

8.2.4 Ville de Fribourg

Thèmes traités

- Dimensionnement du stationnement privé
- Différenciation spatiale
- Mutualisation du stationnement
- Stationnement centralisé

Commune

Ville de Fribourg, Canton de Fribourg

Contexte

La ville de Fribourg est située le long de la Sarine, capitale du canton du même nom. Près de 37'000 personnes y vivent (2018) et environ 33'000 y travaillent (2016). Il existe un réseau de bus urbain bien développé dans la ville, qui est complété par des lignes régionales. Fribourg est située sur la ligne ferroviaire Berne-Lausanne et dispose donc de liaisons directes avec Zurich, Berne, Lausanne et Genève, entre autres.

Fribourg est accessible par le réseau routier et l'autoroute A12 depuis Berne et Vevey.

Description

En 2012 déjà, le Service de la mobilité de la Ville de Fribourg décide d'une application volontariste de la politique communale de stationnement en vigueur. Les valeurs basses des fourchettes utilisées par le règlement de 1993 (révisé en 2005) étaient dorénavant favorisées.

Dans le cadre de l'élaboration de son plan d'aménagement local (PAL), la Ville de Fribourg a réalisé en 2018 un concept de stationnement. Ces éléments ont été intégrés dans le règlement communal d'urbanisme (RCU, chapitre 43, mis à l'enquête en décembre 2018). Les modifications sont en vigueur depuis janvier 2019.

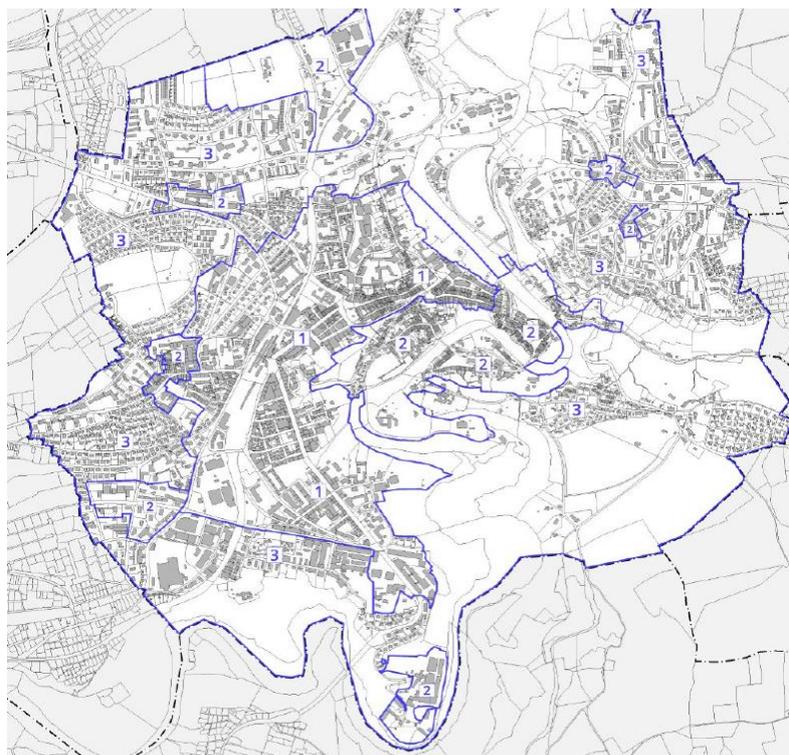
Le calcul du besoin brut en stationnement reste basé sur la norme VSS 40 281. La ville distingue trois secteurs et trois catégories d'usagers pour lesquels est fixée une fourchette pour le nombre maximal de places autorisées en % des valeurs indicatives proposées par la norme. Il n'existe plus de nombre minimal obligatoire de places à aménager (RCU Art. 250 al. 2&5):

Art. 250

2 La pondération des besoins bruts maximum est déterminée par secteur, désignés sur le plan des secteurs de stationnement, et par types (habitants, employés et visiteurs-clients).

5 Aucun minimum de place à aménager n'est imposé. L'aménagement de places de stationnement pour véhicules individuels motorisés n'est pas obligatoire.

Types de secteur	Habitants	Employés	Visiteurs- Clients
Secteur 1 Centre-Ville	40% - 55%	10% - 30%	0% - 15%
Secteur 2 Centralités de quartiers et secteurs stratégiques	40% - 60%	15% - 40%	0% - 15%
Secteur 3 Quartiers résidentiels et périphériques	45% - 70%	20% - 40%	5% - 35%



Zones de stationnement 2018, Concept de stationnement – Rapport complémentaire

En outre la ville de Fribourg possède un cadastre qui recense tout type de stationnement présents dans la ville (public et privé).

Expériences

Les observations réalisées entre 2012 et 2018 ont mis en évidence que la norme VSS 40 281 n'est plus en adéquation avec les besoins en stationnement pour les logements à Fribourg (taux de motorisation actuel de 370 voitures / 1'000 habitants). La volonté de s'éloigner de la norme est cependant souvent difficilement acceptable pour les citoyens – la norme VSS constitue en ce sens un frein à la mise en place de politiques plus restrictives en milieu urbain, même si elles se justifient pleinement du point de vue de la demande observée.

L'application volontariste du règlement en vigueur entre 2012 et 2018 a permis une maîtrise préalable de l'offre en stationnement, les valeurs basses de jadis correspondant au maximum des fourchettes du RCU actuelles. L'implémentation de la nouvelle politique de stationnement n'a donc pas provoqué de changement brusque, elle facilite cependant une baisse encore plus poussée du dimensionnement du stationnement.

Les nouveaux ratios de réduction du nombre de places de stationnement sont de manière générale bien acceptés. Depuis la mise à l'enquête du RCU, plusieurs oppositions ont porté sur les adaptations du nombre de places de parc lors de modifications de bâtiments existants (Art.249 al.1). Des explications complémentaires ont été ajoutées dans le rapport explicatif pour mieux comprendre la façon dont la Ville procède pour faire ses choix. Par exemple, si une simple réfection d'une façade ne nécessite pas l'application de la politique communale de stationnement, un projet plus complexe qui transforme significativement un bâtiment nécessitera un assainissement du stationnement. Dans ce cas, le contexte propre à chaque situation sera pris en compte afin que les mesures demandées au requérant restent proportionnelles à son projet et n'entraînent pas de coûts et de contraintes exagérés.

Le Service de la mobilité entretient un contact proactif avec les architectes, ces derniers sont ainsi systématiquement informés sur les règles en vigueur et leur application et sont invités à prendre contact avec le Service en amont aux projets.

La Ville constate une tendance à la hausse du nombre de vignettes pour riverains, les coûts pour le stationnement étant moins élevés (396 CHF/année) en comparaison aux places de stationnement privées en location (environ 100-150 CHF/mois). L'absence de place de parc libre à l'adresse du requérant fait cependant partie des conditions pour l'obtention d'une vignette. Un rapport d'examen du règlement sur le parcage prolongé est en cours d'élaboration en vue d'une mise à jour future dudit règlement.

Le RCU est lié à l'aménagement du territoire, qui est une compétence du pouvoir exécutif. Les vignettes de stationnement constituant une taxe, il s'agit d'une compétence du pouvoir législatif. La politique sur l'octroi de vignettes ne peut donc malheureusement pas être intégrée au RCU.

Références

- Concept de stationnement – Rapport complémentaire 2018
- Plan d'aménagement local – Règlement communal d'urbanisme (RCU), chapitre 43
- Tarif et conditions vignette de stationnement:
<https://www.ville-fribourg.ch/transport-mobilitestationnement/vignette>