

RAPPORT EXPLICATIF RELATIF AU PROJET DE REGLEMENT SUR LE STATIONNEMENT PUBLIC
--

I. PORTEE DU REGLEMENT SUR LE STATIONNEMENT PUBLIC : STATIONNEMENT OU ARRET, QUELQUES REGLES ET DEFINITIONS

Afin de saisir au mieux la portée du règlement proposé, il semble d'abord utile de différencier certaines notions, parfois mal comprises ou confondues. On parle de *stationnement* lorsque la voiture est **arrêtée et que l'on quitte le véhicule**. Les autres situations où la voiture n'est que temporairement immobilisée sont des **arrêts**.

a) L'arrêt d'un véhicule

Il existe trois types d'arrêt :

- L'arrêt volontaire :

Il est appelé ainsi car c'est un arrêt qui est planifié ou prédit à l'avance, par exemple, lorsqu'il s'agit de déposer des passagers ou de décharger des marchandises.

- ✓ La législation sur la circulation routière autorise l'arrêt volontaire sous certaines conditions :
 - lorsqu'il n'est pas interdit par une signalisation
 - s'il n'entrave pas le trafic et ne le rend pas dangereux
 - si l'arrêt se produit sur le trottoir, mais il faut alors laisser 1.5 m d'espace libre au minimum pour les piétons

- ☒ L'arrêt volontaire est par contre interdit dans les situations suivantes :
 - aux endroits sans visibilité, tels que les virages ou les dos d'âne
 - aux intersections et leurs environs
 - à moins de 5 mètres des passages pour piétons
 - devant des signaux que le véhicule masquerait
 - sur une portion de route utilisée comme présélection
 - dans les tunnels, passages sous voies ou passages à niveau
 - lorsqu'une signalisation l'interdit formellement (ligne jaune au bord de la route par exemple, ou signal « Interdiction de s'arrêter »)
 - sur la gauche de la chaussée, sauf s'il s'agit d'une route étroite peu fréquentée.

- L'arrêt de trafic :

Il y a un arrêt de trafic lorsque l'on doit s'arrêter à cause d'un embouteillage, que l'on a pas la priorité ou encore par exemple lorsqu'il y a un feu rouge.

- **L'arrêt de nécessité :**

Il y a arrêt de nécessité lorsqu'il est causé par une panne du véhicule.

b) Le stationnement d'un véhicule

Il y a stationnement d'un véhicule selon la législation fédérale sur la circulation routière lorsque les occupants sortent de la voiture. **Il est, de par le droit fédéral, interdit de se parquer ou de stationner :**

- là où l'arrêt est interdit : donc toute la liste précédente (II let. a ci-dessus) ;
- sur une route principale hors localité ;
- sur le bord des routes principales à l'intérieur des localités, si vous empêchez le croisement des véhicules ;
- dans les zones de rencontre, en dehors des cases de stationnement marquées au sol ;
- sur les trottoirs, sauf si le stationnement est expressément autorisé par un signal ou un marquage ;
- sur les arrêts des transports publics ;
- devant l'accès carrossable à un bâtiment ou un terrain ;
- sur un pont ;
- à moins de 50 m d'un passage à niveau hors localité, et à moins de 20 m à l'intérieur ;
- si un signal ou un marquage vous l'interdit (ligne jaune ou le signal « Interdiction de parquer »).

Le présent règlement a pour objectif de gérer le stationnement des véhicules sur la voie publique et sur les parkings du domaine privé communal affecté à l'usage public.

II. LE DIAGNOSTIC, LES OBJECTIFS, ET LES MESURE DE GESTION A PRENDRE EN MATIERE DE STATIONNEMENT

a) Le diagnostic du stationnement public

Il ressort en substance ce qui suit du diagnostic du stationnement de la commune :

- 1) L'offre en stationnement à usage public de la commune est très faible comparativement à d'autres villes de taille similaire (<1 place publique par habitant et emploi) et peu maîtrisée par la commune (la moitié des places ouvertes au public sont en mains privées) ;
- 2) Néanmoins, la gestion des places est encore assez favorable à l'usager (la quasi totalité des places à usage public sont gratuites et les limitations de durée sont dans l'ensemble généreuses, avec une majorité de places limitées à 3h max) ;
- 3) En journée, une forte pression est ponctuellement exercée par les clients sur les parkings en surface des centres commerciaux, mais des réserves de capacité sont en tout temps disponibles dans les parkings souterrains ;
- 4) Au niveau des parkings publics, les seuls secteurs proches d'un état de saturation (en journée) sont les suivants :
 - a) Le parking des centres scolaires de Grand Pré (du lundi au vendredi) ;
 - b) Les parkings du centre sportif (route de Corbaroche) ;
 - c) Le parking P+R de Corbaroche (du lundi au vendredi).
- 5) De nuit, l'offre en stationnement privé est globalement suffisante pour satisfaire les besoins des habitants, hormis dans les secteurs du chemin du Bois des Rittes et de la route de la Colline. ;

b) Les objectifs en matière de stationnement public

Selon le concept de stationnement, les objectifs généraux en matière de stationnement public que doit viser la commune de Marly sont en substance les suivants :

- satisfaire de manière volontariste les différents types d'usagers rencontrés (habitants, pendulaires, clients-visiteurs ...)
- participer à la vitalité de la commune, en assurant notamment une bonne accessibilité à ses commerces ;
- favoriser le transfert modal de la voiture vers d'autres modes de déplacement ;
- limiter les impacts du trafic durant les périodes de pointe (problèmes de fluidité du trafic, conditions de circulation des bus dégradées, nuisances environnementales ...)
- permettre la récupération et la redistribution de l'espace public ponctuellement.

Il est considéré comme nécessaire, dans le cadre précité, de remplir des objectifs particuliers par secteur pour le stationnement à usage public (stationnement sur le domaine public et sur le domaine privé communal affecté à l'usage public), ceci en différenciant les usagers suivants :

- pendulaires travaillant dans la commune et à l'extérieur de Marly ;
- habitants ;
- clients-visiteurs des logements, activités, commerces et équipements situés sur le territoire communal (commerces, salle polyvalente, écoles, centre sportif, cantonnement militaire ...)

De manière générale, un des objectifs primordial en matière de stationnement public doit consister à réduire les possibilités de parcage des pendulaires, afin de favoriser les conditions de stationnement des autres usagers et de renforcer l'attractivité du parking d'échange officiel de Corbaroche.

Le maintien d'une certaine complémentarité entre les parkings publics et les besoins de stationnement non satisfaits des habitants est également un objectif central, afin d'offrir une réponse aux déficits ponctuels de stationnement sur fonds privés.

c) Les mesures de gestion du stationnement public

S'agissant de la gestion des places de parc à usage public existantes, le concept de stationnement de la commune dissocie deux sortes de mesures à mettre en œuvre :

- les mesures relatives à des places situées sur la chaussée publique ou le domaine privé communal affecté à l'usage public et pouvant de ce fait être réalisées par la commune de Marly ;
- les mesures relatives à des places situées sur le domaine privé et pouvant être proposées par les autorités de Marly aux propriétaires concernés.

Hormis quelques secteurs rencontrant des besoins spécifiques (par exemple aux abords de la Poste), la politique de stationnement préconisée a consisté à introduire depuis 2012 du stationnement limité à 3 heures sur la plupart des parkings communaux affectés à l'usage public. Cette mesure a pour but de favoriser le stationnement de courte et moyenne durée, au détriment du stationnement de longue durée (pendulaires et voitures-ventouses).

Conformément aux objectifs précités, cette réglementation a eu pour effet d'inciter certains usagers pendulaires à utiliser le parking d'échange de Corbaroche, situé au terminus de la ligne TPF n° 1 « Marly-Gérine – Les portes de Fribourg », dont le taux d'occupation n'a cessé d'augmenter depuis quelques années..

Par contre, la mise en place de ces limitations de durée à 3h a également touché les habitants qui stationnaient sur les parkings communaux. La part de ces derniers qui le faisaient en raison d'une absence d'offre sur fonds privés a ainsi été contrainte d'utiliser leur véhicule en journée, puisqu'il ne leur est dorénavant plus possible de garer leur véhicule privé à demeure sur lesdits parkings communaux.

III. COMMENTAIRE DU REGLEMENT ET DE CERTAINS DE SES ARTICLES

CHAPITRE PREMIER : DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1

Cet article énumère les objectifs poursuivis par le Conseil communal, lesquels ont été détaillés dans le message. Il ne nécessite pas de commentaires supplémentaires.

Article 2

Cet article a pour seul objectif de désigner les autorités communales compétentes pour faire respecter le présent règlement. En ce qui concerne la possibilité de déléguer, le Conseil communal pense ici en particulier à la question de la délégation de ses compétences collégiales, en la matière, au seul conseiller communal responsable de la police communal.

L'art. 20 OCR (Ordonnance fédérale du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière) auquel il est fait référence à l'art. 2 al. 1 a trait aux « stationnements dans des cas particuliers ». Il prévoit ce qui suit : « *Les véhicules dépourvus des plaques de contrôle prescrites ne doivent pas stationner sur les places de parc ou voies publiques; sont exceptées les places de parc accessibles au public qui appartiennent à des particuliers lorsque ceux-ci autorisent le stationnement. L'autorité compétente peut accorder des exceptions dans des cas spéciaux* ». Il s'agit là d'autorisations spéciales de stationnement dont il est fait plus précisément état dans la section 4 du présent règlement.

Il est également relevé que c'est la Police communale qui sera pour l'essentiel chargée de la mise en œuvre du présent règlement. S'agissant de la délivrance, ou de la non-délivrance, des autorisations de stationnement prolongé, il convient de relever que cette question repose sur la définition de secteurs délimités géographiquement en cohérence avec la politique de mobilité et d'aménagement du territoire. Ce découpage territorial sera réalisé par le Service technique de la commune, en collaboration avec la Police communale.

Enfin, il est rappelé à toutes fins utiles, que les mesures d'application de la signalisation sont décidées par la DAEC, par l'intermédiaire du Service cantonal des ponts et chaussées, mais qu'elles doivent être exécutées par le propriétaire de la route concernée. Des signaux et des marques ne peuvent pas être apposés ou réalisés sans autorisation de l'autorité cantonale précitée.

CHAPITRE 2 : STATIONNEMENT DES VÉHICULES

Section 1 : En général

Article 3

Cet article pose le principe, en accord avec les objectifs poursuivis par le Conseil communal et le concept de stationnement, que sauf exception, le stationnement des véhicules doit être de durée limitée.

Il est relevé en particulier que l'article 3 al. 1 donne au Conseil communal le mandat de définir les zones de stationnement de durée limitée ou payant, en tenant compte équitablement des besoins de la population.

En l'état, le Conseil communal pense tout particulièrement aux places de parc situées dans la cour de l'école primaire de Marly-Cité, actuellement encore utilisées à l'occasion des cérémonies religieuses, des fêtes paroissiales ou lors des cérémonies d'adieu aux défunts. Pour l'heure, dès lors que les travaux d'aménagement de la cour d'école ne sont pas terminés, le Conseil communal n'entend pas modifier la réglementation du stationnement mise en place, ceci en application de ces article 3 al. 1. Il y a toutefois lieu de rappeler que cette possibilité de parquer dans la cour d'école ne peut désormais plus être envisagée que de manière transitoire, car lorsque les aménagements de la cour d'école seront terminés, le parking n'y sera plus possible, non seulement pour des raisons de préservation des aménagements réalisés sur ce terrain, mais aussi pour rendre à cette cour d'école sa fonction première qui est celle d'assurer une place de jeu sécurisée en tout temps pour les enfants.

Au vu de ce qui précède, et nonobstant le fait que la nouvelle gestion des vignettes de stationnement devrait conduire à libérer quelques places de parc dans le parking voisin dit « de la salle de gymnastique », d'autres solutions devront être trouvées, respectivement convenues avec la paroisse, principale bénéficiaire du parking de la cour de l'école primaire de Marly-Cité (cf. art. 24). Le Conseil communal est en effet conscient qu'il est encore et toujours nécessaire de permettre aux personnes de se rendre aux offices religieux sans devoir subir d'inconvénients trop importants.

Section 2 : Zones de stationnement réglementé et taxes

Article 4

L'article 4 donne, de manière plus précise que le fait actuellement l'art. 18 RPol, la possibilité d'introduire non seulement des zones de stationnement contre paiement selon un tarif horaire (gestion via un horodateur), mais aussi désormais celle de délivrer, dans certains secteurs à stationnement réglementé, des autorisations de stationnement prolongé sous forme de vignettes.

Pour l'heure, la Commune de Marly ne dispose pas d'horodateur sur son territoire, hormis ceux placés sur le parking d'échange (P+R) de Corbaroche. Si les tarifs des *abonnements* sur ce parking sont fixés par l'Agglomération, la commune à toute latitude de choisir les *tarifs pour le stationnement horaire*; une partie du produit des taxes du P+R de Corbaroche est versé à la Commune. Les montants perçus à ce titre pour notre commune représentent en moyenne entre CHF 20'000.-- et 25'000.--/an.

Article 5

Le présent article détermine les fourchettes de prix admissibles, tant pour les horodateurs, que pour les « vignettes ». Le Conseil communal devra respecter ces « fourchettes » en s'inspirant des tarifs appliqués dans l'agglomération lorsqu'il mettra en oeuvre le présent règlement.

A relever qu'en Ville de Fribourg, la vignette s'élève actuellement à CHF 396.-- par année civile. Les « autorisations » actuellement délivrées par la commune de Marly le sont pour le prix de CHF 200.-.

Article 7

Le but de cet article est de déterminer à quoi serviront, le cas échéant, les produits des horodateurs, vignettes et autres autorisations.

L'affectation du produit de ces taxes devra être décidée, dans le cadre fixé par le présent article, par le Conseil communal lors de l'établissement du budget.

Section 3 : Secteurs de stationnement prolongé et vignettes

La présente section consacre la possibilité de délivrer des autorisations de stationnement prolongé sous forme de vignettes (cf. art. 9). Il y a lieu de préciser à cet égard que des « autorisations » de stationnement prolongé sont d'ores et déjà, et depuis de nombreuses années, délivrées par la Commune. Aucune règle ne fixant les conditions de délivrance et d'utilisation de telles « autorisations » des situations inégales et désordonnées sont, de ce fait, constatées.

L'on entend ici corriger ce problème en fixant les règles de délivrance et d'utilisation de telles autorisations (vignettes).

Article 8

Selon l'article 8, les secteurs souffrant d'une pénurie de places de parc sur fonds privé seront identifiés. Le Conseil communal se basera, pour ce faire, sur le plan directeur de la modération de trafic et du concept de stationnement. Ce n'est que dans de tels secteurs que des vignette de stationnement prolongé pourront éventuellement être délivrées à leurs habitants ou personnes morales, moyennant notamment la fourniture de justificatifs (cf. art. 10 al. 2 let. c et art. 10 al. 3 let. c ; preuve du besoin).

En l'état actuel des réflexions, le Conseil communal envisagerait de diviser la commune en s'appuyant globalement sur les poches dessinées dans l'étude de stationnement et de modération de trafic de 2009.

Article 10

Il y a d'abord lieu de rappeler que la délivrance de vignettes est destinée à contrebalancer le déficit d'offre en stationnement privé dans certains secteurs (cf. étude de stationnement de Transitec). Les vignettes n'ont pas pour objectif de permettre aux bénéficiaires (commerçants ou habitants) de libérer une part de leur terrain privé prévu à cet effet en utilisant le domaine public en permanence. Ce n'est donc que dans les secteurs dans lesquels une pénurie de stationnement privé est constatée que des quotas de vignettes pourront être délivrés. Le requérant devra en outre dûment justifier son besoin en place de stationnement, ceci tout simplement pour éviter de délivrer une place à une personne qui n'en a pas besoin, ce qui pénaliserait d'autant les personnes qui en ont réellement besoin (cf. art. 11).

Sous ces conditions, afin de faciliter leurs possibilités de stationnement, les commerçants et habitants de Marly pourront demander à la commune la délivrance de vignettes. De telles vignettes accordent des facilités à leurs bénéficiaires, en leur permettant de prolonger la durée de leur stationnement dans leur quartier ou dans un autre secteur à proximité, sur le domaine public et les parkings communaux affectés à l'usage public, et cela au-delà du temps réglementaire. Pour rappel, cette mesure vise en substance à atteindre les objectifs suivants :

- améliorer le quotidien des propriétaires de véhicules du quartier où un déficit d'offre privé est constaté en leur proposant des facilités pour le stationnement de leurs véhicules sur le domaine public ou les parkings communaux ;
- dissuader les pendulaires de stationner dans ces zones et ainsi diminuer la pollution de l'air et les nuisances sonores du quartier (réduction du trafic de « recherche de place » et de la circulation dans les quartiers) ;
- renforcer de ce fait la sécurité des usagers « non-motorisés » des voies publiques concernées.

Article 12

C'est la police communale qui délivrera, ou non les vignettes de stationnement. Pour ce faire, elle devra appliquer et mettre en œuvre les critères définis à l'article 10.

S'agissant de la procédure en quelques mots, elle s'articulera comme suit :

Tout d'abord, chaque personne requérante (ou représentant de personne morale) devra remplir un formulaire *ad hoc* destiné à établir s'il (ou elle) est susceptible, ou non, de prétendre à une vignette. Cette personne devra notamment:

- être inscrite au contrôle des habitants de Marly ou y avoir son siège ;
- avoir un véhicule au nom du demandeur immatriculé dans le canton de Fribourg ;
- ne pas être en mesure de disposer d'une place de stationnement sur fonds privé.

La vignette ne sera délivrée qu'après paiement. A noter que ces conditions sont valables pour autant que les vignettes prévues pour le secteur n'aient pas toutes été distribuées (quota de vignettes non atteint ; cf. art. 11 al. 1).

Article 13

Le bénéficiaire d'une vignette ne pourra en bénéficier que dans le secteur sur lequel portera l'autorisation ; à défaut, la police communale sera habilitée à intervenir.

A noter aussi, et à toutes fins utiles, que les cases de stationnement ne devront être utilisées que par les véhicules des catégories pour lesquelles elles auront été dimensionnées, respectivement que d'autres prescriptions éventuellement prévues dans le plan de modération de trafic et du stationnement devront être respectées par l'ayant-droit. Il y sera, le cas échéant, rendu attentif par la police communale dans le cadre de la procédure d'octroi de l'autorisation.

Par contre, en application du présent projet (cf. art. 25), des places de stationnement pour des véhicules utilitaires, des cars, des motocycles légers et vélos devront être prévues en fonction des besoins. Dès lors que la mise à disposition de telles places impliquera à n'en pas douter des mesures constructives, leur réalisation se fera, le cas échéant, dans le cadre des processus d'aménagement du territoire et des crédits d'investissement décidés à cet effet. Il en est de même pour les places de parc « usuelles » de stationnement à proximité des

habitants dans les quartiers, lesquelles dépendront de la réalisation, ou non, de zones à modération de trafic (« zones 30 » ou « zones de rencontre »).

Article 14

Il s'agit de ne préciser que deux choses à l'appui du présent article. D'abord, que l'obtention d'une vignette ne donne pas droit à « trouver » en tout temps une place de stationnement dans un secteur. Ensuite, que la vignette ne libère pas de l'obligation de respecter les limitations provisoires de stationnement pour cause de travaux ou de manifestations. Ces limitations sont annoncées au moins 72h à l'avance par le biais d'une signalisation ad hoc.

Section 4 : Stationnement temporaire et manifestations d'ampleur exceptionnelle

Article 18

L'art. 18 al. 1 pose le principe selon lequel des autorisations spéciales de stationnement temporaire de certains véhicules sur la voie publique et sur les parkings du domaine privé communal affecté à l'usage public, à l'intérieur et/ou hors des cases de stationnement peuvent être délivrées.

Article 19

L'on pense d'abord ici à des circonstances exceptionnelles qui justifieraient, *au cas par cas*, la délivrance d'autorisations d'arrêt ou de stationnement de courte durée.

De telles autorisations pourraient être délivrées à titre gratuit aux personnes souffrant de manière (très) temporaire d'une mobilité réduite, de manière à ce qu'elles puissent à tout le moins, *par exemple*, stationner brièvement devant leur domicile pour y déposer des courses ou autres, avant d'aller déposer leur véhicule dans leur parking privé (al. 1 let. a). Il s'agit là de personnes souffrant d'une mobilité réduite qui ne pourraient pas faire valoir un droit à une autorisation de parcage facilité au sens de l'article 2 al. 1bis de l'Arrêté cantonal d'exécution de la loi d'application de la loi sur la circulation routière, mais qui se révèlent tout de même, très temporairement (soit pour manifestement moins de six mois), très sérieusement gênées dans leurs mouvements.

Dans le même sens (al. 1 let. b), de telles autorisations gratuites devraient être délivrées aux personnes par exemple membres d'associations marlinoises qui se dévouent pour la commune, en exerçant à titre bénévole des tâches d'intérêt public (p. ex : aide aux personnes âgées ou handicapées, livraisons de repas à domicile, dépannage pour des gardes d'enfants, etc). De telles autorisations pourraient également être délivrées à des membres des autorités communales qui en auraient besoin pour l'exercice de leurs activités.

De telles autorisation pourraient également être délivrées, mais en principe contre paiement d'une taxe, aux personnes morales ou physiques les demandant en vue d'exercer une activité économique ou dans un but purement privé. On pense ici *par exemple* aux exposants de foires ou de marchés, aux personnes effectuant des déménagements, aux chantiers de construction.

Article 20

Cet article permet de délivrer des autorisations spéciales de stationnement prolongé à des personne qui visitent des personnes domiciliées dans la commune et qui n'ont pas de places de parc privées en suffisance.

Le temps de stationnement maximal est limité à 1 jour (al. 3).

Article 21

La police communale est chargée de délivrer les autorisations spéciales de stationnement au sens des articles 19 et 20.

Articles 23 et 24

Ces articles ont pour objectif de donner à l'administration communale la flexibilité nécessaire en présence de manifestations exceptionnelles.

Il est toutefois précisé que selon l'art. 23, cette flexibilité ne sera accordé que pour autant que la manifestation se déroule à Marly. Tenant compte du fait qu'en principe ce sont des sociétés marlinoises qui organisent des manifestations à Marly, mais pas exclusivement il est vrai, l'objectif consiste à soutenir de ce fait, indirectement, non seulement les nombreuses sociétés marlynoises, mais aussi les commerces et restaurants de la commune.

S'agissant de l'art. 24, il est prévu pour palier le manque prévisible de places de stationnement autour de l'église lorsque la cour de l'école de Marly-Cité aura été fermée, et ne sera de ce fait plus disponible au stationnement. D'autres solutions ne sont pas envisageables en l'état, le territoire à disposition autour de l'Eglise paroissiale n'étant malheureusement pas extensible à souhait.

Article 25

Il s'agira, en application de cet article, de déterminer les endroits dans lesquels, le cas échéant, des « cases » de livraisons devront être délimités sur la chaussée. Ce sont là les endroits où des livraisons régulières et professionnelles doivent avoir lieu.

Il en sera de même pour des emplacements réservés au stationnement des cars, véhicules utilitaires, motocycles légers et vélos. Comme cela impliquera selon toute vraisemblance des mesures constructives, l'exécution de ces mesures devra être conforme aux processus d'aménagement du territoire. Pour le surplus, il est renvoyé au commentaire relatif à l'art. 13.

Section 5 : Mesures de contrainte

Articles 26 à 28

Les articles 26 et 27 traitent de l'évacuation, de la mise en fourrière et de la restitution des véhicules stationnés de manière illicite sur le domaine public ou sur les terrains privés ouverts au public. Ils ne nécessitent pas de commentaires particuliers.

En ce qui concerne l'art. 28, il est précisé à toutes fins utiles que l'art. 85 LCo a trait à la procédure à suivre pour l'exécution des décisions rendues par l'autorité communale. Il s'agit en substance d'un renvoi aux moyens mis à disposition par le Code de procédure et de juridiction administrative.

CHAPITRE 3 : SANCTIONS PENALES

Ce chapitre fixe les sanctions pénales (amende d'ordre, ordonnance pénale) pour toute infraction au présent règlement.

Il est relevé, s'agissant de la formulation choisie pour l'article 29 al. 1 (*Les agents habilités à cet effet ...*), que l'on pense ici avant tout aux agents de la police communale. Cette formulation est toutefois laissée suffisamment large pour pouvoir désigner d'autres personnes que les agents de police communaux pour infliger des amendes d'ordre. On peut penser ici à du personnel administratif formé à cet effet, ou à une collaboration avec d'autres polices communales.

CHAPITRE 4 : VOIES DE DROIT

Ce chapitre rappelle les voies de droit en cas de contestation.

CHAPITRE 5 : DISPOSITIONS FINALES

Aucun commentaire particulier n'est à émettre pour ce chapitre, si ce n'est qu'avec l'adoption du présent règlement, les articles 16 et 18 RPol doivent être abrogés.