



COMMUNE DE GIVISIEZ
CONCEPT COMMUNAL DE STATIONNEMENT
RAPPORT EXPLICATIF

MARS 2015

Sommaire

1. INTRODUCTION	3
2. BASES LEGALES	4
2.1 LAtEC, ReLAtEC, Plan des mesures OPair	4
2.2 Projet d'agglomération (PA2)	4
2.3 Règlement communal d'urbanisme (RCU)	5
3. DIAGNOSTIC DE LA SITUATION ACTUELLE	7
3.1 Population et emplois	7
3.2 Offre de stationnement – Etat 2010	7
3.3 Demande de stationnement – Etat 2010	9
3.4 Concordance entre l'offre et la demande	9
4. LE CONCEPT DE STATIONNEMENT	11
4.1 Normes VSS	11
4.2 Objectifs du concept de stationnement	11
4.3 Définition des secteurs	12
4.4 Mesures pour le stationnement public ou à usage public	12
4.5 Mesures pour le stationnement privé	12
5. DETAIL DES MESURES PROPOSEES	14
5.1 Détermination du besoin en stationnement	14
5.2 Autres mesures	19
6. PROPOSITION DE MODIFICATION DU RCU	20
7. BILAN	20

1. INTRODUCTION

En tant que membre de l'Agglomération de Fribourg, la commune de Givisiez est soumise à l'élaboration d'un concept de stationnement, conformément à l'article 24 al. 2 du Règlement d'exécution de la loi du 2 décembre 2008 sur l'aménagement du territoire et des constructions (ReLAtEC) du 1er décembre 2009.

Selon le Projet d'agglomération de 2^{ème} génération, « *la politique de stationnement constitue un levier fondamental s'intégrant dans la logique générale de coordination entre urbanisation, transport et environnement développée par le projet d'agglomération* ».

Concrètement, une telle politique vise à fixer un ensemble de mesures réglementaires, organisationnelles, tarifaires et d'aménagement, qui permettent de développer et gérer le stationnement en adéquation avec les objectifs de développement de la Commune, avec les objectifs du plan directeur de l'Agglomération de Fribourg (PDA) et dans le respect de l'environnement. Ce concept de stationnement constitue ainsi un outil de gestion de la mobilité.

Les buts de ce concept de stationnement sont les suivants :

- > Analyser le fonctionnement actuel du stationnement à Givisiez et établir un diagnostic.
- > Définir une politique de stationnement sur l'ensemble du territoire communal.
- > Le cas échéant, proposer des modifications du règlement communal d'urbanisme (RCU) en regard des exigences en parcage.

L'art. 24 ReLAtEC oblige les communes comprises dans le périmètre d'un plan régional des transports d'élaborer un concept de stationnement.

Un concept de stationnement comme outil de gestion de la mobilité.

2. BASES LEGALES

2.1 LATeC, ReLATeC, Plan des mesures OPair

Au niveau cantonal, la LATeC¹, le ReLATeC² et le plan des mesures OPair³ fixent des principes et des mesures dont l'objectif est de réduire les nuisances du trafic. Notamment, le ReLATeC dans son article 27 précise que le règlement communal doit généralement suivre les recommandations des normes VSS.

Art. 27 b) Dimensionnement et gestion du stationnement

- 1. La réglementation communale fixe le nombre de places à aménager en fonction du type de constructions et de leur affectation, sur la base des normes de l'Union suisse des professionnels de la route (VSS). La commune qui s'écarte de ces normes doit justifier son choix dans le rapport explicatif et de conformité au sens de l'article 21.*
- 2. Les communes concernées par l'article 24 fixent, sur la base du concept de stationnement, le nombre minimal et maximal de places de stationnement ainsi que l'affectation et la gestion de celles-ci.*

Le plan des mesures OPair précise avec les mesures M6 à M9 que des mesures doivent être prises afin d'augmenter la part modale des TP et de la mobilité douce, que le stationnement est un levier important et qu'une coordination intercommunale doit être faite dans les agglomérations.

2.2 Projet d'agglomération (PA2)

Le Projet d'agglomération de 2^{ème} génération a été approuvé par le Conseil d'Etat le 27 mai 2014 sous la forme d'un Rapport stratégique, lui-même adopté le 23 mai 2013 par le Conseil d'agglomération et l'Agglomération de Fribourg. Ce document mentionne notamment, par l'objectif 3.3, qu'il s'agit de « *favoriser les transports publics et la mobilité douce et maîtriser le trafic individuel motorisé pour les déplacements d'agglomération* ». La concrétisation de cet objectif se fait entre autres au travers de la mesure stratégique M4 « Stationnement ».

Le PA2 et le Rapport stratégique adoptés par le Conseil d'Etat

Dans ce cadre, les communes ont pour tâche de :

- > Tenir compte des règles-cadres, ainsi que des objectifs de stationnement, définies par l'agglomération dans l'élaboration de leur concept de stationnement.
- > Etablir un règlement communal de gestion du stationnement.

¹ 710.1 - Lois sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATeC) du 2 décembre 2008 – Canton de Fribourg

² Règlement d'exécution de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions du 1^{er} décembre 2009 (ReLATeC) – Canton de Fribourg

³ Plan des mesures OPair

COMMUNE DE GIVISIEZ CONCEPT COMMUNAL DE STATIONNEMENT

2.3 Règlement communal d'urbanisme (RCU)

Le seul outil légal dont dispose aujourd'hui la Commune pour la gestion de l'offre en stationnement est donné par l'art. 37 de son RCU qui détermine le nombre de cases de stationnement à créer selon le type de bâtiment. Les valeurs de référence retenues dans le RCU sont plus importantes que celles recommandées par la norme VSS SN640 281⁴ actuellement en vigueur.

Le RCU est actuellement la seule base légale à disposition de la commune pour la gestion du stationnement.

Il y est également précisé que :

- > " Le Conseil communal se réserve le droit d'exiger à tout moment la réadaptation du nombre de cases de stationnement, particulièrement en cas de modifications d'utilisation et de fonction des bâtiments existants, ou si le nombre de cases calculées s'avère insuffisant. "
- > "Au besoin, des taux de réduction et des restrictions d'affectations peuvent être imposés par la Commune, notamment dans le but de coordonner la politique de stationnement dans l'agglomération. "

⁴ SN 640 281 – Stationnement – février 2006 - Association suisse des professionnels de la route et des transports

**COMMUNE DE GIVISIEZ
CONCEPT COMMUNAL DE STATIONNEMENT**

3. DIAGNOSTIC DE LA SITUATION ACTUELLE

3.1 Population et emplois

La population de Givisiez s'élève à 3'400 habitants pour plus de 3'700 postes de travail.

Les quartiers accueillant les habitants entourent le vieux village, alors que les emplois sont regroupés dans les zones d'activités du CIG et dans la zone administrative de la Chassotte.

La forte proportion d'emplois implique un fort flux migratoire :

- > Pour les pendulaires sortants (1'210 personnes), généralement vers les communes de l'agglomération, les parts modales TP (38%) et MD (8%) sont relativement importantes.
- > Pour les pendulaires entrants (2'975 personnes), le mode de transport le plus utilisé, par contre, reste la voiture avec 85% des usagers.

3.2 Offre de stationnement – Etat 2010

La commune de Givisiez ne dispose pas de cases de stationnement sur le domaine public (parcage le long des rues par exemple). Par contre, dans certains cas, des cases de stationnement situées sur le domaine privé sont destinées à un usage public. Ces parkings sont de deux types :

- > Sur le domaine privé communal (administration, école, centre sportif)
- > Sur le domaine privé mais liés à certaines affectations (commerces, restaurants).

L'inventaire des parkings à usage public sur le domaine communal donne les résultats suivants :

- > Parking de l'administration communale : 8 cases mises à ban, réservées aux visiteurs de l'administration;
- > Parking de l'école - tennis : 37 cases mises à ban, réservées en partie aux enseignants (12 cases) et en partie aux visiteurs de l'école et usagers des tennis;
- > Parking du centre sportif : 51 cases sans limitation.

D'autre part quelques commerces et restaurants disposent d'une offre en stationnement à usage public. Les capacités les plus importantes sont :

- > Jumbo : 300 cases disponibles pendant les heures commerciales ;
- > Parking de l'Escale : 120 cases mises à ban, réservées aux clients du restaurant ;
- > Parking du PAM Le Marché Biolley : 80 cases payantes, sans limitation de la durée;
- > Prodega : 72 cases réservées à la clientèle;

La commune de Givisiez ne dispose pas de cases de stationnement sur le domaine public.

Plusieurs parkings privés à usage public sont situés dans le centre de Givisiez

COMMUNE DE GIVISIEZ CONCEPT COMMUNAL DE STATIONNEMENT

- > Hacienda hôtel-restaurant : 66 cases mises à ban, réservées à la clientèle.

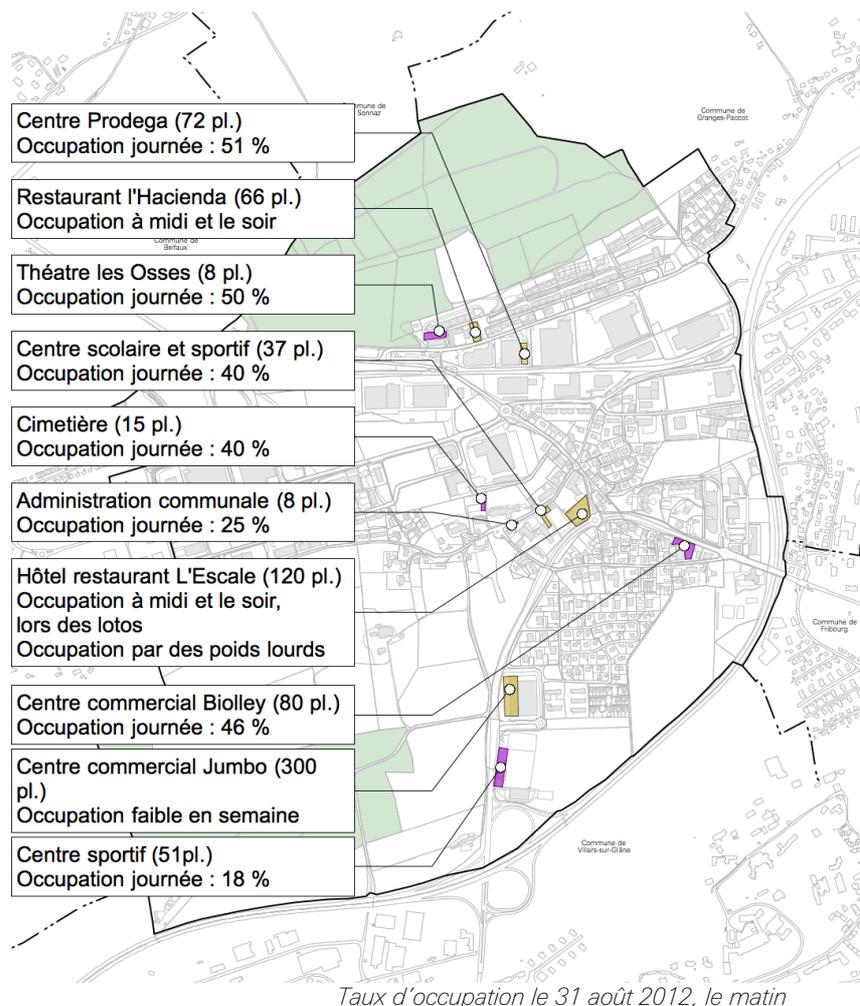
A noter que le Théâtre des Osses ne dispose pas de cases de stationnement. Un accord a été passé avec les entreprises voisines (Prodega, Logista et Debrunner) afin de pouvoir utiliser leurs cases de stationnement pendant les spectacles. De même quelques cases privées le long de la rue Jean-Prouvé peuvent être utilisées par les usagers du théâtre des Osses. Une signalisation spécifique, mise en place les soirs de spectacle, permet d'orienter les spectateurs vers ces places.

La complémentarité d'usage permet d'utiliser les parkings des entreprises de la zone d'activité pour le Théâtre des Osses.

Toutes les autres cases de stationnement sont privées, réservées soit aux habitants, soit aux employés. Pour chaque bâtiment, un certain nombre de cases sont réservées aux visiteurs. Il faut noter que pratiquement toutes les cases de stationnement privées sont mises à ban afin d'éviter une utilisation abusive.

L'offre en stationnement privé est mise à ban.

Un relevé de l'offre en stationnement et du taux d'occupation a été réalisé le 28 octobre 2011 entre 10h00 et 15h00 et le matin du 31 août 2012. Il apparaît que l'offre en stationnement est suffisante et que les mises à ban sont respectées.



COMMUNE DE GIVISIEZ CONCEPT COMMUNAL DE STATIONNEMENT

L'attractivité du secteur de la Chassotte pour le stationnement pendulaire est importante de par sa situation à proximité du P+R de la Chassotte sur la commune de Fribourg et sa desserte en transports publics. Toutefois la mise à ban des parkings privés du secteur et la tarification du parking PAM Le Marché Biolley sont suffisants pour dissuader le stationnement ventouse de longue durée.

Un report du stationnement du P+R de la Chassotte vers Givisiez doit être évité.

3.3 Demande de stationnement – Etat 2010

Les besoins en stationnement sont très variables en fonction des types d'usagers qui sont notamment :

- > Les résidents, qui doivent pouvoir stationner leur véhicule en soirée et pendant la journée. Une place attribuée permet de laisser stationner une voiture et incite à l'utilisation d'autres modes de transports.
- > Les pendulaires qui utilisent l'offre en stationnement la journée uniquement, pendant une longue durée. Une offre réduite sur le lieu de travail incite les pendulaires à se déplacer en transports publics, à vélo ou à pied.
- > Les clients et visiteurs qui ont besoin d'une offre de courte à moyenne durée, à proximité du lieu de destination, pendant la journée et les week-ends.

Afin de répondre à la demande des différents usagers, les outils suivants doivent être utilisés:

- > Le nombre de cases de stationnement offertes sur le domaine public et sur le domaine privé notamment à travers le règlement communal d'urbanisme (RCU);
- > Le type de gestion des cases de stationnement : limitation de la durée de stationnement, tarification.

Aucun problème de stationnement sur le domaine public n'est recensé ou signalé à Givisiez. Lors de manifestation culturelle dans le village, des mesures temporaires sont mises en place afin d'autoriser le stationnement le long de certains axes.

Dans les quartiers résidentiels de moyenne densité, des remarques concernant le manque de cases visiteurs sont régulièrement formulées.

Dans le cas du centre sportif, les problèmes de stationnement sont dus à un non respect des consignes par les usagers qui, au lieu de stationner leurs véhicules sur le parking de Jumbo, parquent le long de la route d'accès au centre sportif. Le rappel des consignes aux clubs sportifs et la mise en place d'un contrôle suffisent généralement à améliorer la situation.

3.4 Concordance entre l'offre et la demande

Les principales conclusions tirées des analyses de l'offre et de la demande à Givisiez sont les suivantes :

COMMUNE DE GIVISIEZ CONCEPT COMMUNAL DE STATIONNEMENT

L'offre sur le domaine public est inexistante. De ce fait, la marge de manœuvre en matière de gestion de l'offre en stationnement de la Commune est limitée.

L'offre sur le domaine public est inexistante.

L'offre en stationnement à usage public est en général payante ou limitée.

L'offre en stationnement privé est suffisante pour satisfaire les besoins des résidents de jour comme de nuit, aucun problème majeur de parcage n'est recensé ou signalé à Givisiez. La mise à ban de la majorité des cases de stationnement permet d'assurer que seul les ayants droits utilisent l'offre en stationnement.

L'offre en stationnement privé répond à la demande et est favorable à l'utilisateur.

L'offre à usage public et les cases visiteurs sont généralement suffisantes pour répondre aux besoins des clients et visiteurs. Seul dans les quartiers résidentiels de moyenne densité un déficit en cases visiteurs est régulièrement évoqué par la population.

Les valeurs de référence dans le RCU ne correspondent plus à la norme actuelle, elles doivent être adaptées.

Le RCU doit être adapté.

Malgré les mises à ban, le principe de la complémentarité d'usage est utilisé pour les spectateurs du théâtre des Osses et la zone sportive.

Ponctuellement, une saturation de l'offre en stationnement est observée, notamment lors de manifestations sportives simultanées au centre sportif de Chandolan (foot + hockey aux mêmes heures) ou lors d'événements culturels dans le village.

Compte tenu de sa localisation par rapport aux principaux axes routiers de l'agglomération fribourgeoise et de sa desserte TP, le secteur de la Chassotte doit faire l'objet d'une attention particulière. En effet les risques de report du P+R de la Chassotte (Fribourg) ne sont pas négligeables. Dans l'éventualité d'une prolongation de la ligne TP urbaine à travers Givisiez, un réexamen de la demande en stationnement dans les quartiers résidentiels pourra être nécessaire.

Les cases de stationnement de Givisiez ne doivent pas être utilisées par les pendulaires travaillant à Fribourg.

4. LE CONCEPT DE STATIONNEMENT

L'élaboration du concept de stationnement s'articule autour de deux éléments de réflexion :

Le besoin en stationnement privé est calculé en concordance avec les normes VSS. Ses différences existent actuellement entre le RCU en vigueur et ces normes.

Un concept basé sur les normes VSS et le PDA.

Le présent concept doit respecter le Plan directeur de l'Agglomération (PDA), approuvé en 2014 sous la forme d'un rapport stratégique. Il constitue un document liant entre le canton et les communes.

4.1 Normes VSS

La norme publiée par l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS), soit la SN 640'281 au moment de l'élaboration du présent concept, permet une évaluation du besoin en stationnement sur la base des activités concernées et en fonction d'autres éléments comme la qualité de la desserte en transports publics ou de la part des modes doux (MD).

Si l'on rapporte cette évaluation du besoin au RCU actuel, on remarque que la norme est plus restrictive en général que le RCU.

4.2 Objectifs du concept de stationnement

Le PDA définit des objectifs généraux de la politique de stationnement qui servent de base de réflexion. D'entente avec la commune de Givisiez, les objectifs suivants ont été retenus :

- > Dans les zones résidentielles, assurer une offre en stationnement adéquate pour les habitants afin d'influer sur le taux de motorisation des ménages et les pratiques de déplacement.
- > Afin de garantir la vitalité de la commune et de ses commerces, assurer une offre en stationnement suffisante pour en garantir l'accessibilité et garantir un taux de rotation adapté par une offre en stationnement de durée limitée.
- > Assurer une offre en stationnement suffisante en P+R à proximité de la halte ferroviaire, en coordination avec l'agglomération;
- > Eviter le report du stationnement des pendulaires venant des communes voisines dans les quartiers desservis par les TP par une gestion de la durée en stationnement sur le domaine public et/ou une mise à ban des cases privées;
- > Compléter les bases légales afin de pouvoir appliquer la politique de stationnement.

COMMUNE DE GIVISIEZ CONCEPT COMMUNAL DE STATIONNEMENT

4.3 Définition des secteurs

La politique de stationnement doit être adaptée en fonction du type d'usager et de ses besoins. Sur la base du plan d'affectation des zones, plusieurs secteurs ayant des besoins spécifiques ont été définis :

Regroupement des zones en secteurs pertinents pour le stationnement.

- > Secteur « habitat », regroupant les zones de village, les zones résidentielles à faible ou moyenne densité.
- > Secteur « activités », regroupant les zones d'activités, les zones industrielles et les zones administratives.
- > Secteur « mixte », regroupant les zones à aménagement concerté et les zones mixtes.
- > Secteur « intérêt général », correspondant aux zones d'intérêt général.

La figure 1 en annexe présente les secteurs de stationnement.

4.4 Mesures pour le stationnement public ou à usage public

L'offre en stationnement sur le domaine public est inexistante actuellement à Givisiez. Le stationnement le long des rues n'est pas autorisé. La création d'une telle offre n'est pas souhaitée par le Conseil Communal.

L'offre actuelle en stationnement public est inexistante.

Les cases de stationnement public ou à usage public ne doivent pas permettre le stationnement de véhicule ventouse. Le stationnement doit y être systématiquement de durée limitée ou payant.

La gestion des parkings d'échange – en l'occurrence du P+R de la halte de Givisiez - est de la compétence de l'Agglomération Fribourgeoise. Il devra être dimensionné de façon à répondre à la demande (offre minimale) et sa capacité devra être limitée (offre maximale) afin de ne pas inciter des usagers à utiliser leur véhicule privé jusqu'à Givisiez au lieu des TP dès leur domicile. La durée de stationnement y sera limitée.

4.5 Mesures pour le stationnement privé

Pour la détermination des besoins en stationnement privé, l'adaptation du RCU sur la base de la norme VSS est la garantie d'une cohérence avec une politique globale de la mobilité à long terme. En effet, les notions de besoin limite et de besoin réduit permettent de prendre en compte la qualité de la desserte par les transports publics et la part attendue de mobilité douce.

L'offre en stationnement privé est calculée selon la norme VSS en vigueur et tient compte des coefficients de réduction.

La figure 2 en annexe présente la qualité de la desserte TC sur le territoire de la commune. Des zones d'influence de 300 mètres à vol d'oiseau ont été utilisées autour des arrêts de bus et de 500 mètres autour de la halte de chemin de fer. En effet la topologie des axes routiers ou des cheminements piétonniers et les détours liés à la configuration des réseaux ne permettent pas d'estimer une zone d'influence plus importante. Un périmètre étendu à 500 mètres pour tous les arrêts a toutefois été inscrit en pointillé à titre illustratif.

La zone d'influence d'un arrêt de bus est de 300m à vol d'oiseau.

COMMUNE DE GIVISIEZ CONCEPT COMMUNAL DE STATIONNEMENT

L'analyse des données du recensement pendulaire de 2000 indique pour les pendulaires actifs et écoliers:

Givisiez	modes doux		TP		Total
pendulaires internes	219	47%	12	3%	470
pendulaires entrants	61	2%	390	13%	2975
pendulaires sortants	97	8%	455	38%	1210
Total	377	8%	857	18%	4655

Mis à part pour les déplacements internes à la commune, le tableau ci-dessus montre que la part modale des modes doux est faible et nettement inférieure à 25%. La part modale TP des pendulaires est également faible, à l'exception des mouvements à destination de Fribourg.

Le chapitre 5.1.5 explique dans le détail le choix du coefficient de pondération qui permet d'estimer les besoins réduits.

Un contrôle strict de l'affectation du stationnement visera à garantir une utilisation conforme à celle souhaitée. On évitera ainsi par exemple que des habitants renoncent à louer une case affectée au logement pour utiliser une case gratuite (ou plus avantageuse) prévue pour une autre affectation (administration, établissements publics, etc.).

5. DETAIL DES MESURES PROPOSEES

5.1 Détermination du besoin en stationnement

Les principes retenus pour la détermination du besoin en stationnement sont présentés dans ce chapitre. Pour les valeurs, la norme VSS en vigueur s'applique.

Dans le cadre d'un PAD des dérogations sont cependant possibles conformément à l'art. 65 LATeC⁵. Dans ce cas le stationnement doit être aménagé "conformément à une utilisation judicieuse et mesurée du sol" (art. 62 ReLATeC)⁶

5.1.1 Secteur « habitat »

Dans ce périmètre l'offre en stationnement doit être organisée sur le domaine privé. L'objectif est de fournir des cases en suffisance pour satisfaire les besoins des résidents et des visiteurs, de jour comme de nuit, tout en évitant le stationnement sauvage non désiré. L'offre ne doit pas être surévaluée afin d'influencer le taux de motorisation des ménages et d'inciter à un report sur les modes doux et les TP.

Le calcul du nombre de cases nécessaires se fait sur la base de la norme VSS en vigueur au moment du projet. Le Conseil Communal est habilité à imposer un taux de réduction afin de tenir compte des caractéristiques du projet (quartier sans voiture, home pour personnes âgées, logements d'étudiants par exemple) ou de la politique du stationnement de l'Agglomération.

Les cases de stationnement destinées à l'habitat collectif doivent, dans la mesure du possible, être construites en sous-sol. Seules les cases de stationnement pour les visiteurs devraient être admises en surface.

Dans l'éventualité d'une mise en place de stationnement public, le stationnement est gratuit, mais de durée limitée. En cas de stationnement non désiré sur le domaine public, il s'agira d'introduire une tarification. Pour garantir l'efficacité de la mesure, un contrôle devra être mis en place.

⁵ 710.1 - Lois sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATeC) du 2 décembre 2008 – Canton de Fribourg

⁶ Règlement d'exécution de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (ReLATeC) du 1^{er} décembre 2009 – Canton de Fribourg

5.1.2 Secteur « activités »

Ces secteurs accueillent des activités commerciales, industrielles et de services. L'objectif est de fournir une offre permettant le bon fonctionnement des activités, tout en intégrant les conditions particulières d'accessibilité. Le stationnement est organisé sur le domaine privé, l'offre en stationnement est calculée en fonction du type d'activité et doit offrir un nombre de cases suffisant pour les employés et les visiteurs.

Commerces

Une distinction est faite entre les magasins à nombreuse clientèle (par ex. alimentation, pharmacie, kiosque) et les autres (par ex. papeterie, ameublement, magasins spécialisés). En effet les besoins en stationnement des visiteurs sont très différents selon le type de commerce.

Calcul du besoin pour les activités commerciales.

Un coefficient de réduction qui tient compte de la desserte en transports publics et de la part de la mobilité douce est appliqué.

Pour les situations où l'offre en stationnement dépasse 300 cases, ou lorsque la génération journalière du parking dépasse 1'500 mouvements, une étude particulière est nécessaire. Cette démarche est en adéquation avec celle (démarche détaillée) de la norme VSS.

Démarche détaillée pour les générateurs importants.

Il est en outre à relever que le stationnement lié à des centres commerciaux doit être en principe aménagé en sous-sol, conformément à l'art. 62 ReLATEC.

Services, Industries, artisans

L'unité de référence pour l'estimation du besoin en stationnement est la surface brute de plancher (SBP).

Détermination du besoin pour les activités de services, les industries et les artisans.

Comme pour les activités commerciales, les coefficients de réduction tenant compte de la desserte en mobilité douce et en TP sont appliqués.

5.1.3 Secteur « mixte »

Ce secteur est caractérisé par une mixité forte des usagers et des besoins. La prise en compte d'une complémentarité d'usage du stationnement doit être envisagée. L'objectif est d'assurer une offre suffisante pour les clients, les visiteurs et les habitants, éviter une utilisation ventouse par les pendulaires à destination de Fribourg ou un report sur les cases privées. Il faut s'assurer que l'utilisation des cases soit conforme à leur affectation.

Le stationnement est organisé sur le domaine privé. Pour les parkings à usage public le stationnement doit être payant ou d'une durée limitée.

5.1.4 Secteur « intérêt général »

Les zones d'intérêt général sont destinées à des équipements publics et privés d'intérêt général. Les besoins en stationnement y sont très variables et dépendent de l'utilisation effective. Une étude particulière, au cas par cas, sera menée pour définir les besoins spécifiques en stationnement.

Détermination du besoin dans les zones d'intérêt général.

Le Plan d'affectation des zones recense cinq zones de ce type :

- > deux, dans le centre, sont destinées aux bâtiments publics : école, administration, lieux de culte, home médicalisé;
- > deux autres concernent les foyers d'accueil pour enfants;
- > la dernière est dédiée à des équipements sportifs.

Pour les deux premières zones, la complémentarité d'usage peut être importante (utilisation du parking de l'école hors des horaires scolaires pour le tennis ou l'église par exemple). Dans le cas du centre sportif, la possibilité de complémentarité d'usage avec le parking de Jumbo doit être exploitée au mieux, notamment les dimanches et jours fériés.

5.1.5 Coefficient de réduction

Un coefficient de réduction doit être appliqué sur les valeurs calculées pour le besoin en stationnement. Il tient compte de la qualité de desserte des transports publics et de la part attendue de mobilité douce.

Coefficient de réduction selon la qualité de la desserte par les TP ou la mobilité douce.

Le type de localisation prendra en compte également la fréquence des transports publics conformément à la norme VSS. Pour le rayon de desserte, on admettra que les distances entre halte TP et point d'arrivée seront au plus de 500 m pour les emplois et habitants, et au plus de 300 m pour la clientèle et les visiteurs, et ce indifféremment qu'il s'agisse d'une halte ferroviaire ou routière.

La zone d'activité CIG, le long de la route Jo-Siffert est desservie pendant les heures de pointe (7h00-9h00 ; 11h30-13h30 ; 17h00-19h00) par deux paires de courses par heure. La fréquence pondérée le long de cet axe est admise à deux paires de courses par heure, bien que la desserte ne soit pas assurée pendant toute la journée.

La part de la mobilité douce dans la génération de trafic des pendulaires est très faible (8%). Toutefois pour les déplacements internes à la commune elle est nettement plus élevée. Afin de tenir compte de cet élément et des efforts de l'Agglomération pour favoriser les modes doux, une part modale MD de 25% à 50% est retenue afin de déterminer le type de localisation.

Compte tenu des critères ci-dessus, le niveau de classification de la commune selon la norme VSS est généralement de type C. Pour le secteur de la Chassotte qui bénéficie d'une desserte en transport public de meilleure qualité, le type de localisation est B.

COMMUNE DE GIVISIEZ CONCEPT COMMUNAL DE STATIONNEMENT

Les coefficients de réduction (pourcentages) tirés du PA2 sont repris ci-après :

Utilisateurs	Valeurs indicatives	POURCENTAGES PAR TYPE DE ZONE									
		Type de zone A		Type de zone B		Type de zone C		Type de zone D		Type de zone E	
		MIN	MAX	MIN	MAX	MIN	MAX	MIN	MAX	MIN	MAX
Logement : habitants	1 place/100 m ² SBP	30%	100%	50%	100%	80%	100%	100%	100%	100%	100%
Logement : visiteurs	0.1 place/100 m ² SBP	0%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Offre en stationnement privé pour le logement en % de la valeur indicative

Utilisateurs	Base évaluation	POURCENTAGES PAR TYPE DE ZONE									
		Type de zone A		Type de zone B		Type de zone C		Type de zone D		Type de zone E	
		MIN	MAX	MIN	MAX	MIN	MAX	MIN	MAX	MIN	MAX
Employés	Exigences de la norme SN 640281	20%	30%	30%	50%	40%	70%	70%	90%	80%	100%
Visiteurs / Clients	Exigences de la norme SN 640281	20%	30%	30%	50%	40%	70%	70%	90%	80%	100%

Offre en stationnement privé lié aux emplois en % de la valeur indicative

Au vu de la fluctuation de l'offre en transports publics et de l'évolution possible des coefficients ou de la norme VSS, et selon les indications du Service de la mobilité, aucune carte d'application des coefficients n'a été établie. Un tel plan d'application n'a en effet pas de valeur légale, seul le texte du RCU est contraignant.

Dans le cadre d'un PAD des dérogations sont possibles conformément à l'art. 65 LATeC. Dans ce cas le stationnement doit être aménagé "conformément à une utilisation judicieuse et mesurée du sol" (art. 62 ReLATeC).

Dérogations toujours possibles pour les PAD

De manière générale, l'évaluation de la complémentarité d'usage dans le temps des places de stationnement sera analysée à l'intérieur d'un même projet, voire dans un secteur cohérent en fonction de la situation. Ce principe vise à limiter la création de nouvelles installations de stationnement, et à rationaliser l'usage des places nécessaires.

Complémentarité d'usage à appliquer pour limiter le stationnement

5.1.6 Stationnement des deux-roues motorisés

Une partie non négligeable de la population suisse se déplace en deux-roues motorisés (2RM). Dans le canton de Fribourg, ce mode représente près de 10% du parc de véhicules (décembre 2012)⁷ et est en très forte croissance, ce qui pose des difficultés grandissantes d'occupation de l'espace public. En l'absence d'une offre suffisante, les deux-roues motorisés occupent les trottoirs et autres espaces disponibles, pouvant occasionner une gêne pour les autres usagers de l'espace public.

En l'absence de prescriptions en la matière, ce chapitre vise à apporter des éléments de dimensionnement et de gestion de l'offre.

L'utilisation de ce moyen de transport semble très variable selon les régions. Son utilisation varie également selon les saisons. On peut aussi supposer que son utilisation n'est pas forcément similaire à celle de la voiture selon le motif de déplacement et selon la destination.

⁷ Annuaire statistique du canton de Fribourg - 2014

COMMUNE DE GIVISIEZ CONCEPT COMMUNAL DE STATIONNEMENT

Les besoins en case 2RM sont estimés par un ratio des besoins en stationnement pour les voitures. Un ratio de 10% est recommandé. En principe, la réalisation de places 2RM doit permettre de réduire les besoins en stationnement pour les véhicules privés. Une réduction de 5% est recommandée afin d'éviter une sur-offre globale en possibilité de stationnement.

La disposition et l'aménagement des places doivent être réfléchis afin d'éviter un encombrement des trottoirs ou espace public par ces véhicules.

5.1.7 Stationnement pour deux-roues légers

Pour toute nouvelle construction, des cases de stationnement pour les deux-roues légers (vélos et cyclomoteurs) devront être créées. Le besoin est estimé sur la base de la norme VSS en vigueur (actuellement SN 640065⁸).

Aujourd'hui, les besoins standards peuvent dans certains cas paraître démesurés. Dans un premier temps, seul deux tiers des places seront aménagées. Il convient toutefois de réserver les surfaces nécessaires pour l'aménagement du tiers restant, les objectifs de la politique des transports de l'Agglomération visant à augmenter la part modale des deux-roues.

Les infrastructures de stationnement deux-roues seront disposées et aménagées conformément aux recommandations décrites dans cette même norme.

Le projet d'Agglomération de 2^{ème} génération prévoit la mise en place d'abris-vélos sécurisés dans les gares et haltes du réseau ferroviaire (mesure 23.1) ainsi qu'aux abords des pôles d'enseignements, d'activités, de loisirs et de transports publics urbains (mesure 23.2). La mise en place d'un réseau de vélo en libre service fait également partie des mesures retenues (mesures 23.4). La commune de Givisiez est concernée par toutes ces mesures. Afin de pouvoir coordonner ces différentes mesures, elle s'est dotée d'un concept communal pour la mobilité douce. La fiche S1 traite du stationnement des deux-roues à proximité des espaces publics et la fiche I1 traite des aménagements des arrêts TP afin de favoriser l'intermodalité (stationnement, aménagement).

⁸ Stationnement – Détermination des besoins et choix de l'emplacement des aménagements de stationnement pour vélos – édition 2011-08 – Association suisse des professionnelles de la route et des transports

5.2 Autres mesures

5.2.1 Complémentarité d'usage

La complémentarité d'usage sera examinée soigneusement afin de ne pas surévaluer inutilement l'offre en stationnement. Ainsi, un décalage dans le temps de différentes activités pourra aboutir sur une complémentarité partielle, voire totale, de l'offre en stationnement.

Complémentarité d'usage de l'offre.

Ce principe s'applique déjà pour le Théâtre des Osses qui utilise les cases de stationnement des entreprises voisines, les soirs de spectacle. De même les usagers de la salle de grimpe Bloczone stationnement sur les cases de l'entreprise « Stephan » en soirée et le week-end. Il s'applique partiellement pour le parking Jumbo qui peut être utilisé les soirs et le dimanche lors de forte affluence au centre sportif.

Le principe de la complémentarité d'usage peut difficilement être appliqué dans les secteurs monofonctionnels « secteur habitat » et « secteur activité ». Les possibilités de complémentarité d'usage seront toutefois systématiquement étudiées pour les nouvelles installations de stationnement dans les secteurs « mixtes ou d'intérêts général ».

5.2.2 Plan de mobilité d'entreprise

Un plan de mobilité d'entreprise pourra être exigé pour toute nouvelle entreprise d'une certaine taille (ordre de grandeur suggéré : 30 employés) souhaitant s'installer dans la commune. Un tel plan devrait par ailleurs être conseillé aux entreprises existantes. Il doit permettre une réduction des besoins en stationnement. Ces plans de mobilité devra mettre l'accent notamment :

Plan de mobilité pour les nouvelles entreprises de plus de 30 employés.

- > sur une incitation à l'utilisation des transports publics (par ex. contribution à des abonnements, informations internes, aménagement d'horaires de travail compatibles);
- > sur un encouragement des modes doux que sont le vélo et la marche à pied (par ex. promotion de la santé, aménagement de parkings deux-roues sécurisés et couverts, mise à disposition de douches ou vestiaires).

L'obligation d'un tel plan peut aisément être liée à l'obtention du permis de construire, et ne pose pas de problème en soi quant à son application. Une taille minimale de l'entreprise se justifie afin de maximiser les effets des mesures tout en minimisant les contraintes liées à l'élaboration d'un tel plan.

L'incitation pour les entreprises existantes peut se faire par différents biais, par exemple :

- > l'envoi par la Commune d'une invitation, ainsi que d'information sur ce qu'est un plan de mobilité, ses avantages pour l'entreprise, voire des exemples d'entreprises ayant amorcé un tel processus;
- > des rencontres bilatérales entre la Commune et les entreprises ;
- > un soutien financier communal pour l'élaboration d'un plan de mobilité.

6. PROPOSITION DE MODIFICATION DU RCU

Compte tenu des mesures qui précèdent, il est proposé d'intégrer les éléments suivants dans le RCU :

NOMBRE DE PLACES DE STATIONNEMENT POUR LES DEUX ROUES LEGERS

Toute construction ou installation nouvelle ou faisant l'objet d'importantes transformations ou d'un changement d'affectation doit disposer, sur fonds privé, de places de stationnement pour les deux-roues légers. Le nombre de places est calculé conformément aux normes VSS en vigueur (aujourd'hui SN 640065).

OFFRE EN CASES DE STATIONNEMENT POUR VOITURES

1 Généralités

Toute construction ou installation nouvelle ou faisant l'objet d'importantes transformations ou d'un changement d'affectation doit disposer, sur fonds privé, de cases de stationnement pour les voitures. L'offre en cases de stationnement est déterminée en application de la norme VSS en vigueur (aujourd'hui SN 640281).

Le Conseil communal se réserve le droit d'exiger à tout moment la réadaptation du nombre de cases de stationnement, particulièrement en cas de modification d'utilisation et d'affectation des bâtiments existants.

2 Pourcentages applicables

Au sens de la norme VSS, en fonction du type de localisation, les pourcentages applicables aux valeurs indicatives sont les suivants :

<i>Type de localisation</i>	<i>Pourcentage</i>	
	<i>Minimum</i>	<i>Maximum</i>
<i>A</i>	<i>20 %</i>	<i>30 %</i>
<i>B</i>	<i>30 %</i>	<i>50 %</i>
<i>C</i>	<i>40 %</i>	<i>70 %</i>
<i>D</i>	<i>70 %</i>	<i>90 %</i>
<i>E</i>	<i>80 %</i>	<i>100 %</i>

Ces pourcentages ne s'appliquent pas aux logements.

3 Démarche détaillée

Lorsque l'établissement de l'offre en cases de stationnement selon la démarche simplifiée au sens de la norme VSS conduit à une valeur supérieure à 300 cases, ou lorsque la génération de trafic journalière moyenne d'un projet est supérieure à 1'500 déplacements de véhicules par jour, une démarche détaillée au sens de la norme VSS est appliquée pour déterminer une offre réduite.

COMMUNE DE GIVISIEZ
CONCEPT COMMUNAL DE STATIONNEMENT

4 Complémentarité d'usage

En cas de complémentarité d'usage des cases de stationnement, l'offre en cases de stationnement pour les voitures peut être réduit.

5 Plans de mobilité

En cas de constructions nouvelles, de transformation ou de changements d'affectation, les entreprises destinées à accueillir plus de 30 employés établissent un plan de mobilité selon le cahier des charges défini par le Conseil communal. Si le plan de mobilité le prévoit, l'offre en cases de stationnement pour les voitures peut être réduit.

7. BILAN

Le concept de stationnement développé ici permet à la Commune de Givisiez une mise en conformité avec la législation cantonale, à savoir l'obligation pour une commune faisant partie du périmètre d'un plan régional des transports d'élaborer un tel concept.

Respect des bases légales cantonales, des normes VSS et du PA2.

La situation de Givisiez fait qu'un respect des normes VSS et des coefficients de réduction retenu par l'agglomération est adéquat en matière de détermination du besoin en stationnement. Cependant, le choix de faire figurer au RCU d'autres mesures, telles les plans de mobilité d'entreprise, va dans le sens d'une maîtrise encore plus grande du stationnement.

Enfin, le concept de stationnement respecte largement les principes du Plan Directeur de l'Agglomération de Fribourg (PDA), exception faite des principes directement liés à des décisions externes à la Commune.

Bulle, le 6 mars 2015

> t e a m +

Véronique de Sepibus, ing. dipl. EPFL

**Commune de Givisiez
Concept de stationnement**

Figure 1

Type de zones

- Activité**
- Mixte**
- Habitation**
- Intérêt général**
- Aire forestière**

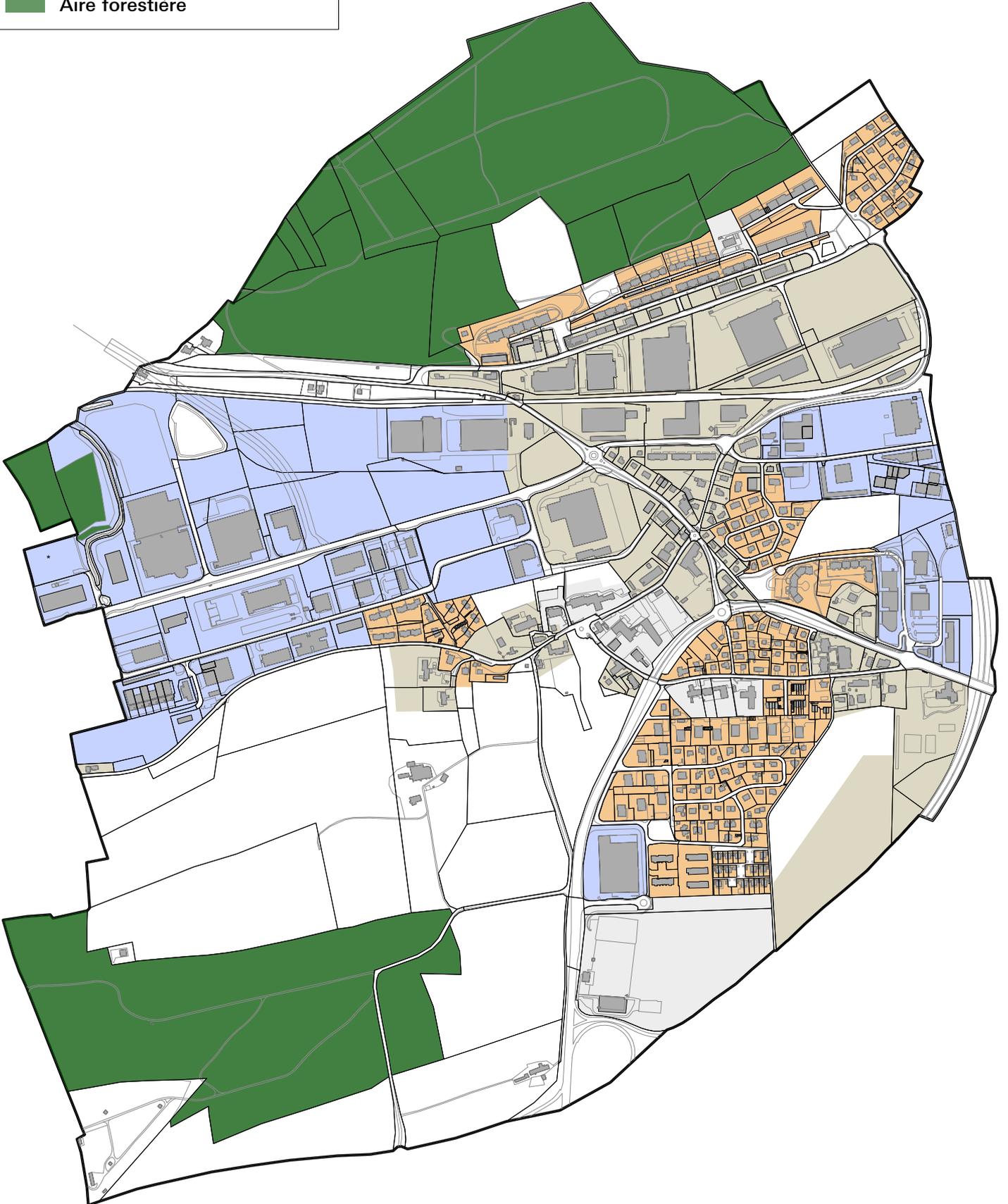


Figure 2

Commune de Givisiez Concept de Stationnement

Qualité de la desserte TC (horaire 2010)

- moins de 1 courses par heure
- 1-4 courses par heure
- plus de 4 courses par heure

Zone de forêt

Arrêt TC régional, urbain

[09 051 | w/vds | 7 septembre 2012]

