



## *Webinaire - Habitat à stationnement réduit*

Ville de Fribourg

➤ Retour d'expérience

Pierre-Olivier Nobs, Conseiller communal  
Ville de Fribourg

# Position de l'Union des villes suisses

📅 20.02.2018

La politique des places de parc est un thème clé pour le volume du trafic individuel motorisé. C'est ce que souligne aussi la «Charte pour une mobilité urbaine durable» ratifiée par plus de 50 villes suisses. Elles demandent d'avoir le contrôle sur le volume et la gestion de l'espace de stationnement et de pouvoir ainsi influencer le volume du trafic dans le sens d'un trafic urbain durable. Les emplacements et l'arrangement des places de parc contribuent à l'aménagement de l'espace urbain. La Conférence des villes pour la mobilité a détaillé ses principes dans cette domaine.

Source: [https://skm-cvm.ch/fr/Info/Positions\\_et\\_etudes/Stationnement](https://skm-cvm.ch/fr/Info/Positions_et_etudes/Stationnement)

# Historique

- 1993 : 1<sup>ère</sup> politique communale de stationnement
- Années 2000 : normes VSS
- 2018 : Nouveau PAL +  
révision de la politique communale de stationnement

# Situation VdF

	<b>Fond privé Usage public</b>	<b>Fond privé Usage privé</b>	<b>Fond public Usage public</b>	<b>Fond public Usage privé</b>	<b>Total</b>
31.12.2006	1'975	26'435	4'327	1'975	34'607
31.12.2010	3'082	25'471	4'106	1'631	34'363
31.12.2016	3'299	24'986	3'809	1'611	34'199
31.12.2020	3'756	25'286	3'544	1'493	34'079

**Projet sans stationnement**

# Zéro stationnement : pourquoi des réticences?

- Années 60 -> 90 : stationnement sur le domaine public redouté et source de nuisances.
- Souhait d'avoir des projets autonomes en terme de stationnement.
- Projets autonomes = pas d'interaction avec le domaine public = plus simple pour les communes.
- Mécanismes mis en place =
  1. taxe compensatoire
  2. stationnement minimum obligatoire

# Zéro stationnement : situation actuelle

- ▀ Domaine public sous contrôle (tarification et gestion)
- ▀ Des alternatives performantes à la voiture existent, ce qui n'était pas forcément le cas il y a 20 ou 30 ans (ex: TP)
- ▀ Places privées = problèmes malgré tout (nuisances)
- ▀ 0 stationnement = souhaitable et avantageux pour les communes

# Expérience VdF

- ▀ L'option 0 stationnement doit impérativement être accompagnée d'une suppression de la taxe compensatoire (si elle existe).
- ▀ La commune doit avoir une bonne maîtrise de son domaine public (ex: pas de zone blanche).



# Dimensionnement du stationnement

# Normes VSS

- ▀ La norme définit une valeur pour un projet donné. L'environnement extérieur impacte relativement peu sur le résultat final.
- ▀ Pour mettre en œuvre le projet, on mesure ses impacts sur son espace environnant. La génération de trafic supplémentaire va-t-elle:
  - Nécessiter d'adapter des carrefours?
  - Nécessité de sécuriser les aménagements MD?
  - Nécessité d'améliorer les débits des axes?
  - etc

# Approche VdF, Plan d'aménagement local 2018

- On estime ce que l'environnement supporte en analysant les nuisances sonores, l'encombrement routier, l'offre existante (excédents?), etc
- On dimensionne le projet en conséquence, en considérant l'option 0 stationnement.
- Dimensionnement restrictif du stationnement aussi pour l'habitat et pas seulement les emplois.

# Application

# Synthèse

- Les propriétaires / promoteurs comprennent pourquoi on souhaite peu de stationnement. Le politique aussi!
- Un problème plus technique que politique. Vision des communes urbaines VS vision des services techniques cantonaux.
- Facile à expliquer et mettre en œuvre pour un projet qui démarre à zéro (page blanche).
- En zone urbaine, la majorité des projets consistent à intervenir sur des bâtiments existants (rénovation, agrandissement, transformation) > crainte légitime des propriétaires.

13

Réponse = BON SENS

Pas d'opposition sur le fond mais des questionnements sur l'application

# Exemple d'application

- Immeuble années 60 rez+4
- Stationnement surface + souterrain
- Projet +2 étage (densification)
- Conversion surface en pl. vélos



## Art. 299 Dimensionnement du besoin maximum en places de stationnement

<sup>1</sup> Le besoin brut par type d'usager (habitants, employés et visiteurs-clients) est calculé sur la base de la norme SN 640 281 du 1<sup>er</sup> décembre 2013.

<sup>2</sup> La pondération des besoins bruts maximum est déterminée par secteurs, désignés sur le plan des secteurs de stationnement, et par types d'usagers (habitants, employés et visiteurs-clients).

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

<sup>3</sup> À l'intérieur de la fourchette du besoin brut pondéré, le Conseil communal détermine le nombre total maximum de places de parc par type d'usagers sur la base des critères suivants :

- a) la spécificité du projet ;
- b) les conditions de circulation rencontrées sur le réseau routier voisin ;
- c) la sensibilité du secteur (air, bruit, patrimoine, etc.) ;
- d) le développement futur du secteur ;
- e) les possibilités de mobilité alternative (covoiturage, auto-partage, station de vélos en libre-service, etc.) ;
- f) l'offre en stationnement dans les environs du projet, dans un rayon cohérent avec les besoins du projet, d'au maximum 300 m. ;
- g) la complémentarité d'usage et les optimisations qu'elles permettraient d'offrir entre les places habitants, les places emplois et les places visiteurs-clients ;



# RCU VdF

## Art. 298 Stationnement pour véhicules individuels motorisés

<sup>1</sup> Lors de travaux de construction, d'agrandissement, de transformation ou d'un changement d'affectation d'un bâtiment, le nombre maximum de place de stationnement est calculé conformément à l'Art. 299.

<sup>2</sup> Le principe fixé à l'al. 1 n'est pas applicable aux travaux soumis à une procédure de permis de construire simplifiée (Art. 85 ReLATeC), à l'exception des couverts à voitures et des places de stationnement, ainsi qu'aux travaux dispensés de permis de construire (Art. 87 ReLATeC).

<sup>3</sup> Le nombre maximum de places de stationnement est fixé pour l'ensemble des besoins de la parcelle ou du plan d'aménagement de détail sur lesquels interviennent les travaux mentionnés à l'al. 1.

<sup>4</sup> Exceptionnellement, lorsque les travaux ne concernent qu'une partie restreinte du bâtiment, le nombre maximum de places de stationnement peut être fixé uniquement pour la partie concernée. Cette possibilité ne peut toutefois en aucun cas conduire à une augmentation du nombre de places de stationnement existantes sur une parcelle ou un plan d'aménagement de détail dont le nombre total excéderait la valeur admissible en application des règles de dimensionnement. Dans un tel cas, la répartition des places de stationnement selon les diverses affectations doit également être respectée.

<sup>5</sup> Le périmètre d'application du dimensionnement peut être étendu lorsque les places de stationnement attribuées à la parcelle concernée sont situées sur une autre parcelle voisine. Dans ce cas, leur existence ainsi que leur affectation doivent être garanties par une mention au registre foncier.

<sup>6</sup> Lorsque le nombre et/ou l'affectation des places de stationnement préexistantes ne correspond pas au résultat de l'application des règles de dimensionnement et de gestion, la situation doit être assainie. Les places excédentaires doivent être supprimées et celles dont la gestion n'est pas conforme doivent être réaffectées.



## Art. 308 *Stationnement vélos*

<sup>1</sup> Lors de travaux de construction, d'agrandissement, de transformation ou d'un changement d'affectation d'un bâtiment, tout propriétaire est tenu d'aménager un nombre suffisant de places vélos sur son fonds. Le nombre de places de stationnement est défini par la norme SN 640 065 (Edition 2011).

<sup>2</sup> La disposition et l'emplacement des places de parc pour vélos seront déterminés conformément à la norme SN 640 066 (Edition 2011). Au moins 50% d'entre elles devront être équipées d'une couverture et d'un dispositif antivol et antichute de qualité.

<sup>3</sup> Pour les plans d'aménagement de détail et les constructions importantes, le ou la propriétaire peut être tenu-e de mettre en place et d'exploiter, à ses frais, une station de vélos en libre-service.

# Contact

👉 Le Service de la mobilité de la VdF est à disposition pour tout renseignement.