

**Rapport final du Conseil communal au sujet du postulat n° 143  
de MM. Christoph Allenspach, Florian Müller, Marc Vonlanthen et Simon Zurich (PS)  
demandant d'étudier l'extension des espaces publics et naturels en réduisant les places de  
stationnement publiques**

En séance du 29 juin 2020, le Conseil général transmettait au Conseil communal le postulat n° 143 de MM. C. Allenspach, F. Müller, M. Vonlanthen et S. Zurich lui demandant d'étudier l'extension des espaces publics et naturels en réduisant les places de stationnement publiques.

**Résumé du postulat**

La densification en ville doit être comprise dans un sens large: densifier le tissu bâti mais également élargir l'espace public, le paysage urbain naturel ainsi que les voies des transports publics et de la mobilité douce. La surface disponible est pourtant limitée, ce qui nécessite la suppression de fonctions existantes moins évidentes. Aujourd'hui, une partie importante des surfaces est occupée par les routes et le stationnement public et privé. Notamment, les surfaces de stationnement offrent un potentiel énorme pour d'autres utilités pour les cas où elles ne sont plus utiles et sont remplacées à un endroit proche.

Les avantages sont les suivants:

- L'extension de l'espace public à disposition sur les places et dans les rues de tous les quartiers;
- La mise en place de voies de bus et de voies cyclables;
- L'amélioration de la sécurité des piétons, notamment des écoliers ainsi que des cyclistes;
- La création d'espaces naturels arborisés en améliorant ainsi le climat urbain et la qualité de vie dans les quartiers;
- L'amélioration de l'attractivité touristique de la ville historique dont les rues sont aujourd'hui dominées par le stationnement.

Les postulants demandent d'étudier dans quelle mesure le stationnement sur les places et rues pourrait être supprimé ou remplacé. Les auteurs du postulat suggèrent de prouver les critères suivants:

- La suppression des places de stationnement publiques sans remplacement aux endroits où elles ne sont plus nécessaires, par exemple dans les quartiers de Pérolles et du Schönberg;
- La participation communale aux parkings souterrains existants en remplacement des places publiques, voire privées à supprimer, par exemple au Bourg (Grenette), à Pérolles (différents parkings), à Miséricorde (université, tour des finances), à Beaumont (nombreux parkings souterrains). Aujourd'hui, un nombre probablement important de places de stationnement est loué à des pendulaires;
- La construction de parkings souterrains ou à silo aux endroits stratégiques dans les quartiers,

par exemple à la Neuveville (Planche-Inférieure), l'Auge (au pied du Pont de Zaehringen), au Schönberg (à la place de l'ancienne piscine), au centre-ville (Hôpital des Bourgeois, en collaboration avec la Poste).

## Réponse du Conseil communal

### Préambule

En 2020, on dénombrait sur le territoire communal plus de 34'000 places de stationnement publiques et privées. Ce stationnement occupe une surface considérable, il faut en effet compter environ 10m<sup>2</sup> pour une case de stationnement, mais aussi de larges espaces pour permettre l'accès et les manœuvres liées à ces places. Si de nombreux parkings en ville sont aménagés en souterrain, une portion importante des places est aménagée en surface, ce qui consomme des dizaines de milliers de mètre carrés de terrain. L'enjeu à ce sujet est donc énorme puisque ces surfaces manquent pour des usages qui permettraient une meilleure qualité de vie (nature, requalification, extension de l'espace public, etc.) et qui sont demandés par la population.

### PAL et Politique communale de stationnement

La politique de stationnement de la Ville de Fribourg, mise à jour dans le cadre de la révision du Plan d'aménagement local (PAL) (2020), estime les besoins en stationnement pour les habitants de la ville à environ 10'000 places. Ce nombre est basé sur les besoins théoriques des habitants, en prenant en compte des notions comme la desserte en transports publics, le milieu historique, les possibilités offertes par la mobilité douce, etc.

Dans la pratique, le taux de motorisation effectif des habitants de la ville est de 351 voitures pour mille habitants (données OCN), ce qui représente un total d'environ 13'000 places. Il existe donc un écart considérable entre les besoins des habitants et l'offre théorique ou existante. Une partie de cet écart peut être justifiée car la ville attire des visiteurs de l'extérieur et il est donc normal de proposer des places pour ces usagers, mais ce nombre devrait être relativement modéré car une bonne partie des trajets à destination de la ville (exemple: pendulaires) pourraient être réalisés en transports publics. Ainsi, même en proposant 5'000 ou 10'000 places de stationnement pour les visiteurs extérieurs à la ville, on voit que le nombre de places existantes est aujourd'hui très largement surdimensionné.

Le PAL a identifié cet état de fait et propose, via sa politique communale de stationnement, de réduire le nombre de places privées et d'encourager là où c'est possible une réduction du nombre de places de stationnement sur le domaine public.

### Diagnostic

Les critères suivants doivent être pris en compte pour évaluer le potentiel offert par la suppression de places de stationnement publiques:

- L'offre en stationnement alentours. Il est plus simple de supprimer des places dans des quartiers où l'offre est largement excédentaire (ex: Beaumont, Jura ou Schönberg) et à contrario plus difficile de supprimer des places dans des quartiers comme le Bourg ou l'Auge puisqu'à ces endroits les habitants n'ont presque pas d'offre privée et comptent sur le domaine public pour pouvoir stationner.

- La configuration des routes. Dans certaines rues, les surfaces libérées par le stationnement peuvent permettre une amélioration significative en matière de qualité de vie et/ou de fonctionnement de la voirie, tandis que dans d'autres secteurs cette plus-value est moins évidente.
- La configuration du sous-sol. Ce point est particulièrement important si le stationnement est remplacé par de l'arborisation. De très nombreux services passent dans les sous-sols (gaz, télécom, électricité, eau, etc.) et à des profondeurs souvent faibles. Lorsque l'on projette de planter des arbres, il est impératif de vérifier que la configuration du sous-sol le permet.

Courant 2020, le Service de la mobilité a réalisé un petit diagnostic pour évaluer là où il serait possible de remplacer du stationnement situé sur le domaine public par d'autres affectations dans le centre-ville. Ces premières réflexions ont permis de démontrer qu'on pourrait facilement, dans le secteur Pérolles-Arsenaux-Beaumont, transformer une septantaine de places de stationnement sur le domaine public pour permettre un autre usage, une naturalisation de ces surfaces par exemple, sans réellement impacter le fonctionnement du domaine public puisque ces secteurs sont largement équipés en parking. Cette analyse de base sera étudiée plus finement dans le cadre de la politique "Nature en Ville". Il s'agit d'analyser s'il y a une possibilité et un intérêt pour des réalisations ponctuelles ou si cette transformation doit être intégrée dans les projets de requalification de certaines rues. Il s'agit d'inclure ces possibilités dans le cadre des budgets qui sont octroyés.

En 2020 toujours, dans une optique plus fonctionnelle, le Service de la mobilité a mis à l'enquête une piste cyclable sur le boulevard de Pérolles à la place du stationnement dans le sens "Gare – Charmettes".

Un potentiel très important existe certainement dans les quartiers de Beaumont, Vignettaz, Jura, Torry et Schönberg où le stationnement sur le domaine public offre d'importantes réserves de capacité. La marge de manœuvre est par contre plus étroite dans les secteurs Alt, Auge, Bourg et Basse-Ville.

### Enjeux

La suppression de places de stationnement sur le domaine public apparaît donc dans bien des cas comme non problématique d'un point de vue fonctionnel puisqu'il y a trop de places dans certains quartiers de la ville. Elle serait même souhaitable puisqu'elle inciterait à reporter des déplacements sur la mobilité douce et les transports publics, conformément aux objectifs du PAL et du projet d'agglomération. Elle est aussi tout à fait conforme à des enjeux plus larges, comme la question du climat et de la durabilité.

Il devient de plus en plus urgent de mettre en œuvre une politique de mobilité responsable. La Déclaration de Stockholm est le document final de la troisième conférence ministérielle mondiale (dont la Suisse fait partie) sur la sécurité routière, qui s'est tenue les 19 et 20 février 2020 à Stockholm sous le patronage de l'OMS. Des ministres et des experts de plus de 130 pays se sont réunis dans la capitale suédoise pour discuter de la manière d'accroître l'ambition et d'améliorer la sécurité routière mondiale au cours de la prochaine décennie. La médiatisation de cette déclaration a été éclipsée par l'actualité en lien avec le Covid-19, mais le document n'engage pas moins ses signataires. Les extraits suivants, notamment la décision no 8, sont parfaitement clairs dans ce sens.

8. *Nous accélérons le basculement vers des modes de transport abordables, plus sûrs, plus propres et à meilleur rendement énergétique tout en militant en faveur de la pratique plus importante d'activités physiques, comme la marche ou le cyclisme, et de leur intégration à l'usage des transports publics pour en garantir la durabilité.*

Cette suppression de places engendrerait par contre une diminution des recettes liées au stationnement, qu'il n'est pas possible de chiffrer précisément sans avoir un projet précis. Cette baisse des recettes devra être mise en relation avec la plus-value apportée en matière de qualité de vie pour les habitants.

### Approche

La suppression de places de stationnement sur le domaine public permet d'éviter la présence de véhicules à ces endroits, mais ne permet pas en elle-même d'autres usages. Il faut pour cela l'accompagner de projets dont la nature dépendra des objectifs recherchés (arborisation, terrasse, piste ou bande cyclable, espace public requalifié, voie de bus, etc.). Ces projets nécessiteront en principe des travaux d'aménagement qu'il faudra mettre à l'enquête.

### Construction de parkings ou participation à des ouvrages existants

La construction de parkings est une question qui se pose pour les secteurs avec peu de places de stationnement et pour lesquels il est donc difficile de supprimer le stationnement sur le domaine public (Bourg, Alt, Auge et dans une moindre mesure Neuveville) qui constitue souvent l'essentiel de l'offre. Mais ces secteurs sont également ceux qui imposent le plus de contraintes, en particulier en matière de protection du patrimoine, de géologie, d'impact visuel, d'accès, etc. L'exemple du projet du Bourg démontre les difficultés de mener à bien un projet de parking dans ces secteurs. La recherche d'une solution est en cours depuis plusieurs années sur les secteurs "Grenette" et "Petit-Paradis". Dans les secteurs périphériques, la construction de parking n'est généralement pas pertinente car l'offre privée pourrait théoriquement suffire à couvrir tous les besoins. Un cas particulier concerne le secteur de St-Léonard, où il n'y avait pas d'offre privée. La commune finalise actuellement la construction d'un parking en ouvrage qui permettra de relocaliser une grande partie de l'offre de stationnement située en surface.

La participation à des ouvrages existants est également complexe car à Fribourg les parkings privés appartiennent en majorité à des assurances ou des régies. Dans ces cas, les négociations ne sont pas aisées et les privés n'ont pratiquement aucun intérêt à entamer des collaborations avec la commune. Toutefois, depuis quelques années, les services de la Ville veillent à systématiquement utiliser le levier offert par les permis de construire, en indiquant que les places visiteurs-clients aménagées dans les projets soient disponibles et accessibles 24/24h, 365/365j. C'est par exemple le cas pour le PAD Beaumont-Sud, le PAD Arsenaux ainsi que pour d'autres projets à venir. Les parkings ainsi construits permettent de couvrir les besoins du site pour les habitants / emplois, mais aussi d'une manière générale pour les visiteurs-clients de l'ensemble du secteur. Cette manière de procéder offre ensuite du potentiel pour supprimer du stationnement sur le domaine public.

### Conclusions

La suppression d'une partie du stationnement sur le domaine public est aujourd'hui déjà possible et même souhaitable car l'offre existante est surdimensionnée dans certains quartiers et rend cette suppression tout à fait justifiée et conforme aux objectifs de la planification.

Si une suppression des places de stationnement doit se faire avec précaution et de manière progressive dans certains secteurs sensibles (Alt, Auge, Bourg et Basse-Ville), elle pourrait par contre être effective très rapidement et de manière importante dans les autres secteurs. Il est par contre impératif de ne pas supprimer des places sans contrepartie, mais d'accompagner cette suppression par des projets apportant une plus-value claire et compréhensible que ce soit d'un point de vue

fonctionnel (bande ou piste cyclable, trottoir plus large, voie de bus, etc.) et/ou qualitatif (arborisation, verdure, etc.).

En conclusion, le Conseil communal est d'avis qu'un potentiel important existe et que la construction d'un parking se révèle par endroit être éventuellement la seule solution pour libérer des places de stationnement en surface. La Ville dispose aujourd'hui déjà des outils nécessaires pour mener à bien la requalification de l'espace partagé (PA2/PA3, PAL, politique de stationnement et permis de construire).

Le postulat n° 143 est ainsi liquidé.