

**Rapport informatif du Conseil communal au sujet de la proposition n° 19 (2016-2021)  
de MM. Oliver Collaud (Vert·e·s), Maurice Page (CG-PCS) et Marc Vonlanthen (PS)  
demandant au Conseil communal une révision générale du règlement  
sur le parpage prolongé dans les zones à stationnement réglementé**

En séance du 26 mai 2020, le Conseil général transmettait au Conseil communal la proposition n° 19 de MM. O. Collaud, M. Page et M. Vonlanthen lui demandant une révision générale du règlement sur le parpage prolongé dans les zones à stationnement réglementé.

### Résumé de la proposition

Les auteurs de la proposition relèvent le lien complexe qui existe entre la gestion cohérente de l'espace public et la mobilité. Ils relèvent en particulier les antagonismes entre la volonté d'améliorer la qualité de vie par la requalification de l'espace public, le besoin d'une meilleure répartition spatiale en faveur des transports publics et la mobilité douce et les besoins de stationnement. Ils rappellent également que de nombreux postulats ont été déposés sur ce thème durant la législature 2016 – 2021 (postulats n° 18, 28, 103 ou encore 117).

Ces diverses interventions ont permis de montrer que les bases règlementaires de la Ville, ayant pour la plupart plus de 30 ans, ne sont plus à même d'apporter les réponses adéquates à ces questions ni d'entrevoir une solution viable pour l'avenir. En effet, le règlement sur le parpage prolongé dans les zones à stationnement réglementé date de 1989 et a été conçu à une époque où les préoccupations en matière de mobilité étaient très différentes de celles d'aujourd'hui. Le nombre de vignettes ne cesse de croître et, dans certaines zones, il y a presque autant de vignettes que de places à disposition.

Dans ce cadre, il est proposé de préparer une révision générale du règlement sur le parpage prolongé dans les zones à stationnement réglementé. Les auteurs de la proposition souhaitent toutefois donner une certaine envergure à cette révision, en prévoyant une phase de consultation, de même qu'une commission spéciale afin de garantir une plus grande adhésion au projet.

Le présent rapport intermédiaire a donc pour but de dresser un bilan de l'application du règlement actuel, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1991, qui régit les conditions d'octroi des vignettes de parpage aux habitants et aux entreprises. Comme il sera démontré, ce règlement, qui a fait ses preuves et a atteint les objectifs fixés, doit aujourd'hui être révisé car il ne répond plus à la stratégie et aux exigences actuelles en matière de gestion de la circulation et du stationnement. Son application induit une sur-occupation du domaine public qui freine considérablement les objectifs de requalification et d'amélioration de la qualité de vie en milieu urbain.

### 1. Historique

#### 1.1. Règlement de 1989

Ce règlement, initialement dénommé "*règlement sur le parcage prolongé dans les zones bleues*", a été adopté par le Conseil général le 25 septembre 1989, après une large consultation majoritairement favorable, et est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1991. La Ville de Fribourg était la première ville romande à introduire un système de vignette-habitant, qui se justifiait de la manière suivante:

- l'article 3 al. 4 de la loi sur la circulation routière (LCR; RS 741.01) avait été modifié en 1984, permettant aux autorités locales d'intervenir, notamment en réglementant le parcage de façon spéciale dans les quartiers d'habitation;
- suite à cette modification législative, les villes de Berne, Zurich et Bâle ont introduit, d'abord à l'essai puis à titre définitif, un système de vignettes permettant aux habitants d'un quartier déterminé de parquer leur voiture pour une durée illimitée dans les zones bleues. Ces mesures ont contribué à diminuer le trafic dans les quartiers concernés, notamment le trafic pendulaire;
- l'accès aux places de parc pour les véhicules était devenu de plus en plus difficile en ville de Fribourg. En effet, les pendulaires exerçaient notamment une pression sur la demande en places de parc, ce qui rendait plus difficile pour les habitants de trouver un endroit pour garer leur voiture, que ce soit sur fonds privé ou public. Cette situation contribuait au dépeuplement de la Ville;

Le but du règlement, figurant à l'article 1, stipule que celui-ci " *vise à atteindre les buts visés par l'article 3 LCR, notamment en évitant l'encombrement des rues et places par le trafic pendulaire*" (al. 1). Plus précisément, l'objectif poursuivi était aussi de diminuer le trafic inutile des pendulaires à la recherche d'une place de parc dans les zones habitées, de réduire le bruit, d'améliorer la sécurité dans les secteurs concernés, de faciliter l'accès à une place de parc pour les habitants et contribuables de la ville et, enfin, d'inciter les pendulaires à utiliser les transports publics (cf. procès-verbal de la séance du Conseil général du 25 septembre 1989, p. 175). L'alinéa 2 précise que "*A cet effet, des secteurs d'ayants droit sont déterminés en fonction des critères prévus à l'alinéa 1<sup>er</sup>*". Conformément aux exigences du Tribunal fédéral, la mesure a d'abord dû être introduite à titre d'essai, pendant une durée de deux ans au maximum (al. 3).

A propos du choix des secteurs, le Message de 1989 indiquait que "*l'introduction de la vignette devrait intervenir dans les secteurs qui sont confrontés soit à l'encombrement des rues et places par les véhicules des pendulaires, soit à un déficit en places de stationnement*". Les cinq secteurs suivants étaient envisagés à l'origine: Neuveville, Bourg, Alt, Gambach, Auge. La vignette a été introduite pour la première fois dans le quartier d'Alt, à titre d'essai, le 1<sup>er</sup> janvier 1991. Elle coûtait alors 20 francs par mois.

Dans sa version initiale, le règlement de 1989 définissait, à l'article 2, le cercle des bénéficiaires de la manière suivante: *"Les personnes domiciliées dans les secteurs de zones bleues déterminés conformément à l'article 1<sup>er</sup> peuvent être autorisées à laisser stationner leur voiture automobile légère au-delà du temps réglementaire. Il en est de même pour les entreprises situées dans lesdits secteurs, pour autant que les véhicules utilisés soient réservés à l'activité de l'entreprise"*.

Il est à noter qu'à l'origine, le règlement prévoyait qu'il ne pouvait être délivré qu'une seule autorisation par ménage et par entreprise, mais que celle-ci pouvait toutefois concerner plusieurs véhicules (art. 4 al. 2), au vu du nombre limité de places disponibles.

L'article 7, qui n'a pas changé depuis son adoption, prévoit que le nombre d'autorisations délivrées doit rester inférieur au nombre de places publiques disponibles dans le secteur. Lors de l'adoption du règlement devant le Conseil général et après moult débats, il a été décidé de limiter le nombre de vignettes délivrées par secteur à 80% maximum du nombre de places de parc disponibles (cf. procès-verbal de la séance du Conseil général précitée, p. 195 ss). Malgré cela, aucune limite inférieure n'a formellement été inscrite à l'article 7.

## **1.2. Révision partielle de 1995**

Une révision partielle a été introduite en 1995, suite aux expériences faites depuis l'entrée en vigueur du règlement et en raison de l'entrée en vigueur de la nouvelle politique de stationnement. Globalement, il a été constaté que les expériences faites étaient positives et que les habitants bénéficiant de la vignette étaient en général satisfaits (cf. Message n° 61 – législature 1991-1996, p. 1 s.). Toutefois, si l'introduction de la vignette-habitant dans le quartier d'Alt (1991) puis de Gambach (1992) n'a soulevé aucun problème particulier, notamment en raison du peu de demandes et du grand nombre de places disponibles sur le domaine privé, des problèmes d'application du règlement ont en revanche été rencontrés par la Police locale lors de son introduction dans le quartier du Bourg en 1992 et de Pérolles-Nord en 1993. Ces problèmes concernaient les points suivants:

- l'adaptation des dispositions du règlement à la nouvelle politique de stationnement, entrée en vigueur en novembre 1993, dont la vignette était l'un des points-clé;
- le rapport entre le nombre de places publiques et le nombre de vignettes délivrées;
- le droit d'un habitant détenteur d'une place de parc privée, ou ayant la possibilité d'être détenteur d'une telle place, d'obtenir une vignette (proposition n° 64, de M. François Merlin<sup>1</sup>);
- la notion de domicile, vu qu'il était possible d'obtenir une autorisation lorsque le véhicule n'était pas immatriculé dans le canton;
- l'analyse du besoin pour les commerçants;
- l'extension de la validité de la vignette dans les zones de parcage payant.

---

<sup>1</sup> Dans la proposition n° 64, le Conseiller général François Merlin demandait de compléter l'article 4 du règlement sur le parcage prolongé dans les zones bleues, du 25 septembre 1989, par la disposition suivante: Article 4, ch. 3 (nouveau): *Il peut être également délivré une autorisation au détenteur d'une place de parc privée, sous réserve des conditions fixées à l'article 7.*

Sur la base de ces constats, le Conseil communal a proposé au Conseil général – en répondant simultanément à la proposition n° 64 – d’adapter le règlement comme suit:

- modification du titre du règlement (ce dernier s’appelle désormais "règlement sur le parpage prolongé dans les zones à stationnement réglementé") ainsi que de l’article 1<sup>er</sup> al. 2 en raison de la nécessité d’étendre la validité de la vignette dans certaines zones de parpage payant (désormais appelés "secteurs d’ayant-droit") en application de la nouvelle politique de stationnement. Il s’agit de la principale innovation par rapport au règlement initial, qui découle du fait que, dans les quartiers du Bourg et d’Alt, le nombre de vignettes délivrées était plus important que celui des cases de stationnement en zone bleue. Il se justifiait dès lors, pour résoudre ce genre de problèmes, d’étendre la validité de la vignette-habitant aux zones régies par des parcomètres, à l’exception des zones de courte durée. De plus, cette modification permettait de ne plus être obligé d’étendre la zone bleue au détriment de la zone de stationnement payant, qui devenait de plus en plus la règle;
- suppression de la disposition prévoyant la phase d’essai, devenue inutile (art. 1 al. 3);
- ajout à l’article 2 de la possibilité d’obtenir une vignette pour les personnes qui ne sont pas légalement domiciliées en ville, mais dont le véhicule est immatriculé à Fribourg;
- suppression de la règle figurant à l’article 4 al. 2 qui prévoyait que seule une seule vignette pouvait être délivrée par ménage ou par entreprise, mais que celle-ci pouvait toutefois concerner plusieurs véhicules. Le Conseil communal a jugé qu’il était normal qu’un ménage disposant de deux véhicules ait la possibilité d’acquérir deux vignettes. A noter que cette libéralisation des règles d’attribution a contribué à attirer de nombreux véhicules sur le domaine public. De nombreux ménages disposant de places de parc sur le domaine privé ont ainsi également eu accès aux places du domaine public;
- modification de l’article 9 afin que la vignette ne compte désormais que le seul n° de plaque du véhicule concerné avec l’indication de la ou des zone(s) concernée(s). L’introduction de cette règle a également contribué à attirer plus de voitures sur le domaine public;
- ajout de la possibilité d’obtenir le remboursement proportionnel de la vignette pour la personne qui restitue son autorisation en cours d’année (art. 8 al. 1 et 11 al. 2).

Au cours des débats, certains membres du Conseil général se sont inquiétés du fait que, depuis l’introduction de la vignette, les pendulaires ne parquaient plus au centre-ville mais dans les quartiers périphériques (zones blanches), le problème étant ainsi déplacé. Le Conseil communal a répondu que c’est pour cette raison que le système de la vignette pourrait, à terme, couvrir l’ensemble du territoire communal (cf. PV de la séance du Conseil général du 22 mai 1995, p. 12) et que l’objectif était désormais d’étendre le nombre de zones régies par parcomètres au détriment des zones blanches et bleues, ce qui n’était pas possible avant la modification du règlement.

Dans le cadre de la modification du règlement, le Conseil communal a refusé de donner suite à la proposition n° 64 de M. François Merlin. Il a été jugé que le critère de la justification du besoin devait être maintenu afin d’empêcher que les places publiques ne soient surchargées (cf. procès-verbal de la séance précitée, p. 14). En revanche, le Conseil communal a fait un pas vers un accès plus large à la vignette en abandonnant la disposition fixant la limite à une vignette par ménage. D’autant plus que, dans les faits, il suffit que les places de parc dont disposent les habitants sur le domaine privé soient toutes occupées pour qu’ils obtiennent une vignette leur permettant de stationner sur le domaine public. A noter enfin qu’en 1995, la vignette coûtait 240 francs par an.

## 2. Situation actuelle

### 2.1. Statistiques

Les tableaux ci-dessous montrent l'évolution du nombre de vignettes-habitant délivrées par secteur au fur et à mesure de l'introduction de ce système dans les différents quartiers de la ville.

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
<b>Alt (A)</b>	49	46	61	76	77	71	88	96	93	81	85	81	81	98
<b>Bourg (C)</b>	-	96	134	171	181	204	228	246	253	246	242	227	238	279
<b>Gambach (B)</b>	-	10	7	8	9	10	12	38	44	35	25	22	28	28
<b>Pérolles (D) <sup>2</sup></b>	-	-	167	280	268	279	282	264	255	202	237	230	236	257
<b>Jura (F)</b>	-	-	-	-	-	-	15	11	11	5	5	4	5	1
<b>Vignettaz-Nord (G)</b>	-	-	-	-	-	-	71	130	125	96	86	70	63	79
<b>Auge (H)</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	238	259
<b>Neuveville (E)</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	171	191
<b>Cliniques (I)</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
<b>Beaumont (J)</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Schönberg (K)</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>49</b>	<b>152</b>	<b>369</b>	<b>535</b>	<b>535</b>	<b>564</b>	<b>696</b>	<b>785</b>	<b>781</b>	<b>665</b>	<b>680</b>	<b>634</b>	<b>1060</b>	<b>1196</b>

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Alt (A)</b>	98	108	96	112	102	93	99	95	103	94	102	117	133
<b>Bourg (C)</b>	282	279	288	300	252	248	266	279	288	283	337	341	374
<b>Gambach (B)</b>	26	14	16	29	21	29	37	51	54	55	59	71	83
<b>Pérolles (D)</b>	275	280	292	330	298	295	298	300	321	325	341	353	391
<b>Jura (F)</b>	0	120	121	131	111	108	127	145	203	202	194	211	347
<b>Vignettaz-Nord (G)</b>	79	75	84	120	116	122	146	144	150	140	137	169	203
<b>Auge (H)</b>	245	245	238	226	196	176	206	201	208	213	246	254	277
<b>Neuveville (E)</b>	189	187	184	183	164	148	148	164	164	175	205	218	264
<b>Cliniques (I)</b>	5	4	12	19	16	16	25	22	30	28	18	27	41
<b>Beaumont (J)</b>	-	-	54	63	47	46	66	61	78	84	55	74	100
<b>Schönberg (K)</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	58	114
<b>TOTAL</b>	<b>1199</b>	<b>1312</b>	<b>1385</b>	<b>1513</b>	<b>1323</b>	<b>1281</b>	<b>1418</b>	<b>1462</b>	<b>1599</b>	<b>1599</b>	<b>1694</b>	<b>1893</b>	<b>2327</b>

Quartier	Vignettes un an après introduction	Vignettes en 2018	Croissance
<b>Alt (A)</b>	46	144	+213%
<b>Bourg (C)</b>	134	371	+176%
<b>Gambach (B)</b>	7	79	+1028%
<b>Pérolles (D)</b>	280	405	+44%
<b>Jura (F)</b>	121*	362	+199%
<b>Vignettaz-Nord (G)</b>	130	186	+43%
<b>Auge (H)</b>	259	269	+3%
<b>Neuveville (E)</b>	191	269	+40%
<b>Cliniques (I)</b>	5	43	+760%
<b>Beaumont (J)</b>	63	99	+57%
<b>Schönberg (K)</b>	114	124	+8%
<b>Total</b>	<b>1350</b>	<b>2351</b>	<b>+74%</b>

\*Comme la vignette a été introduite dans ce quartier en 1997 mais qu'une extension importante a été apportée en 2006, ce sont les valeurs 2007 qui sont prises en compte.

<sup>2</sup> Les secteurs Pérolles-Nord (1993) et Pérolles-Sud (1994) ont été regroupés en un seul secteur "Pérolles" (D) en 1998.

## 2.2. Planification en vigueur

### Projet d'agglomération de 3<sup>ème</sup> génération (PA3)

S'agissant de la stratégie à suivre en matière de stationnement sur la voie publique, il y a lieu de signaler premièrement que le PA3 impose aux communes de procéder à une "Gestion coordonnée du stationnement public" (cf. fiche de mesure 3M.10.02). Les objectifs fixés dans cette mesure sont de parvenir à une réduction, par une saine gestion du stationnement à usage public, du trafic automobile dans l'Agglomération. L'un des moyens d'atteindre cet objectif est de diminuer l'emprise du stationnement sur l'espace public.

La fiche de mesure cite expressément, comme moyens de mise en œuvre, le réexamen des règles d'attribution des vignettes de stationnement aux habitants et aux actifs, qui ne doit pas contourner la réglementation du stationnement privé. Cette mesure indique également que le fait d'offrir une place de stationnement dans le secteur de travail ou de domicile n'est aujourd'hui plus la règle, puisque des places de stationnement de remplacement sont mises à disposition en périphérie de l'Agglomération. Les places publiques ainsi libérées au centre-ville et dans les centres secondaires doivent être supprimées et réaffectées à l'espace public. La localisation du stationnement en souterrain doit être privilégiée. Il appartient aux communes de mettre en œuvre ces mesures en révisant leurs règlements communaux dans ce domaine.

### Concept de stationnement (PAL)

La stratégie préconisée par le PA3 est reprise dans le concept de stationnement (jusqu'ici dénommé "politique de stationnement") qui est intégré au Plan d'aménagement local (PAL) de la Ville de Fribourg. S'agissant des vignettes, ledit concept précise que les zones concernées par les vignettes ont été étendues afin de correspondre à la généralisation du stationnement payant et de faciliter le stationnement des habitants et visiteurs-clients au détriment des pendulaires. Il relève que le nombre de vignettes est en évolution, ce qui s'explique notamment par l'extension des secteurs concernés. Le prix attractif des vignettes par rapport au stationnement en ouvrage et les facilités d'octroi justifient également l'augmentation des demandes.

Le concept de stationnement relève également que le nombre de places de stationnement à usage public sur le domaine public est passé en 10 ans de 4'327 places (2006) à 3'809 places (2016), soit une réduction de 518 places. En parallèle, le nombre de vignettes délivrées a augmenté de 1312 (2006) à 1893 unités (2016), soit une augmentation de 581 places. Cette évolution n'a pas posé de problème jusqu'à aujourd'hui, car elle a été accompagnée d'une généralisation de la tarification sur le domaine public. En 2006, les 4'300 places du domaine public étaient en partie utilisées par des pendulaires et des voitures ventouses. Aujourd'hui, les places sont moins nombreuses, mais leur usage correspond à leur affectation (visiteurs-clients et habitants). L'augmentation de l'offre en stationnement privé à usage public a pour sa part augmenté dans le même temps de 2'000 à 3'300 places.

Cela étant, l'offre en stationnement public sur le domaine public va encore diminuer dans le futur en raison des projets de requalification urbaine et de la redistribution des espaces au profit des transports publics et de la mobilité douce, tandis que la demande de vignettes-habitant pourrait continuer à augmenter pour toutes les raisons expliquées ci-dessus (prix, conditions facilitées d'accès).

Cette situation problématique a été identifiée par le Service cantonal de la mobilité (SMo), qui rappelle dans son préavis que les besoins pour les habitants doivent être satisfaits par du stationnement privé à usage privé et un dimensionnement adapté des besoins et non par le fait de combler la demande non satisfaite par du stationnement public à usage public. Il conviendrait à l'avenir de considérer le refus de vignette pour les habitants de logements disposant d'une offre excédentaire, d'obliger, pour le stationnement à usage privé existant, les tiers à utiliser l'offre existante dans le périmètre avant d'attribuer une vignette et enfin de refuser l'octroi de vignettes en cas de nouveaux projets réalisés en cohérence avec le concept de stationnement. En outre, le SMo a soulevé que l'utilisation du stationnement à usage public pour des ayants droit (vignettes) n'est pas conforme aux objectifs, notamment dans des secteurs comprenant des activités nocturnes.

### **3. Bilan et propositions**

#### **3.1. Bilan**

Le bilan de l'application du règlement entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1991 est globalement positif. En effet, conformément à son but initial, l'introduction du système de la vignette-habitant a manifestement contribué à libérer les places de parc du domaine public du stationnement des pendulaires et à offrir en parallèle aux habitants, respectivement aux visiteurs-clients, des possibilités satisfaisantes pour pouvoir stationner leur véhicule à proximité de leur domicile ou de leur lieu de destination.

Cela étant, on constate également que les conditions fixées par le règlement actuel pour pouvoir bénéficier d'une vignette-habitant ne sont manifestement plus adaptées à la situation actuelle. Les facilités d'accès aux autorisations, notamment suite à la suppression de la limite d'une vignette par ménage, ont conduit à une sur-occupation des rues et des places de parc du domaine public par les véhicules des habitants. Cela a également pour effet pervers d'inciter les particuliers à posséder plusieurs véhicules, ce qui contribue à encombrer d'autant les espaces de stationnement déjà saturés par endroits sur le domaine public. Une telle situation va par ailleurs à l'encontre des objectifs poursuivis par la politique communale de stationnement, qui vise à dimensionner de manière restrictive les besoins en stationnement sur le domaine privé, en tenant compte notamment de la situation géographique ainsi que de la qualité de la desserte en transports publics.

De plus, et bien que le besoin doive être démontré et justifié lors de toute demande d'octroi d'une vignette (le requérant doit notamment pouvoir attester, preuves à l'appui, qu'aucune place sur le domaine privé n'est disponible dans son immeuble), cette situation crée une concurrence vis-à-vis des places aménagées sur le domaine privé, dont le prix est en général largement supérieur à celui de la vignette (396 francs/an à l'heure actuelle, le tarif maximal autorisé étant de 400 francs selon l'art. 8 al. 1 du règlement). Ainsi, les habitants peuvent être tentés d'essayer d'obtenir une vignette plutôt que de trouver une solution sur le domaine privé.

Les statistiques démontrent que le nombre de vignettes n'a cessé d'augmenter dans presque tous les secteurs de la Ville au cours des cinq dernières années pour atteindre aujourd'hui une situation de saturation.

A cela s'ajoute le fait que la présence massive de véhicules avec des vignettes conduit à une sur-occupation du domaine public qui limite les possibilités de réaménagement et de réaffectation de cet espace au profit des autres modes de transports, en particulier de la mobilité douce (bandes et pistes cyclables) et des transports publics (voies bus). Il en découle également que les projets de

requalification de l'espace public ainsi que les objectifs poursuivis dans le cadre de la planification régionale en la matière (notamment au niveau du PA3), qui visent à offrir une meilleure qualité de vie aux citoyens, sont rendus plus difficiles à mettre en œuvre. La présence massive de véhicules munis de vignette cause aussi une perte d'accessibilité pour les visiteurs-clients qui peinent à trouver des places disponibles pour le stationnement de courte durée.

Potentiellement, ces vignettes occupent 1'000 places de parc de plus du domaine public qu'au moment de leur introduction dans les quartiers. En parallèle, le nombre de places sur le domaine public se réduit au profit de places sur le domaine privé, de la requalification des espaces publics et d'une redistribution de la voirie aux transports publics et à la mobilité douce. En tenant compte des espaces de manœuvre, ces 1000 places de parc représentent aujourd'hui une surface d'environ 25'000 m<sup>2</sup>.

Enfin, il est difficilement admissible que le régime en vigueur permette aujourd'hui à des habitants d'obtenir une vignette-habitant pour garer leur véhicule sur le domaine public alors que, du point de vue de l'aménagement du territoire, le nombre de places de parc rattachées à l'immeuble dans lequel ils sont domiciliés a été dimensionné conformément à la politique de stationnement. L'accès à la vignette devrait en effet être en priorité réservé aux habitants qui n'ont aucune possibilité de stationner sur le domaine privé, du fait que les immeubles dans lesquels ils habitent ne possèdent pas ou pas suffisamment de places de parc et qu'il n'est, au vu de la configuration des lieux, pas envisageable d'en aménager (ce qui est notamment le cas des habitants de la ville historique). Aujourd'hui, la limitation du nombre de places de parc des bâtiments, dans le but d'inciter l'usage d'autres modes de transports plus respectueux de l'environnement et de réduire le taux de motorisation, est ainsi contournée. Dès que les places de parc disponibles sur les fonds privés sont toutes occupées, les véhicules supplémentaires sont parqués sur le domaine public sans moyen de contrer ce phénomène.

### **3.2. Propositions**

Une révision du système de vignettes apparaît ainsi nécessaire, sans aller jusqu'à suivre la recommandation initiale du SMO, qui remet en question le principe en lui-même dans certains secteurs. A cet effet, il pourrait être préconisé de ne délivrer des vignettes qu'aux ménages qui ne bénéficient pas d'une offre en stationnement sur le domaine privé ou dont l'offre est inférieure à l'offre découlant de l'application de la politique de stationnement. La limitation du nombre d'autorisations par ménage permettrait également d'en réduire le nombre et, par conséquent, l'emprise sur le domaine public qui pourra ainsi plus aisément être requalifié. L'augmentation du prix de la vignette habitant est aussi une solution qui pourrait être envisagée.

Les autres conditions du règlement devront également être analysées et, le cas échéant, adaptées, de manière à optimiser la gestion du stationnement public sur le territoire communal et à le coordonner avec celui que le concept de stationnement vise à instaurer sur le domaine privé.

## **4. Conclusion**

Afin d'atteindre les objectifs décrits dans le présent rapport, on constate qu'une révision du règlement sur le parage prolongé est impérative. Ce règlement est en effet un des outils essentiels permettant de garantir la bonne mise en œuvre de la politique régionale (PA3) et communale (PAL) en matière de stationnement sur le territoire communal.



Au vu du caractère politique des options à choisir, il est proposé de mettre sur pied une commission spéciale, qui examinera l'avant-projet de nouveau règlement

La proposition pourrait ensuite être considérée comme liquidée par la présentation d'un Message accompagnant le projet de nouveau règlement.