



COMMUNE DE VILLARS-SUR-GLÂNE
CONCEPT COMMUNAL DE STATIONNEMENT
VOLET "STATIONNEMENT SUR DOMAINE PRIVE"
RAPPORT EXPLICATIF

VERSION IIB - DOCUMENT ADAPTE SUITE AU PREAVIS DU SMO

AVRIL 2014

SOMMAIRE

1.	INTRODUCTION	3
2.	DIAGNOSTIC DE LA SITUATION ACTUELLE	4
2.1	Bases légales actuelles	4
2.2	Offre de stationnement – Etat 2005	4
2.3	Demande de stationnement	4
2.4	Concordance entre l'offre et la demande	5
3.	CONCEPT DE STATIONNEMENT SUR DOMAINE PRIVE	6
3.1	Normes VSS	6
3.2	Le Plan Directeur de l'Agglomération de Fribourg (PDA)	6
3.3	Objectifs et mesures "stationnement" du PDA	6
3.4	Secteurs d'urbanisation	7
3.5	Détermination des besoins en stationnement privé, principes	7
3.6	Besoins en stationnement privé par secteurs	8
3.7	Coefficient de pondération	10
3.8	Complémentarité d'usage	10
3.9	Deux-roues légers sur le domaine privé	11
3.10	Plan de mobilité d'entreprise	11
4.	MODIFICATION DU RCU	12
5.	CONCLUSIONS	14

1. INTRODUCTION

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

Concrètement, le concept de stationnement 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 d'agglomération (PDA) et dans le respect des contraintes environnementales. Le concept de stationnement constitue ainsi un des outils de gestion de la mobilité à disposition de la commune.

Pour élaborer son concept de stationnement, la commune de Villars-sur-Glâne a adopté la démarche suivante :

- analyse du fonctionnement actuel du stationnement à Villars-sur-Glâne, diagnostic,
- définition d'une politique de stationnement sur l'ensemble du territoire communal (public et privé),
- adaptation du règlement communal d'urbanisme (RCU).

La commune de Villars-sur-Glâne dispose déjà d'un plan directeur de la modération et du stationnement (PDMS) qui traite du stationnement sur domaine public. Ce plan directeur a été approuvé par le Conseil d'Etat le 30 novembre 2005. Dans le cadre de la révision de son PAL, la commune a donc finalisé son concept de stationnement en traitant la problématique du stationnement sur domaine privé. C'est l'objet du présent document.

Ce document a été soumis aux services cantonaux, pour examen préalable (document du 10 décembre 2010). Suite au préavis du SMO du 13 février 2012, la commune a adapté ce document en tenant compte des demandes du Canton concernant le stationnement sur domaine privé.

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

Le concept de stationnement est un outil de gestion de la mobilité.

La commune de Villars-sur-Glâne dispose déjà d'un plan directeur de la modération et du stationnement qui traite du stationnement sur le domaine public.

Le présent document ne concerne, en conséquence, que le stationnement sur domaine privé.

2. DIAGNOSTIC DE LA SITUATION ACTUELLE

2.1 Bases légales actuelles

La commune de Villars-sur-Glâne dispose, pour la gestion de l'offre en stationnement, de deux bases légales :

- › l'art. 31 de son Règlement communal d'urbanisme (RCU) qui n'est pas conforme aux exigences de l'article 24 ReLATeC¹ car il ne prévoit pas de facteur de pondération en fonction de la desserte en transports publics,
- › le plan directeur de la modération et du stationnement (PDMS), plan directeur approuvé en novembre 2005 par le Conseil d'Etat, qui ne traite que de l'offre et de la gestion du stationnement sur domaine public.

Le RCU et le PDMS sont les deux bases légales à disposition de la commune pour la gestion du stationnement.

2.2 Offre de stationnement – Etat 2005

Un inventaire de l'offre en stationnement a été effectué dans le cadre du PDMS. Pour chaque quartier l'offre en stationnement privé et public a été recensée. Cet inventaire, effectué en 2004 par la commune, comprend les informations suivantes :

- › nombre de places par rue,
- › nombre de place dans les parkings publics et privés,
- › nombre de place pour les principaux équipements publics de la commune.

Une distinction a été faite entre les places à usage privé sur le domaine privé, les places à usage public sur le domaine privé, les places publiques sur voirie et les places publiques dans les parkings. Seul le parcage sur le domaine privé lié aux zones d'habitation à faible densité n'a pas été recensé.

La commune de Villars-sur-Glâne dispose d'un inventaire complet de l'offre en stationnement public et privé.

2.3 Demande de stationnement

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

- › les résidents, qui doivent pouvoir stationner leur véhicule en soirée et, si nécessaire, pendant la journée (ce qui leur permet d'utiliser les transports publics ou la mobilité douce pour leurs activités quotidiennes),
- › les pendulaires qui utilisent l'offre en stationnement la journée uniquement pendant une longue durée,
- › les clients et visiteurs qui ont besoin d'une offre de courte à moyenne durée pendant la journée et/ou les week-ends.

Les besoins en stationnement varient en fonction des usagers.

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

Afin de répondre à la demande des différentes catégories d'usagers, les outils suivants doivent être utilisés :

- le nombre de cases de stationnement offertes sur domaine privé, notamment à travers le règlement communal d'urbanisme (RCU),
- le nombre de cases de stationnement offertes sur le domaine public et le type de gestion : durée de stationnement et tarification.²

Les outils à disposition de la commune sont la régulation du nombre et la gestion des places de stationnement sur domaine public et la réglementation de l'offre en stationnement sur domaine privé.

2.4 Concordance entre l'offre et la demande

Les principales conclusions tirées des analyses de l'offre et de la demande à Villars-sur-Glâne (cf. PDMS) sont les suivantes :

- L'offre en stationnement privé est en général suffisante pour satisfaire les besoins des résidents de jour comme de nuit. Dans certains quartiers des problèmes de parcage sont toutefois signalés.
- L'offre à usage public et/ou sur le domaine public n'est pas toujours suffisante pour répondre aux besoins des clients et visiteurs.
- Le stationnement sur le domaine public est en général gratuit et à durée limitée, afin de dissuader le stationnement des véhicules ventouses.
- Dans certains quartiers l'offre sur le domaine privé et/ou public est soit excessive, soit insuffisante.
- Les valeurs de référence figurant dans le RCU ne correspondent plus aux normes en vigueur. Elles doivent en conséquence être adaptées.

L'analyse de l'offre et de la demande menée dans le cadre de l'élaboration du PDMS a mis en évidence que les articles du RCU relatifs au stationnement devaient être adaptés aux normes en vigueur.

² Ce dernier point a été traité dans le PDMS et ne sera pas repris ici.

3. CONCEPT DE STATIONNEMENT SUR DOMAINE PRIVE

L'élaboration du concept de stationnement sur domaine privé se base sur les éléments suivants :

- Le besoin en stationnement sur domaine privé doit être calculé en fonction des normes VSS en vigueur (des différences existent entre le RCU et ces normes).
- Le concept communal de stationnement doit respecter le Plan directeur de l'Agglomération (PDA) approuvé en juin 2009 par le Conseil d'Etat.

Le concept de stationnement sur domaine privé sera basé sur les normes VSS et le PDA.

3.1 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'éléments cadres comme la qualité de la desserte en transports collectifs ou la part modale potentielle de mobilité douce (MD).

3.2 Le Plan Directeur de l'Agglomération de Fribourg (PDA)

Les objectifs, principes et mesures relatifs au stationnement figurant dans le Plan directeur de l'Agglomération de Fribourg (PDA2), adopté le 26 janvier 2012 par le Conseil d'agglomération et approuvé le 19 mars 2012 par le Conseil d'Etat, doivent également être respectés.

3.3 Objectifs et mesures "stationnement" du PDA

Pour ce qui concerne le stationnement, le PDA a identifié l'objectif spécifique suivant :

- Gérer l'offre en stationnement en fonction des besoins des divers usagers et en tenant compte de la desserte en transports existante, tous modes de transports confondus.

Pour sa mise en œuvre, il propose les mesures suivantes :

- différencier le nombre de places de stationnement, lors de nouvelles constructions ou transformations de parkings à usage privé, en fonction de la qualité de desserte en TC et du nombre de places de stationnement existant dans le secteur,
- réglementer et contrôler l'utilisation des places de stationnement lors de nouvelles constructions,
- proposer et négocier avec les grandes entreprises privées et administrations publiques des mesures encourageant le personnel à ne pas utiliser la voiture pour le trafic pendulaire,
- compléter les bases légales afin de pouvoir maîtriser la politique de stationnement.

3.4 Secteurs d'urbanisation

La politique de stationnement doit être adaptée en fonction du type d'usagers et de leurs besoins (cf. 2.3). Sur la base du plan d'affectation des zones, plusieurs secteurs ayant des besoins spécifiques ont été identifiés :

- les secteurs "habitat", regroupant les zones de village, les zones résidentielles à faible ou moyenne densité. Les secteurs "habitat" sont scindés en deux sous-groupe, "habitat individuel" et "habitat collectif",
- les secteurs "activités", regroupant les zones d'activités, industrielles, commerciales et administratives,
- les secteurs "centre", secteurs offrant une mixité de fonctions,
- les secteurs "d'intérêt général".

La réglementation du stationnement sur domaine privé est adaptée aux caractéristiques des différents secteurs d'urbanisation.

3.5 Détermination des besoins en stationnement privé, principes

Part de mobilité douce

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

Villars-sur-Glâne	MD		TP		Total
Pendulaires internes	977	46%	230	11%	2'112
Pendulaires entrants	109	2%	983	20%	4'930
Pendulaires sortants	194	4%	2'009	45%	4'437
Total	1'280	11%	3'222	28%	11'479

L'offre en stationnement privé est calculée selon la norme VSS en vigueur et tient compte de coefficients de réduction fonction de la qualité de l'offre en transports publics et de la part des déplacements de mobilité douce.

On constate ainsi que la part modale des modes doux est importante pour les déplacements internes à la commune. Compte tenu des infrastructures de la commune, la part modale des modes doux est probablement également importante pour les autres motifs de déplacement (achats, loisirs) pour lesquels il n'existe pas de statistiques connues.

Au sens de la norme VSS, on peut considérer que la part de la mobilité douce dans la totalité des déplacements est ainsi située entre 25% et 50%. C'est cette valeur qui sera retenue pour estimer les coefficients de réduction fixés dans la norme VSS.

Qualité de la desserte en transports publics

Suite au préavis du SMO demandant de renvoyer à la norme pour la définition des facteurs de réduction relatifs à la qualité de la desserte en transports publics, il a été décidé de renoncer à proposer une annexe concernant la qualité de la desserte actuelle, annexe qui serait de fait obsolète dès la première modification du réseau et qui ne pourrait que créer la confusion avec les directives du RCU.

Contrôle de l'affectation des places de stationnement privées

Un contrôle strict de l'affectation du stationnement visera à garantir une utilisation des places conforme à celle autorisée. 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 (commerces locaux, établissements publics, etc.).

De même, si la commune décidait de mettre en place un système de macarons (vignettes), ils ne devraient être accessibles qu'aux habitants qui démontrent qu'ils n'ont pas accès à une case de stationnement sur le domaine privé (par exemple par le biais d'une attestation de la gérance confirmant qu'aucune place de parc privée n'est disponible).

3.6 Besoins en stationnement privé par secteurs

Secteurs d'habitat

Dans ce périmètre l'offre en stationnement peut être organisée sur le domaine privé et public. 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 de voitures ventouses extérieures au quartier.

Dans les secteurs d'habitat, un nombre de places de stationnement suffisant doit être mis à disposition des habitants et des visiteurs.

Sur le domaine privé, le calcul du nombre de places nécessaires se fait sur la base de la norme VSS en vigueur au moment du projet. Dans certains secteurs d'habitat, le conseil communal est habilité à imposer un taux de réduction afin de tenir compte des caractéristiques du secteur (quartier sans voiture, home pour personnes âgées, logements d'étudiants par exemple) ou de la politique du stationnement de l'agglomération.

Pour les zones "habitat individuel" aucune mesure particulière n'est nécessaire. Chaque habitation doit pourvoir à ses propres besoins en stationnement, sur la parcelle.

Pour les zones "habitat collectif" le calcul des besoins devra prendre en compte l'état de l'offre globale dans le quartier (excès ou manque de cases de stationnement). Il faudra également s'assurer que les garages ou boxes loués soient uniquement utilisés pour le stationnement (et non pas, par exemple, comme ateliers ou lieux de stockage). Au cas par cas, le nombre de cases de stationnement pour les visiteurs pourra être augmenté afin de répondre à un déficit dans le secteur.

Secteurs d'activité

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.

Dans les secteurs d'activité, les places de stationnement sont destinées aux clients et au personnel. Des facteurs de réduction sont appliqués en fonction des conditions locales.

L'offre tiendra compte des recommandations de la norme, et notamment de la qualité de la desserte en transports publics, afin d'inciter, dans la mesure du possible, à un report sur les modes de déplacement les moins polluants.

Commerces

La norme distingue les magasins à forte clientèle (par ex. alimentation, pharmacie, kiosque) des autres (par ex. papeterie, ameublement, magasins spécialisés). En effet, les besoins en stationnement des visiteurs sont différents selon le type de commerce.

Un coefficient de réduction qui tient compte de la desserte en transports publics et de la part de la mobilité douce est ici également appliqué. L'appréciation de la part de la mobilité douce devra être faite au cas par cas. En effet, la situation est très différente pour un commerce de quartier (PAM de Villars-Vert) ou pour un commerce attirant de la clientèle depuis toute l'agglomération voire au-delà (Centre commercial Coop).

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 sera imposée au sens de la "démarche détaillée" figurant dans la norme VSS.

Une analyse détaillée des besoins en stationnement est imposée 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, artisanats

L'unité de référence pour l'estimation du besoin en stationnement est la surface brute de plancher (SBP). La zone de Moncor présente un excès de cases pour les employés et un manque pour les clients et visiteurs. Conformément aux recommandations du PDMS, un coefficient réduit pour les places pour employés doit être utilisé.

La commune doit inciter à une collaboration entre les entreprises ou propriétaires afin de rééquilibrer l'offre entre les employés et les clients / visiteurs. Comme pour les secteurs précédents, les coefficients tenant compte de la desserte en mobilité douce et en transports publics seront appliqués.

Secteurs centre

Ces secteurs étant caractérisés par une forte mixité 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, en évitant une utilisation des cases de stationnement par les pendulaires à destination d'autres secteurs de l'agglomération. Il s'agira notamment de s'assurer que l'utilisation des cases soit conforme à leur affectation.

Dans le secteur "Les Daillettes" un manque de cases pour les employés et les clients a été mis en évidence. Lors de réalisations futures, il faudra prévoir la création de cases supplémentaires pour les clients et les visiteurs.

Secteurs d'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 des activités qui y prennent place. Une étude particulière, au cas par cas, sera menée pour définir les besoins spécifiques en stationnement.

Dans les secteurs d'intérêt général, des études ad hoc permettront d'identifier les besoins au cas par cas.

Le RCU recense plusieurs zones de ce type :

- la plus étendue, dans le quartier du Guintzet, est destinée à divers bâtiments publics : école, hôpital cantonal, home médicalisé et centre sportif,
- à proximité du village, une zone importante est destinée à des équipements sportifs et de détente,
- d'autres zones de superficie moindre sont réparties sur le territoire communal et sont destinées à des équipements publics tels que les écoles, les lieux de culte et les places de jeux.

Ces zones disposent toutes de parkings à usage public. Il faut s'assurer que leur réglementation empêche une utilisation abusive des cases par les pendulaires. Ici aussi, il y aura lieu d'utiliser les possibilités de complémentarité d'usage (parkings des écoles ouverts aux résidents le soir et les week-ends par exemple).

Exceptions

Dans le cadre d'un PAD, des dérogations sont cependant 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).

3.7 Coefficient de pondération

Conformément à la norme VSS, un coefficient de pondération sera appliqué sur les valeurs calculées pour les besoins limites en stationnement. Il tiendra compte de la qualité de la desserte en transports publics et de la part attendue des déplacements en mobilité douce. Ce coefficient ne s'applique que sur les besoins limites pour les employés et les visiteurs. Il ne s'applique pas pour les affectations logements.

Selon la norme, un coefficient de pondération est appliqué selon la qualité de la desserte par les TP ou la mobilité douce.

La norme VSS fixe une fourchette avec des valeurs indicatives maximales et minimales pour chaque type de localisation. La Commune pourra ainsi la préciser en fonction des critères locaux.

3.8 Complémentarité d'usage

Les possibilités de réduire le nombre de cases de stationnement en utilisant la complémentarité d'usage des places créées sera examinée soigneusement, au cas par cas, pour les projets d'envergure, 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. Cette analyse est d'autant plus importante dans les secteurs à excédant ou déficit en stationnement.

Pour les projets d'envergure, la possibilité de tenir compte d'une complémentarité d'usage des places de stationnement sera systématiquement examinée.

3.9 Deux-roues légers sur le domaine privé

Pour toute nouvelle construction, changement d'affectation ou rénovation importante, des cases de stationnement pour les deux-roues légers (vélos et cyclomoteurs) devront être créées. Le besoin sera estimé sur la base de la norme VSS en vigueur (actuellement SN 640 065).

Des zones de stationnement pour deux-roues seront également créées sur domaine privé.

Selon cette norme, les conditions communales actuelles sont de classe A à B (la topographie n'est globalement pas réellement favorable au deux-roues légers, les infrastructures sont moyennement développées, les deux-roues faiblement populaires comme moyen de transport). Cependant, le PRT et le projet d'agglomération visant à favoriser les deux-roues, la classe B sera retenue pour l'estimation des besoins en stationnement.

Les directives de la norme feront également foi pour ce qui concerne les aspects constructifs.

3.10 Plan de mobilité d'entreprise

Un plan de mobilité d'entreprise sera exigé pour toute nouvelle entreprise d'une certaine taille (plus de 30 employés) lors de la mise à l'enquête de projets de construction ou de transformation. Un tel plan sera également proposé aux entreprises existantes.

Des plans de mobilité pour les entreprises de plus de 30 employés.

Ces plans de mobilité devront mettre l'accent notamment :

- sur une incitation à l'utilisation des transports publics (par ex. en contribuant à l'achat des abonnements ou en aménageant les horaires de travail),
- sur un encouragement à l'utilisation des modes doux (par ex. par l'aménagement de parkings deux-roues sécurisés et couverts, la mise à disposition de douches et de vestiaires).

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

- par l'envoi par la Commune d'informations 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.

4. MODIFICATION DU RCU

Le RCU est modifié comme suit :

Stationnement des véhicules

Al. 1 (modifié)

Chaque propriétaire qui construit, transforme ou agrandit un immeuble est tenu d'aménager sur son terrain les places de stationnement pour les véhicules automobiles et les deux-roues légers calculées sur la base des normes VSS en vigueur.

Al. 2 (nouveau)

Pour la détermination de l'offre en stationnement des affectations autres que le logement, un facteur de pondération prenant en compte la qualité de la desserte TP et de la part de la mobilité douce doit être appliqué.

Pour la part de mobilité douce la valeur intermédiaire (25% à 50%) sera, en principe, retenue.

Pour le facteur de réduction lié à la qualité de la desserte en transports publics, la commune précisera, en fonction des critères locaux, la valeur à retenir dans la fourchette donnée par la norme.

Al. 3 (nouveau)

Dans certains secteurs d'habitat, le conseil communal est habilité à imposer un taux de réduction afin de tenir compte des caractéristiques du secteur (quartier sans voiture, home pour personnes âgées, logements d'étudiants par exemple) ou de la politique du stationnement de l'agglomération.

Une dérogation permettant d'accorder plus de cases pour les visiteurs pourra être accordée par le conseil communal dans les secteurs d'habitat collectif où la demande n'est pas satisfaite.

Al. 4 (anciennement al. 2)

Pour les affectations occasionnant un fort trafic (PAD, centres multifonctionnels, centres commerciaux, parkings de captage, ...), une étude détaillée doit être effectuée par le requérant, selon les indications de la norme en vigueur, pour définir l'offre en cases de stationnement nécessaire. Le Conseil communal peut également exiger ce type de démarche pour des projets de moindre importance, si jugés contraires aux objectifs fixés dans le plan directeur communal.

Al. 5 (anciennement al. 4)

En cas de besoin, la commune peut demander que les parkings importants soient mis à disposition lors de grandes manifestations pour autant qu'elles se déroulent en dehors des heures d'exploitation des activités desservies. Les modalités de cette mise à disposition sont fixées par convention écrite. La commune encourage la complémentarité d'usage.

Al. 6 (anciennement al. 5)

Les places de stationnement doivent être utilisées conformément à l'affectation pour laquelle elles ont été prévues.

Al. 7 (nouveau)

Si le requérant ne peut construire le nombre de places nécessaires, le Conseil communal peut décider de déroger à cette exigence. Dans ce cas, le requérant paiera une taxe de remplacement dont le montant est fixé annuellement par le Conseil communal.

Al. 8 (anciennement al. 6)

Les places pour les deux-roues légers doivent être facilement accessibles et être aménagées de manière à pouvoir se protéger contre le vol et les intempéries.

Les directives de la norme VSS seront respectées.

Al. 9 (anciennement al. 7, modifié)

Pour les nouvelles entreprises de plus de 30 employés, la commune demande l'établissement d'un concept de mobilité d'entreprise visant à maîtriser l'évolution du trafic motorisé. Sur la base de ce concept de mobilité, les entreprises ont la possibilité de revoir à la baisse leur besoin en stationnement.

5. CONCLUSIONS

Le complément au concept de stationnement développé ici permettra à la commune de Villars-sur-Glâne de se mettre 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.

Le plan directeur de la modération et du stationnement (PDMS) reste valable pour ce qui concerne le stationnement sur domaine public.

Bulle, le 11 avril 2014

► team +

César Conforti, ing. dipl. EPFL
Véronique de Sepibus, ing. dipl. EPFL