

**MESSAGE DU CONSEIL COMMUNAL AU CONSEIL GENERAL RELATIF AU REGLEMENT
SUR LE STATIONNEMENT PUBLIC****I. INTRODUCTION**

Comme de nombreuses communes de taille similaire, la commune de Marly rencontre des problèmes croissants de stationnement et de circulation. Ces problèmes sont causés notamment :

- par les habitants et les activités situées sur la commune, dont les besoins spécifiques de stationnement ne peuvent pas toujours être satisfaits sur fonds privés ;
- par la localisation de Marly par rapport à la ville-centre, qui engendre des phénomènes de stationnement ventouse sur le territoire communal, en particulier dans les quartiers ou dans les parkings non régulés de centres commerciaux situés le long de la route cantonale (axe structurant du réseau TPF offrant l'opportunité d'un transfert modal pour les usagers à destination de Fribourg) ;
- par le manque d'optimisation/utilisation d'une partie de l'offre en stationnement privé dans les quartiers (véhicules stationnés sur chaussée alors que l'utilisateur dispose, dans certains cas, d'un parking privé).

II. CHAMP D'APPLICATION

Le présent règlement a non seulement pour objectif de gérer le stationnement des véhicules sur le domaine public communal, mais également, et c'est une nouveauté à l'échelle cantonale, le stationnement des véhicules sur le domaine privé communal affecté à l'usage public.

Selon la pratique suivie par la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (DAEC) jusqu'à ce jour, il était demandé aux communes de réserver leur réglementation publique sur le stationnement aux seules places de parc sises sur le domaine *public* communal, celles sises sur le domaine *privé* communal devant faire l'objet d'une gestion relevant du droit privé (mises à ban, procédure civile, etc...).

La commune de Marly est toutefois dans une situation très particulière, parce qu'elle ne compte que très peu de places de parc sur son domaine public (p. ex : celles de la route de la Colline). La grande majorité des places de parc qu'elle offre à sa population depuis des décennies se trouve sur son domaine privé. Il aurait de ce fait été totalement disproportionné de mettre en place toute une réglementation sur le stationnement, si celle-ci ne devait s'appliquer qu'à un minime pourcentage de toutes les places proposées sur le territoire propriété de la commune.

De ce fait, la commune a proposé à la DAEC, par la voie d'une consultation préalable, le présent règlement qui prend en compte tant les places de parc sises sur son domaine public que celles sises sur son domaine privé. Dans le cadre des discussions à ce sujet avec les autorités cantonales, il a en particulier été souligné que les parcelles « privées » de la commune devant entrer dans le champ d'application du présent règlement ont toujours été mises à disposition du public en tant que parkings, et ceci depuis plusieurs dizaines d'années. La commune s'est en outre appuyée, pour convaincre la DAEC, sur une jurisprudence selon laquelle en l'absence d'actes administratifs constitutifs d'une affectation au domaine public, « *la simple mise à disposition par la collectivité d'une surface pour un usage commun est un acte concluant d'affectation qui, en soi, est suffisant : ainsi une commune installe une fontaine ou transforme l'un de ses terrains privés pour en faire un parc, une place piétonnière, un square ; des aménagements matériels suffisent dont on peut déduire l'affectation décidée (ATA/288/2004 du 6 avril 2004)* ».

La DAEC s'est ralliée à ce raisonnement par courrier du 11 septembre 2017. De ce fait, c'est donc bien un règlement sur le stationnement public s'appliquant à l'ensemble des places de parc propriété de la commune de Marly, que ce soit au titre de son domaine « public » ou de son domaine « privé affecté à l'usage public » qui est soumis à votre approbation.

III. CONCEPT COMMUNAL DE STATIONNEMENT

Pour tenter de régler au mieux les problématiques de stationnement, notre commune a confié en 2005, à l'entreprise Transitec Ingénieurs-Conseils à Lausanne, une étude portant sur le stationnement et la modération de trafic sur l'ensemble du territoire communal, qui a abouti en 2009. Cette étude a en substance posé un diagnostic du stationnement dans la commune, a élaboré des objectifs de stationnement pour, finalement, proposer des mesures d'application à mettre en œuvre (concept de stationnement). Ce concept de stationnement a été intégré au Règlement communal d'urbanisme d'octobre 2012, encore en vigueur à ce jour.

Dans le cadre des démarches en cours liées à la révision du PAL, l'entreprise Citec Ingénieurs-Conseils, de Morges, est chargée d'actualiser ce concept de stationnement, en mettant notamment en évidence les effets des premières mesures de gestion du stationnement mises en œuvre depuis 2012 et en intégrant les réflexions relatives au présent règlement.

IV. CONTEXTE LEGISLATIF COMMUNAL ACTUEL

A ce jour, afin d'assurer une « politique de stationnement », outre les mesures d'aménagement du territoire régissant la mise à disposition d'offres en stationnement sur fonds privés, prévues en la matière à l'article 32 du Règlement communal d'urbanisme (en cours de révision), notre commune ne dispose, sous l'angle des « mesures de police », que de l'article 18 du règlement de police (RPol).

Il est manifeste que, quand bien même certaines mesures ont été et peuvent encore être prises pour améliorer la situation du stationnement public sous l'angle des « mesures de police », l'article 18 RPol ne suffit plus à une commune d'agglomération telle que celle de Marly. Cela vaut d'autant plus que les mesures de stationnement décidées dans la commune-centre de Fribourg (suppression des zones blanches, parkings publics systématiquement payants, etc...) ont également eu pour effet de reporter sur les communes de la première ceinture d'agglomération, dont Marly, des problèmes de stationnement.

Il s'ensuit qu'il est devenu nécessaire, si ce n'est urgent, de doter la commune de Marly d'une véritable réglementation sur le stationnement public, de façon à contribuer à mettre en place une véritable politique en la matière.

V. OBJECTIFS DU CONSEIL COMMUNAL

Plusieurs mesures ont d'ores et déjà été prises pour contribuer à mettre en place le concept de stationnement de la commune. On peut par exemple penser, à cet égard, à la mise en place de limitations de durée de stationnement (maximum 3h en journée), notamment sur les parkings de Corbaroche ou sur les places sur chaussée le long de la route de la Colline. Toutefois, la contribution de l'ordre public à la mise en place d'une politique communale de stationnement ne peut, respectivement ne doit pas, se limiter à cela.

L'objectif du Conseil communal n'est pas, on s'en doute, de « réglementer pour réglementer ». De même, il n'entend pas transformer la commune de Marly en immense zone piétonne ou cyclable, reléguant de ce fait les automobiles et automobilistes au rang de « perturbateurs ». L'objectif du Conseil communal de Marly, qui se reflète en substance dans ceux du concept de stationnement de la commune, est celui de rendre ses rues et ses quartiers plus sûrs, plus conviviaux, plus accessibles, et parfois moins bruyants... donc de ce fait plus attractifs.

- Sous l'angle de la **sécurité** tout d'abord, le Conseil communal estime désormais nécessaire de réglementer le stationnement public sur l'ensemble de la commune. C'est en effet souvent en raison de parcs sauvages sur chaussée, de départs impromptus de véhicules, ou de visibilité altérée par des véhicules mal garés que des accidents surviennent. De tels accidents peuvent notamment avoir lieu sur le chemin de l'école, avec pour premières victimes de jeunes écolières et écoliers. Il convient de prévenir de telles situations. Pour ce faire, le Conseil communal est d'avis que si, en cas de nécessité, il doit être fait recours à du stationnement sur des routes ou chemins communaux, celui-ci doit désormais être strictement défini dans des endroits n'induisant aucun danger, et par là même désormais cadré et réglementé.

Le Conseil communal envisage à cet effet de continuer à recourir, lorsque c'est opportun, à la **mise en place de zone 30** dans les quartiers, car il est prouvé que cette mesure contribue de manière décisive à éviter des accidents sur le chemin de l'école. Si nécessaire, il prévoira sur les routes et chemins concernés, **le marquage de places de parc sur chaussée à durée limitée, voire payantes**. Cela permettra d'une part d'éviter le parcage sauvage et les dangers qui vont avec, et d'autre part, de contribuer à modérer les vitesses de circulation, tout en offrant de nouvelles places de parc publiques à disposition des usagers. Il est en effet rappelé à cet égard que la commune de Marly souffre de déficits localisés en stationnement public (p. ex : dans les secteurs du chemin du Bois-des-Rittes et de la route de la Colline).

- Ces mesures permettront aussi d'éviter, voire **d'éradiquer le problème bien connu du stationnement longue durée non désiré (par exemple le stationnement des pendulaires à destination de Fribourg)**, dont on ne sait que difficilement que faire à l'heure actuelle. L'effet bénéfique et collatéral de cette mesure sera celui de **donner aux clients de nos commerces et centres sportifs des places de parc en suffisance**, ce qui permettra de favoriser le commerce local, tout en offrant l'opportunité d'apporter des réponses aux déficits ponctuels de stationnement sur fonds privés.
- La présente réglementation édicte des règles transparentes en lien avec l'attribution de **vignettes de stationnement prolongé** à certains usagers des parkings publics (employés de nos commerces et des centres sportifs, habitants qui ne bénéficieraient pas d'offre sur fonds privés, etc.). De telles vignettes sont actuellement « distribuées », il faut bien l'admettre, sans règles claires, ce qui peut conduire à des inégalités.
- Dans le cadre de la mise en œuvre du présent règlement, le Conseil communal envisage aussi de **revoir, lorsque nécessaire, les horaires de certaines zones à disque (zones à durée limitée) actuelles**. De prime abord en effet, la prescription d'horaires allant jusqu'à 23h00 en soirée est non seulement inattendue pour les usagers (car peu usuelle), mais également peu utile, la pression sur le stationnement public retombant presque partout après 18h (sans parler que pour éviter au maximum trop d'heures supplémentaires, ce n'est que très marginalement qu'il est demandé aux deux agents de la police communale d'effectuer des patrouilles de contrôle des parkings en fin de soirée).
- Enfin, le Conseil communal envisage aussi, comme recommandé dans le concept de stationnement, de **négoier au cas par cas la gestion de certains parkings privés ouverts au public**, dans un souci d'uniformisation de l'exploitation de l'offre en stationnement public à l'échelle communale.

En définitive, outre la nécessité impérieuse de clarifier les « règles » en matière de stationnement public, le présent message explicatif est aussi l'occasion pour le Conseil communal d'exposer au Conseil général, et par son intermédiaire à la population de la commune, sa façon de voir l'avenir en matière de politique générale de mobilité.

VI. INCIDENCES FINANCIERES

En tant que tel, le présent règlement n'entraîne pas de nouvelles charges financières pour la commune. Si tel devait être le cas, la planification de telles charges suivrait la procédure budgétaire usuelle. On pourrait penser à cet égard, outre aux mesures de marquage de stationnement ou de signalisation, à l'achat d'éventuels horodateurs; ces derniers finiraient toutefois le cas échéant, après amortissement, à procurer à la commune des revenus potentiellement non négligeables.

VII. MESURES DE GESTION DU TRAFIC

Il y a lieu de souligner que la mise en œuvre du présent règlement ne pourra se faire de manière totalement satisfaisante si des mesures de gestion du trafic ne sont pas décidées à l'avenir.

Le Conseil communal pense ici d'abord, il le rappelle, aux zones à modération de trafic, par exemple les « zones 30 » ou les zones de rencontre : comme cela a déjà été dit, celles-ci permettent en substance non seulement d'offrir des places de parc clairement délimitées sur la chaussée dans les quartiers qui en auraient besoin, respectivement là où la place à disposition le permet, mais aussi et surtout d'améliorer très considérablement la sécurité des piétons (notamment celle des enfants sur le chemin de l'école).

Des mesures à cet effet apparaissent indispensables au Conseil communal, ne serait-ce qu'en raison de la configuration très particulière de notre territoire, découpé en plusieurs parties par des routes cantonales à fort trafic, et dont les écoles se trouvent pour l'essentiel de l'autre côté des grands quartiers d'habitation. Le cas échéant, l'essentiel des efforts de la police locale en matière de sécurité, dont les effectifs sont réduits on le rappelle (1,7 EPT pour 8'372 habitants à fin 2016), pourrait se concentrer aux abords des écoles et des routes cantonales. La requalification de ces dernières permettra elle aussi, si elle devait être acceptée par le Conseil général, d'améliorer très considérablement la sécurité des enfants sur le chemin de l'école. Cela aura aussi pour effet d'éviter de nombreux « parents-taxi » qui amènent leur enfants en voiture à l'école, parce qu'ils ne les considèrent actuellement pas en sécurité, mais qui contribuent, dans le même temps, à péjorer cette situation en circulant en véhicule à proximité des écoles.

La révision générale du plan d'aménagement local de la commune, en cours depuis deux ans déjà, est et sera l'occasion de fixer plus précisément ces intentions et, par là même, de revoir le plan de circulation.

VIII. PROCEDURE SUIVIE ET LES AUTORITES CONSULTEES

Le présent règlement a d'abord fait l'objet d'une intense coordination entre les dicastères de l'ordre public et celui en charge de la mobilité. Il a ensuite été présenté à la Commission communale de la sécurité, qui l'a approuvé à l'unanimité, ceci en date du 5 juillet 2017. La proposition émise lors de cette séance de présenter le présent règlement aux divers groupes politiques représentés au Conseil général qui le demanderaient n'a pas été concrétisée, aucune demande n'ayant été formulée en ce sens.

Le règlement a par la suite été soumis, pour préavis, aux Directions cantonales en charge de l'ordre public, des communes, et de la mobilité. Il s'agit là de la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (DAEC), pour le Service de la mobilité (SMo), le Service des ponts et chaussées (SPC) et le Service des constructions et de l'aménagement (SeCA), de la Direction des institutions, de l'agriculture et des forêts (DIAF) pour le Service des communes (SCo), et de la DSJ, le cas échéant pour les questions en lien avec les mesures de police et l'ordre public. Ces autorités ont systématiquement donné un préavis favorable au présent règlement ; leurs remarques ont par ailleurs, le cas échéant, été prises en compte dans sa version finale qui vous est soumise ce jour.

La version finale de ce règlement a, enfin, été présentée à la Commission de l'aménagement, ceci le 28 septembre 2017.

IX. RAPPORT EXPLICATIF

Le présent message est complété, en annexe, par un rapport qui explique en détail toutes les mesures proposées ainsi que l'essentiel des articles du projet.

Proposition de décision

Le Conseil communal recommande au Conseil général d'approuver le règlement sur le stationnement public tel que présenté.

Veillez agréer, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers généraux, l'assurance de notre parfaite considération.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le Syndic

Le Secrétaire

Jean-Pierre HELBLING

Luc MONTELEONE

Annexes :

- 1) Nouveau règlement sur le stationnement public
- 2) Rapport explicatif.