

Réponse du Comité d'agglomération

Motion concernant le respect de l'esprit des PA2 et PA3

Mot_Leg2016-2021_2019_018

Auteur : Gérald Collaud (Fribourg)

Co-signataires : Marius Achermann (Avry), Jean-Marc Boéchat (Marly), Oliver Collaud (Fribourg), Liliane Galley (Fribourg) et Pierre-Alain Perritaz (Fribourg)

Le *Comité d'agglomération de l'Agglomération de Fribourg (ci-après Comité)* a intégré l'objet de la présente motion dans le cadre de l'élaboration du *Projet d'agglomération de quatrième génération de l'Agglomération de Fribourg (ci-après PA4)* comme annoncé lors de la transmission de l'intervention.

La motion déposée demandait au *Comité* de pondérer, en tenant compte de la qualité de desserte par les transports en commun (ou d'autres critères), les coefficients de la norme VSS relatifs au dimensionnement des infrastructures de stationnement. Les motionnaires craignent en effet que les règles énoncées à ce propos, dans le *Projet d'agglomération de deuxième génération de l'Agglomération de Fribourg (ci-après PA2)* et le *Projet d'agglomération de troisième génération de l'Agglomération de Fribourg (ci-après PA3)*, qui concernent exclusivement le stationnement dédié aux activités, ne permettent pas de respecter les objectifs affichés en matière de report modal vers les *transports publics (ci-après TP)* et la *mobilité douce (ci-après MD)*. Ils demandent qu'une stratégie plus ambitieuse soit élaborée, notamment en ce qui concerne le stationnement lié aux logements.

Version « Consultation publique » du PA4

Les réflexions du *Comité* ont abouti à la formulation d'une stratégie sur le stationnement en continuité des *PA2* et *PA3* tout en renforçant les exigences dans le sens de la motion déposée. Cette stratégie contenue dans la première version du *PA4* a été envoyée en consultation publique le 8 octobre 2020. Elle était basée sur trois volets complémentaires : gestion du stationnement public, stationnement privé lié aux activités, stationnement privé lié aux logements.

Le volet concernant le stationnement public prévoyait une gestion coordonnée des places de stationnement situées sur le domaine public dont l'usage devait être limité dans le temps ou pour lesquelles une tarification était demandée.

Le volet concernant le stationnement privé lié aux activités prévoyait un renforcement à la baisse des taux de satisfaction par rapports aux valeurs de la norme VSS, en particulier pour les zones bien et très bien desservies par les *TP* (qualité de desserte A et B pour les *TP* définie par l'Office fédéral du développement territorial [ci-après ARE]). Les taux de satisfaction retenus étaient ainsi inférieurs à ceux prévus dans le *PA3*.

Le volet concernant le stationnement privé lié aux logements prévoyait la mise en place de facteurs de satisfaction réduits par rapports aux valeurs de la norme VSS en tenant compte de la desserte en *TP*. Ainsi, un bâtiment situé dans secteur très bien desservi par les *TP* disposerait d'une offre en stationnement inférieure au même immeuble situé dans un secteur peu desservi par les *TP*. Cette réglementation constituait un élément entièrement nouveau par rapport au *PA3*.

Retours de la consultation publique

Lors de la procédure de consultation publique, plusieurs communes se sont opposées aux facteurs de diminution de l'offre en stationnement par rapport à la norme VSS, principalement en ce qui concerne les logements mais également en ce qui concerne un renforcement par rapport au stationnement lié aux activités, constituant une divergence majeure entre le *Comité* et ces communes. Cette divergence majeure a été traitée dans le cadre de la *Commission d'aménagement, de mobilité et d'environnement de l'Agglomération de Fribourg (ci-après CAME)* et a débouché sur un compromis permettant l'intégration d'une stratégie pour le stationnement complète dans le *PA4*.

Nouvelle proposition de stratégie stationnement

La proposition issue des travaux de la *CAME* et du *Comité* définit une stratégie qui est toujours basée sur trois volets : gestion du stationnement public, stationnement privé lié aux activités, stationnement privé lié aux logements.

Le volet concernant le stationnement public demande, comme précédemment, une gestion coordonnée des places de stationnement situées sur le domaine public dont l'usage doit être limité dans le temps ou pour lesquelles une tarification est possible, notamment dans les secteurs les mieux desservis par les *TP* (dessertes A et B selon définition de l'*ARE*). Elle est complétée par l'utilisation d'autorisations de stationnement pour les habitants (macarons) qui sont à attribuer de manière parcimonieuse pour éviter un report du stationnement des véhicules du domaine privé au domaine public.

Le volet concernant le stationnement privé lié aux activités propose de garder les valeurs définies au *PA3* et de demander aux communes de modifier leur *règlement communal d'urbanisme (ci-après RCU)* en ce sens. En effet, la plupart des communes n'ont pas encore intégré ces modifications issues du *PA3* dans leur *RCU*.

Le volet concernant le stationnement privé lié aux logements demande aux communes de modifier leur *RCU* en appliquant des facteurs de satisfaction réduits par rapport à la norme *VSS* en tenant compte de la desserte en *TP*. Une fourchette indicative est proposée pour guider le choix de ces valeurs mais elle n'est pas contraignante pour laisser aux communes une marge de manœuvre par rapport à leur situation particulière. La limite inférieure n'étant pas contrainte, les communes sont encouragées à se montrer volontaristes en la matière. Afin d'éviter des effets indésirables de report de stationnement d'une commune à l'autre, une coordination est nécessaire. La définition des facteurs de satisfaction doit, en outre, éviter un report trop important du stationnement en direction du domaine public.

Conclusion

La version du *PA4* envoyée en consultation publique correspondait en tous points à la demande de la motion et le *Comité* peut y souscrire en ce sens, s'agissant de fait de sa première proposition. Il observe néanmoins que la nouvelle version du *PA4*, dans le domaine du stationnement, est le fruit d'un compromis. Cette dernière conserve les acquis tout en apportant des améliorations significatives par rapport au *PA3*. Pour répondre pleinement aux intentions de la motion, il suffirait que le Conseil d'agglomération de l'Agglomération de Fribourg, lors des débats relatifs au *PA4*, rende obligatoires les valeurs indicatives pour le stationnement privé liées aux logements via un amendement à la stratégie proposée.

Cette motion est ainsi liquidée.

Fribourg, le 25 février 2021