

**Réponse à la question n° 204  
de Mme Marie-Gertrude Morel-Neuhaus (PLR)  
relative à la possibilité d'ouvrir les places de stationnement déjà construites  
dans le parking de Pérolles Centre pour compenser celles supprimées le long  
du boulevard de Pérolles et de la route des Arsenaux**

**Résumé de la question**

En séance du 30 mars 2021, Mme M.-G. Morel-Neuhaus posait la question suivante:

"N'ayant pas trouvé l'occasion lors des deux dernières séances, vu l'heure tardive, de poser la question suivante, je me permets de la poser ce soir, qui est la toute dernière possibilité pour moi. Il s'agit de la suppression des 62 places de parc sur Pérolles et de 16 places de parc à la route des Arsenaux, zone fortement habitée.

Afin d'empêcher les automobilistes de tourner en rond, peut-on prévoir d'ouvrir des places de parc par l'ouverture des places de parc déjà construites du parking du Pérolles Centre? Monsieur Jean-Claude Cotting, administrateur de Pérolles-Centre, serait très heureux de recevoir cette permission. Il s'agit d'environ une trentaine de places.

Avec cette suppression de plus de 70 places de stationnement, c'est le moment idéal d'accorder cette permission car la mobilité ne doit pas seulement être accordée aux cyclistes, mais à tous les utilisateurs: piétons, automobilistes et cyclistes, qui eux utilisent également les routes et ont des places de parc gratuites.

La gérance des TPF du parking de la gare m'a répondu qu'il serait également possible d'offrir des places de parc en plus. Le nombre exact, au vu des travaux à venir, n'est pas encore connu".

**Réponse du Conseil communal**

Il convient de répondre à cette question, qui a été posée à plusieurs reprises dans le passé, principalement par une approche légale et de stratégie de planification de la mobilité.

En effet, le parking de Pérolles-centre est localisé dans un espace dont la gestion est dictée par un plan d'aménagement de détail (PAD). Ce dernier définit, entre autres, l'affectation donnée aux différents niveaux du parking, la quantité de places de parc autorisées et la manière dont celles-ci peuvent être exploitées. En se référant à ce document, nous constatons que le niveau du parking, où se situent les 30 places de parc dont il est question, est considéré comme une surface de dépôts. Dès lors, une modification de cette affectation devrait suivre différentes procédures. Elles consisteraient en une modification du PAD, probablement une procédure d'obtention de permis de construire, et

aussi pour satisfaire aux exigences de l'Office de protection de l'environnement, une procédure d'adaptation de la notice d'impact sur l'environnement de cet ouvrage.

Pour rappel, le "Pérolles-centre" était dans un premier temps au bénéfice d'un permis de construire prévoyant la réalisation de 167 places de parc, dont 33 seulement étaient réservées à l'usage des "visiteurs-clients". En 1994, les promoteurs ont demandé la possibilité d'agrandir l'offre en places de parc "visiteurs-clients" de leur parking. La ville afin de satisfaire à cette demande avait pris un certain nombre de mesures d'accompagnement permettant la création de 178 places de parc "visiteurs-clients" supplémentaires, en supprimant par exemple du stationnement en surface dans les rues voisines (Locarno, Saint-Paul, Reichlen, Simplon).

Ce parking hérite aujourd'hui de cette offre en stationnement très généreuse. Dès lors, au-delà des procédures précitées, une augmentation de la capacité de places ne répondrait plus aux exigences de la politique de stationnement, qui est davantage restrictive qu'auparavant. En effet, le secteur Pérolles et Arsenaux possède une très forte concentration en matière de places de stationnement. Il y a 4'200 places de stationnement au total, avec une grande majorité de stationnement privé à usage privé (places pour les emplois et les habitants). Le boulevard et les rues adjacentes comptabilisent à eux seul 580 places de stationnement à usage public situées sur le domaine public. De plus, il semblerait que le parking du Pérolles-Centre connaît une fréquentation à la baisse depuis quelques années.

Le nombre de places dans l'ensemble du secteur est ainsi très largement excédentaire par rapport aux exigences fixées par la politique communale de stationnement. Il suffit largement à couvrir la part de vignettes-habitants (373 unités en 2019) ainsi que les besoins en stationnement pour les visiteurs/clients. Le concept de stationnement du plan d'aménagement local (PAL) relève le fonctionnement principalement pendulaire de ce secteur. Les enquêtes effectuées dans le cadre de la révision du PAL confirment que celui-ci offre des capacités de stationnement inutilisées, y compris sur le domaine public, contrairement à d'autres quartiers en ville (par exemple Bourg, Alt). Ainsi, malgré la suppression des 62 places de parc pour voitures situées sur le tronçon du boulevard de Pérolles (en direction de Marly) nécessaires à l'aménagement de la piste cyclable et la transformation de 16 places supplémentaires sur la route des Arsenaux, il subsistera un nombre conséquent et suffisant de places de stationnement disponibles dans le secteur.

Enfin, concernant les automobilistes qui tournent en rond à la recherche d'une place, la suppression de ces places de parc pourrait venir améliorer la situation, car il est à relever que les places de stationnement sont au contraire une source non négligeable de bruit et de pollution, puisque ce sont elles qui attirent des véhicules et engendrent des manœuvres.

Concernant la possibilité d'aménager des places de stationnement supplémentaires dans le parking de la Gare routière (sans autre mécanisme de compensation ou réattribution), cela constituerait une violation des conditions qui étaient imposées dans le PAD et le permis de construire lors de sa construction. L'augmentation de l'offre en stationnement à cet endroit, sans lien avec d'autres projets, nécessiterait de satisfaire aux exigences de protection de l'environnement, d'élaborer une procédure d'adaptation de la notice d'impact sur l'environnement et de passer par une demande de permis de construire qui sera opposable aux tiers, donc avec un risque élevé de procédure. Mais avant toute chose, cette augmentation du nombre de places devrait être conforme à la politique communale de stationnement, ce qui sera difficilement le cas puisque ce document démontre qu'il y a déjà une offre largement excédentaire au centre-ville.