



Promotion économique Jonathan Stark occupe le poste de coordinateur d'Innoreg FR depuis 100 jours. Bilan. ➤ 13



Le Flon tacle le fonds régional

Veveyse. Les citoyens du Flon ont mis un frein à la création d'un fonds régional d'investissement regroupant les neuf communes du district. Le préfet François Genoud se dit très surpris. ➤ 15

RÉGIONS

11

LA LIBERTÉ

JEUDI 6 DÉCEMBRE 2018

Le territoire communal compte près d'une place par habitant. Un ratio trop élevé pour les autorités

«Fribourg a trop de places de parc»

«IGOR CARDELLINI

Fribourg » La ville de Fribourg est à un tournant en matière de développement urbain. Mais les enjeux liés au trafic et à la mobilité bloquent des projets clés pour la cité. C'est le cas du réaménagement des alentours de la gare et de la requalification du Bourg, conditionnés par la construction controversée de parkings. Au-delà de la querelle entre défenseurs de la mobilité douce et partisans de la création de places de parc à proximité des commerces, où la ville se situe-t-elle en matière d'offre de stationnement et à quels défis les autorités doivent-elles faire face?

Fonds public et privé cumulés, Fribourg compte quelque 34 000 places pour 40 000 habitants. «Cela représente 0,85 place par habitant, soit un ratio très élevé, avec de l'excédent», souligne Antoine Bussard, ingénieur au Service de la mobilité de la ville. A titre indicatif, les normes VSS (de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports) suivies par un grand nombre de communes suisses prescrivent une place par appartement de 100 m², habité par à peu près deux personnes. Ce qui correspond environ à 0,5 place par habitant.

Distribution inégale

Il y a globalement trop de places disponibles à Fribourg, mais le surplus n'est pas réparti également selon les quartiers. S'il y a beaucoup trop de cases à Beaumont, Jura-Torry et au Schoenberg, le Bourg fonctionne comme un écoquartier avec un ratio de 0,25 place par habitant. Les quartiers d'Alt et de l'Auge manquent aussi de places dans une moindre mesure», détaille Antoine Bussard.

«Chaque place de parc amène en moyenne entre 3,5 et 8 trajets par jour selon son usage. Tout espace donné à la voiture est synonyme d'augmentation



La ville de Fribourg compte quelque 34 000 places de parc pour 40 000 habitants. Alain Wicht-archives

Les villes ne connaissent pas leur parc privé

Un sondage auprès de cinq communes romandes révèle que la majorité d'entre elles ne connaît pas le nombre de places privées à usage privé.

Selon les estimations de l'Office fédéral de la statistique, la Suisse comptait, en 2017, 10,5 millions de places de parc pour 4,6 millions de voitures privées et 8,4 millions d'habitants (soit 1,2 place par habitant). Bien trop pour l'Association transports et environnement prenant position sur ces chiffres dans son magazine en octobre dernier. A Fribourg, le ratio de 0,85 place de parc par habitant est déjà considéré comme problématique pour la commune et l'ATE. Mais qu'en est-il dans d'autres communes de Suisse romande?

Sur la base d'un sondage auprès de cinq communes, il ressort que, à part Fribourg et Genève, les autres ne connaissent que partiellement leur offre en stationnement. Les services concernés de Lausanne, Neuchâtel et Sion signalent ne pas avoir de données disponibles sur la quantité de places privées à usage privé sur leur territoire. A Lausanne, Vincent Duffau, responsable communication de la ville, signale que la commune «est actuellement en train de conduire un recensement des places privées sur son sol».

A Neuchâtel, Christine Gaillard, conseillère communale chargée de la Direction de l'urbanisme, de la mobilité et de l'environnement, indique que cette question doit

faire l'objet d'une étude future. Mais, pour l'élu, le total de places par habitant n'est pas un indicateur pertinent, car il ne dit rien de la disponibilité effective d'une place, surtout déterminée par le régime de partage (durée de stationnement autorisée, tarification), ni du soutien volontariste au transfert modal vers les transports publics et les vélos.

Le service concerné à Sion, où les règles de gestion du stationnement sont en révision, indique ne pas avoir de données sur ses places à usage privé, mais juge le dimensionnement de son parc «globalement satisfaisant». La Chaux-de-Fonds, qui développe sa politique de stationnement, indique ne pas être en mesure de transmettre des données sur le sujet. ➤ IC

du trafic», souligne Prisca Vythelingum, secrétaire générale de la section fribourgeoise de l'Association transports et environnement. D'où l'opposition de l'ATE au parking de liaison projeté aux Grand-Places, seul projet en ville qui prévoit une augmentation du nombre de cases sur le sol communal (296 places prévues, dont 114 qui seront retirées en surface, ndlr).

Pierre-Olivier Nobs, conseiller communal chargé de la mobilité, relève que la ville hérite d'un patrimoine de places aménagées dans le cadre de projets privés entre les années 1950 et 1990. «On faisait alors des projets immobiliers, sans se soucier de la génération de trafic engendré», estime l'élu.

D'autre part, sur la période, de très nombreuses places sont aussi aménagées par les autorités publiques, action favorisant la multiplication de voitures dites ventouses. «On faisait alors de la zone blanche sans se soucier de qui allait stationner là. Ces places ont été créées sans réflexion sur leur affectation et l'impact qu'elles auraient», estime Antoine Bussard.

C'est dans les années 1990 que la ville commence à réguler la création de places de parc et à développer une politique. Les quartiers de la ville passent peu à peu au régime payant des parcomètres et au système de vignette pour les habitants. Le quartier d'Alt en 1991, le Bourg et Gambach en 1992, Péralles en 1993. Le Jura, la Vignettaz, l'Auge et la Neuveville ont suivi entre 1995 et 2000. Avant Beaumont, entre 2010 et 2015, et enfin le Schoenberg en 2016.

83% sont privées

«Au moment de l'élaboration d'une politique de stationnement, en 1993, les autorités communales commencent à considérer que si chaque parcelle privée couvrait ses besoins, la ville serait déchargée de la gestion des places sur le domaine privé et pourrait libérer des es-

paces sur le domaine public», explique Pierre-Olivier Nobs. Un minimum et un maximum de places devant être assurées par les promoteurs immobiliers sont alors introduits à cet effet.



«La ville hérite d'un patrimoine de places aménagées dans le cadre de projets privés» Pierre-Olivier Nobs

La démarche permet de libérer une partie de l'espace public et de limiter la croissance de cases mais n'annule pas les excès du passé. «Aujourd'hui, beaucoup de ces places privées liées à des immeubles de la ville ne servent pas à la population. Elles sont louées à des pendulaires qui contribuent à la saturation du trafic au centre-ville», relève Antoine Bussard.

La commune tente aujourd'hui de corriger cet aspect de sa politique en supprimant l'obligation d'un minimum de places. Un changement qui se fera au rythme de la construction et de l'assainissement des immeubles de la ville. Aujourd'hui, le fonds privé représente près de 83% du total des cases. Un rapport qui laisse peu de marge de manœuvre aux autorités communales. ➤

LE STATIONNEMENT DANS CINQ VILLES

	PLACES PUBLIQUES		PLACES PRIVÉES		POPULATION
	Usage public	Usage privé	Usage public	Usage privé	
Fribourg	3809	1611	3299	24 986	40 000
Genève	25 000		14 000	70 000	202 500
Lausanne	21 547		8 579	?	137 800
Neuchâtel	7857		2 678	?	33 500
Sion	5000	?	3 000	?	33 600

LIV/VR | Source: Communes sondées