

- Gestion du stationnement dans les entreprises et administrations ;
- Encouragement (subventionnement) d'abonnement de transports publics ;
- Mobilités douces (2 roues, à pied) ;
- Co-voiturage.

4. Une volonté politique de mettre les places de stationnement en souterrain et libérer l'espace en surface.

- Système d'information et téléjalonnement ;

Ce système permettra d'informer l'automobiliste sur l'occupation des parkings et de le guider vers celui de

son choix. Les nouveaux parkings peuvent être contraints de s'intégrer à un tel système.

- Intervention et contrôle sur domaine privé.

Les modalités de l'intervention et le contrôle du stationnement doivent être définies entre les autorités de la ville et les particuliers (propriétaires, promoteurs). Pour les nouvelles places de parc, la ville peut imposer une réglementation (horaire, tarifs, complémentarité d'usagers, guidage, état locatif, etc...).

5. Système de tarification.

- Heure de fonctionnement ;
- Tarifs horaires ;
- Tarifs des vignettes.

6. Utilisation des parkings publics sur fonds privé.

- Système d'information et téléjalonnement ;
- Complémentarité d'usage ;

Une même place de parc peut être utilisée par différents usagers (par exemple la nuit pour les habitants et le jour par les visiteurs et clients des commerces).

- Système de tarification ;
- Heures d'utilisation ;
- Contrôle.

Les modalités au niveau de la tarification, les heures d'utilisation par différents types d'usagers ainsi que le contrôle du stationnement doivent être définies entre les autorités, la ville et les propriétaires (promoteurs). Pour les nouvelles places de parc, la ville peut imposer une réglementation (horaire, tarifs, complémentarité d'usagers, guidage, état locatif, etc...).

7. Création de P+R.

Ce point doit être réglé dans le cadre de la CUTAF et nécessite un dialogue entre la ville de Fribourg et les communes avoisinantes.

8. Besoins en stationnement des deux roues et localisation des places.

- Cycles ;
- Vélomoteurs ;
- Motos.

Ces besoins peuvent être déterminés sur la base des normes VSS 640 065 et des recommandations de la CORAC (Conférence suisse des responsables en aménagements cyclables).

Lors de la délivrance de permis de construire, l'autorité doit pouvoir localiser l'emplacement réservé au stationnement des deux roues et déterminer la part des places couvertes.

9. Problématique du stationnement illicite.

- Mode de contrôle ;
- Compétences.

9. Conclusions

Le réexamen de la politique du stationnement mise en application depuis 1993 avait pour objectif la vérification du bien-fondé de cette politique, de son adéquation avec les lois en vigueur et de son adaptation à l'évolution des données de base. Les critères suivants ont été pris en considération :

1. Respect des contraintes (capacité du réseau, impact sur l'environnement).
2. Objectifs de base de la gestion et le contrôle du stationnement :
 - Contenir le trafic individuel motorisé ; en particulier pendulaire ;
 - Garantir les conditions d'accès en faveur de la vitalité économique et attractivité du centre ville.
3. Conformité avec les lois et autres documents en vigueur.
4. Adaptabilité des coefficients pour le calcul des besoins en place de stationnement et réactualisation des données de base.

La politique actuelle de stationnement permet le dimensionnement du nombre de places de parc pour une infrastructure en fonction de l'emplacement, de l'affectation, de la desserte en transports collectifs et de la situation du parcage dans le périmètre direct. Elle est motivée, tout en couvrant les besoins en stationnement des usagers, par une limitation des charges de trafic à un niveau permettant un fonctionnement satisfaisant du réseau routier et le respect des contraintes liées à l'environnement.

On distingue trois zones principales, le centre-ville, la Basse-ville et la périphérie. Pour chacune de ces zones des coefficients de pondérations s'appliquent selon l'affectation des places : habitants, employés, visiteurs/clients et étudiants. Ces coefficients ont été fixés en tenant compte de l'environnement, de la desserte en transports collectifs, de l'offre en places de parc et des conditions de circulation (capacité du réseau).

Pour assurer la concurrence et l'attractivité économique et éviter un phénomène de délocalisation de la population, une politique de stationnement doit être adaptable aux changements des données socio-économiques dans les différents secteurs de la Ville. L'utilisation des coefficients et facteurs différenciés et par secteur de la Ville, va dans le sens de cette adaptabilité, mais elle devra être améliorée par la mise

en place d'une base de données socio-économiques encore plus fiable.

A l'aide de plusieurs exemples, il a été démontré que la politique de stationnement de la Ville de Fribourg est conforme aux bases légales fédérales et cantonales :

- L'Ordonnance fédérale sur les contributions aux frais de mesures nécessités par le trafic routier et pris en vertu de l'ordonnance sur la protection de l'air ;
- Le Règlement communal d'urbanisme (RCU) ;
- La Loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (RELATeC) ;
- Le Plan cantonal des mesures pour la protection de l'air ;
- La Loi cantonale du 20 septembre 1994 sur les transports ;
- Le projet général de la CUTAF ;
- L'Arrêté du Tribunal administratif du canton de Fribourg.

Le bien fondé de la politique de stationnement de la ville de Fribourg, son adéquation avec les lois en vigueur et sa capacité d'adaptation à l'évolution des données socio-économiques est démontré. Néanmoins, il est à signaler que pour respecter les contraintes liées aux déplacements et à l'environnement, seule une restriction des mesures sur le stationnement ne suffit pas et qu'elle constitue un élément parmi d'autres dont les lignes directrices ont été énumérées dans le présent rapport.

ROBERT-GRANDPIERRE ET RAPP SA
RGR/ASS/jb, Lausanne, le 24 octobre 2005
Rapport-2321-05.doc