



COMMUNE DE BULLE

RÉALISATION DE PARKINGS EN VILLE DE BULLE ET DE LEURS ACCÈS

EXPERTISE TECHNIQUE

DOCUMENT No.
CHARGÉ D'ÉTUDE
CONTRÔLÉ PAR
DATE
MODIFICATIONS

993_SS-01
FA/FGI
FA
26 août 2016
-.-

COMPLÉMENT D'ÉTUDE

CP 936
VIALE PAPIO 5
6612 ASCONA (TI)
T 091 791 12 60
F 091 791 13 65
INFO@ALLIEVI.CH
WWW.ALLIEVI.CH

STUDIO D'INGEGNERIA
FRANCESCO ALLIEVI
EPFL · SIA · OTIA · SVI · VSS

SOMMAIRE

1. INTRODUCTION	1
1.1. Cadre général	1
1.2. Le postulat du 16.01.2015	2
1.3. Objectif de l'étude.....	3
1.4. Démarche et méthodologie	4
1.5. Documentation de base	5
2. PERIMETRE D'ETUDE	6
2.1. Les secteurs identifiés	6
2.2. Le périmètre retenu	7
3. RAPPEL SITUATION ACTUELLE (2015).....	8
3.1. Offre de stationnement selon relevée	8
3.2. Demande de stationnement selon VSS 640 281.....	10
3.3. Bilan de stationnement	10
3.4. Gestion actuelle du stationnement	11
3.5. Occupation du stationnement	13
3.6. Conclusions	14
4. SITUATION AVEC DENSIFICATION PA3 (2030)	15
4.1. Demande de stationnement selon VSS 640 281.....	15
4.2. Bilan de stationnement	16
4.3. Considérations finales	17
5. STRATÉGIE OPERATIONNELLE	18
5.1. Introduction.....	18
5.2. Objectifs / orientations	18
5.3. Stratégies	20
6. PROPOSITIONS POUR LE CENTRE-VILLE.....	21
6.1. Parkings de surface.....	21
6.2. Parkings en ouvrage.....	22
6.3. Eventuels nouveaux parkings en ouvrage:	22
6.4. Cartographie.....	24
7. RÉPONSES AU POSTULAT	25

1. INTRODUCTION

1.1. Cadre général

Comme la plupart des localités suisses, la Ville de Bulle a connu un fort développement immobilier lors de ces dernières années. La population a passé de 10'286 habitants en 1983 à quelque 21'749 habitants à fin 2014 et la tendance à la hausse (trend) ne semble pas diminuer, comme le confirment les objectifs établis par le Projet d'agglomération bulloise (PA) de 2007, repris dans le Plan directeur d'agglomération (MOBUL) de 2011, qui visent à «accueillir d'ici 2030, à l'intérieur du périmètre compact de l'agglomération, 30'500 habitants et 14'500 emplois».

Grâce à la mise en service de la route de contournement H189 en décembre 2009, la ville a su réorganiser la gestion de la mobilité publique et privée, ainsi que récupérer des espaces précieux permettant un développement urbain de qualité. Le Plan directeur d'agglomération (MOBUL) a d'ailleurs intégré la route de contournement de Bulle dans une conception générale visant à coordonner l'organisation territoriale, l'extension de l'édification et le développement du réseau de transports.

Cette vision de développement du tissu urbain demande des conditions d'accessibilité et mobilité adéquates afin de préserver la vitalité du centre-ville et le bon fonctionnement général, ainsi que la concentration de l'urbanisation dans le centre de l'agglomération (objectif fondamental du PA).

Actuellement le centre-ville de Bulle compte un peu moins de 3'000 places de parc publiques et à usage privé au service des habitants, des employés et de la clientèle des commerces/services.

Selon des études récentes, cette offre peut être qualifiée de suffisante, bien que la gestion actuelle ne semble pas satisfaire la plupart des citoyens et des commerçants, en particulier à cause de la présence d'un nombre élevé de véhicules appartenant aux employés et qui, de fait, pénalise l'accessibilité de la clientèle et l'attractivité des commerces et services.

Dans la perspective du développement futur de la ville, il y aurait, selon l'opinion publique, un manque de places de stationnement au centre-ville et une gestion inadéquate de certains parkings; de plus, les situations de trafic dense, qui affectent durant les heures de pointe les principaux axes d'accès de l'agglomération, semblent nuire à la qualité de vie des habitants et au bon fonctionnement des activités et services qui y sont présents.

La perspective du développement de la Ville de Bulle, 2^{ème} pôle économique du Canton de Fribourg, reste donc fortement liée, entre autres, aux conditions d'accessibilité et de perméabilité du tissu urbain; **favoriser la mise en place des bonnes conditions de mobilité ainsi que d'une offre adéquate en places de stationnement restent des objectifs fondamentaux pour garantir un développement durable de l'agglomération.**

Déjà dans le cadre des précédentes études, le Conseil communal visait une amélioration tangible de l'offre de stationnement à l'intérieur du centre-ville, ainsi qu'une gestion et réglementation adéquates pour les différents quartiers ;

En particulier, les objectifs recherchés pour le centre-ville étaient :

- offrir aux habitants et visiteurs une offre suffisante de stationnement en évitant son utilisation par les employés et les pendulaires des commerces et services
- offrir aux activités et services une accessibilité garantissant leur attractivité et leur viabilité, ainsi qu'une offre adéquate en stationnement pour la clientèle

Objectifs pour le stationnement au centre-ville de Bulle (périmètre élargi):

- une offre de places de stationnement suffisante pour les habitants et les visiteurs de Bulle
- une offre adéquate pour la clientèle des activités et services

1.2. Le postulat du 16.01.2015

Le 16 janvier 2015, M. Jacques Morand a présenté à l'attention du Conseil Général un postulat avec demande d'une étude d'envergure pour la réalisation de parkings et de leurs accès au centre-ville et en périphérie également.

Ce postulat se base sur le constat suivant :

- *la ville de Bulle vit une croissance sur tous les plans et l'accessibilité ainsi que le parage au centre-ville pour les véhicules n'est pas ou plus suffisante*
- *la gestion du trafic et des parkings est certes complexe mais la situation que nous vivons est en constante dégradation et sera intenable dans les temps futurs*
- *la ville de Bulle, également le district de la Gruyère, ont vu une très grande augmentation des véhicules voulant se rendre directement au centre-ville, ce qui génère des embouteillages. Il faut tenir compte de ces besoins. La Gruyère grandit et Bulle en est le chef-lieu, il ne faut pas l'oublier. D'autre part, il faut garder à l'esprit que Bulle est également le 2eme pôle économique du Canton*
- *les autorités suppriment de plus en plus les places de parcs extérieures sous le prétexte de la qualité de vie, mais ceci est regrettable au niveau du confort des automobilistes, des commerçants et de la fluidité du trafic*
- *que l'on veuille diminuer le nombre de voitures circulant inutilement dans la ville est une intention louable, mais elle doit être accompagnée d'un point de chute indispensable : le parage des véhicules*
- *la ville de Bulle est fréquemment engorgée, voire paralysée par une quantité de voitures tournant en rond en cherchant vainement une place de stationnement. De toute évidence, si ces véhicules trouvaient à se garer, par exemple en sous-sol, ils ne tourneraient plus en rond en surface.*

Pour ce qui concerne la planification et construction de nouveaux parkings souterrains, M. J. Morand souligne qu'elle pourrait se faire en plusieurs étapes, par exemple :

- *sous la place du marché et/ou sous la place de l'Abbé Bovet. Il y a des possibilités de construire en profondeur et sur plusieurs étages des parkings de grande capacité au cœur de la ville ; c'est le moment d'en profiter et de le planifier pendant qu'il est encore temps*
- *on sait que très souvent, un parking est difficilement rentable les premières années, il faut donc inscrire ces investissements au service de la population au même titre que d'autres investissements nécessaires et qui ne sont pas rentables (une route, un trottoir, un pont, une école, une place de jeu, une salle de spectacles, etc.)*
- *il est aussi envisageable de faire intervenir un partenariat public/privé (PPP); la commune peut faire un DDP, droit de superficie et/ ou des investisseurs privés pourraient alors réaliser la construction*
- *il est également possible de louer ou de vendre des places de parcs aux citoyens, commerçants, artisans, résidents, pendulaires, etc. Les autres places pourraient être utilisées pour les besoins publics, touristiques, visiteurs, ceci avec des parcomètres*

M. J. Morand conclut en relevant que ce postulat revêt une importance particulière, sachant que le développement de la Ville de Bulle va se poursuivre à un rythme effréné. Devant cette perspective, la Ville doit se préparer et disposer d'infrastructures adaptées aux besoins d'une agglomération de plus de 30'000 habitants.

Le postulat présenté à l'attention du Conseil Général par M. Jacques Morand le 16.01.2015

Les 4 questions du postulat auxquelles ce document doit répondre

Suite à ces réflexions, les questions auxquelles cette étude doit répondre sont ainsi résumées :

- 1. Quelle est l'offre actuelle en places de stationnement publiques au centre-ville (périmètre élargi) ?**
- 2. Cette offre est suffisante pour garantir le bon fonctionnement des activités et des services y présents ? Est-ce qu'il y a trop de places ou pas assez ?**
- 3. S'il faut en faire, où doivent être situées afin de minimiser les nuisances dues au trafic se rendant à ces futurs parkings ?**
- 4. Et encore, s'il faut en faire, à quelles conditions et sous quel régime de gestion peut-on admettre des nouvelles zones de stationnement ou des nouveaux parkings souterrains en ouvrage ?**

1.3. Objectif de l'étude

Le présent complément d'étude doit donc répondre à ces attentes et se concentrer au préalable sur une analyse critique des nombreuses études déjà réalisées sur ce thème par la Ville de Bulle durant ces dernières années, afin d'identifier les points forts/points faibles, ainsi que les possibilités d'optimisation.

Il s'agit en particulier de vérifier si la configuration actuelle de l'offre et de la gestion du stationnement sur domaine public est suffisante pour satisfaire les besoins actuels et à moyen-long termes en fonction de la structure actuelle de l'agglomération et de ses potentialités futures de développement.

Cet exercice pourra ainsi aboutir vers un concept général de parage, avec définition des lignes opérationnelles et des choix stratégiques en matière de stationnement, déterminants pour garantir un développement durable de l'agglomération; en particulier l'exercice doit viser à redéfinir un nombre de places publiques suffisantes et des conditions de stationnement efficaces, de manière à favoriser l'attractivité du centre-ville.

Dans ce cadre il sera possible de vérifier la nécessité de réaliser de nouveaux parkings d'intérêt public ainsi que de juger de leur emplacement (par exemple, sous la Place du Marché, sous la Place de l'Abbé Bovet, sous les jardins du Couvent Notre-Dame de Compassion, ...), ainsi que les conséquences au niveau de l'offre globale de places et de leur gestion.

Ces réflexions doivent être faites en concertation avec les objectifs du Plan directeur d'agglomération (MOBUL), de manière à confirmer l'opportunité de la mise en place des mesures quantitatives, de gestion et de contrôle visant à calibrer l'offre de stationnement dans certains quartiers de la ville et à gérer la forte pression sur le stationnement.

L'exercice doit être considéré comme une expertise, dont le but n'est pas de refaire une étude de stationnement, mais plutôt de reprendre les réflexions et résultats des études déjà réalisées dans les années précédentes, de les analyser de façon critique et d'affiner voire ajuster les conclusions, le cas échéant avec quelques suggestions complémentaires.

Avec ce complément d'étude, la Ville de Bulle pourra donc profiter d'une optimisation du concept général de stationnement avec indication des possibles options de gestion des zones actuelles ainsi que la justification et les bases opérationnelles pour la conception et la réalisation d'éventuels nouveaux parkings publics.

Enfin, le Conseil communal pourra répondre de façon objective aux questions du postulat du 16.01.2015 de M. Jacques Morand.

Objectifs de l'étude :

- reprendre les résultats des études passées
- les analyser de façon critique
- les affiner / calibrer si nécessaire

1.4. Démarche et méthodologie

Comme indiqué plus haut, cet exercice doit être considéré comme une expertise complémentaire aux études déjà élaborées sur le thème du stationnement, destinée à justifier et confirmer la réalisation de parkings ainsi que de leurs accès au centre-ville de Bulle et en périphérie.

L'exercice se développe en 3 modules, et mieux comme suit :

■ MODULE 1 : ANALYSE

Prise de connaissance et analyse critique des études de stationnement réalisées ces dernières années, en particulier pour ce qui concerne le besoin actuel en places de stationnement et le bilan offre/demande pour les différents quartiers et zones d'activité de la ville.

Ce premier module est consacré à la reprise des études, des concepts et des règlements de stationnement que la Ville de Bulle a préalablement élaborés et à leur analyse de façon critique, afin d'identifier les points forts, les points faibles ainsi que les possibilités d'optimisations.

L'objectif de cette première phase est donc d'évaluer le contenu des différentes études réalisées dans le passé, de les confronter avec l'état actuel et les objectifs établis par le Plan directeur d'agglomération de 2011, qui visent à garantir un développement durable de la Ville de Bulle et de son agglomération.

Parallèlement, dans ce module, on prévoit de reprendre le calcul du besoin en places de stationnement et du bilan offre/demande pour le centre-ville (périmètre élargi) et d'évaluation son actualisation, en relation à l'utilisation effective des places de stationnement aujourd'hui présentes par rapport à l'usage souhaité et à la présence de voitures appartenant aux employés et qui de fait pénalisent l'accessibilité/attractivité des commerces/services.

■ MODULE 2 : STRATÉGIE

Reprise, optimisation, affinement du concept général de stationnement, définition des lignes opérationnelles, choix stratégiques.

Avec le deuxième module, on prévoit la reprise du concept général de stationnement de la Ville de Bulle déjà présenté lors des études précédentes et son optimisation en fonction des objectifs retenus, de l'actualisation des besoins et de la stratégie retenue par la Commune pour la gestion du stationnement sur domaine public à court, moyen et long termes.

Dans ce module, il est question de définir et confirmer les objectifs et choix stratégiques en matière de stationnement, déterminants pour garantir un nombre de places publiques suffisantes et des conditions de parcage efficaces pour favoriser l'attractivité du centre-ville.

Cet exercice se concrétise avec la reprise et affinement du concept directeur du stationnement, avec l'indication des zones principales destinées au parcage des véhicules, ainsi que de leur accès et gestion, en fonction des usagers différents (résidents, employés, visiteurs, clients, ...), du réseau de mobilité, des potentialités de développement futures et des objectifs du projet d'agglomération.

■ MODULE 3 : PROPOSITIONS

Propositions concrètes de gestion du fonctionnement de certains parkings déjà existants et définition des bases opérationnelles pour la conception et la réalisation de nouveaux parkings en périphérie.

Ce dernier module se concrétise par la reprise, l'affinement et la confirmation des différentes mesures de gestion et de réglementation des zones de stationnement public (diminution du nombre, modification de la gestion et de la tarification, renforcement des contrôles, possibles synergies d'usages, ...).

Il s'agit en particulier de confirmer l'opportunité de la mise en place des mesures quantitatives, de gestion et de contrôle visant à calibrer l'offre de stationnement dans certains quartiers de la ville et à gérer la forte pression sur le stationnement.

Dans ce cadre, on prévoit aussi de confirmer la nécessité et l'opportunité de réaliser de nouveaux parkings au centre-ville de Bulle ainsi que dans sa ceinture périurbaine (par exemple sous la Place du Marché et/ou sous la Place de l'Abbé Bovet).

1.5. Documentation de base

La documentation de base pour le présent exercice est constituée des éléments suivants, mis à disposition par le maître d'ouvrage ou recherchés par le mandataire :

- Service de l'aménagement SeCA de l'État de Fribourg: *Projet d'agglomération bulloise - MOBUL*. Bulle, 03.05.2011
- Commune de Bulle: *Plan d'aménagement local - PAL. Rapport explicatif selon l'art. 47 OAT*. Bulle, février 2011
- Commune de Bulle: *Plan d'aménagement local - PAL. Plan d'affectation des zones A*. Bulle, février 2011
- Commune de Bulle: *Plan d'aménagement local - PAL. Règlement communal d'urbanisme*. Bulle, juin 2013
- Commune de Bulle: *Plan d'aménagement local - PAL. Concept de stationnement*. Bulle, janvier 2015
- Commune de Bulle: *Ville de Bulle. Concept de gestion du stationnement*. Bulle, décembre 2009
- Données statistiques tirées du site internet de la Ville de Bulle: www.bulle.ch (consultation: mai 2015)
- Confédération suisse: *Ordonnance sur la protection de l'air (OPair)* du 16 décembre 1985 (état: 01.01.2016)
- Confédération suisse: *Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB)* du 15 décembre 1986 (état: 01.01.2016)
- Etat de Fribourg: *Plan cantonal des transports*. Fribourg, février 2014
- Communes de Bulle, Morlon, Le Pâquier, Riaz et Vuadens: *MOBUL - Plan directeur d'agglomération*. Bulle, novembre 2011
- Office fédéral du développement territorial: *Projet d'agglomération bulloise. Rapport d'examen de la Confédération*. Berne, octobre 2009
- SuisseEnergie pour les communes: *Gestion du stationnement dans les communes – Boîte à outils*. Thoune, juin 2015

2. PERIMETRE D'ETUDE

2.1. Les secteurs identifiés

Le bureau d'études team+, dans le cadre de l'élaboration d'un concept communal de stationnement (Plan d'aménagement local - PAL, janvier 2015), a défini dans le périmètre d'étude correspondant à la Ville de Bulle, une répartition en secteurs. Les secteurs identifiés sont notamment :

- le centre historique de Bulle
- le centre historique de La Tour-de-Trême
- les quartiers résidentiels densément habités
- les zones d'activités et les écoles

Les principaux enjeux se trouvent sur les secteurs où se concentrent les places de parc publiques, c'est-à-dire les centres-villes de Bulle et de La Tour-de-Trême ainsi que les quartiers résidentiels.

4 secteurs identifiés :

1. le centre historique bullois

2. le centre historique tourain

3. les quartiers résidentiels

4. les zones d'activités et les écoles

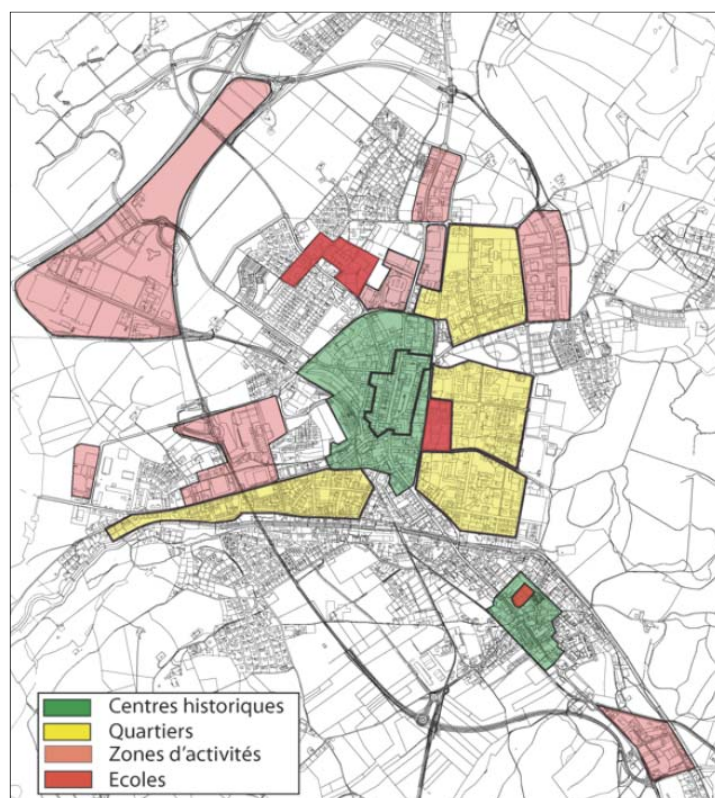


Figure 1: Les secteurs selon le concept de stationnement 2009 (source: team+, janvier 2015)

En ce qui concerne les zones d'activités et les écoles, il faut préciser que la marge de manœuvre du concept de stationnement est limitée, le stationnement se trouvant quasi exclusivement sur le domaine privé.

Pour chaque secteur, des objectifs spécifiques ont été posés en vue de définir des mesures quantitatives (nombre, occupation, possibilités de réduction du nombre de places, voire possibilités de remplacement de celles-ci), de gestion (limitation dans le temps, tarification, signalisation et information) et de contrôle (supervision du bon emploi des places de stationnement).

2.2. Le périmètre retenu

Le secteur du centre-ville de Bulle reste néanmoins celui qui est le plus affecté par la problématique du stationnement, par les enjeux de développement futur, par la nécessité de répondre de manière adéquate aux nécessités de mobilité.

Le périmètre d'étude retenu pour cet exercice considère de ce fait le centre historique de Bulle, soit le **périmètre élargi du centre ville**.



Figure 2: Le périmètre d'étude retenu, correspondant au périmètre élargi du centre historique de Bulle (source : map.geo.admin.ch, élaboration : Studio Allievi)

Il s'agit d'un quartier aux caractéristiques typiques d'un centre historique d'origine médiévale (périmètre restreint), avec un environnement construit assez dense, des bâtiments contigus et des rues étroites. Les fonctions sont mixtes, avec une prédominance de l'habitat et des services/commerces.

Le secteur retenu comprend aussi une ceinture autour du centre historique médiéval (périmètre élargi), incluant la gare CFF, les parkings des Crêts et des Remparts, la Route de Riaz, la Rue de Vevey et la Rue de Gruyères.

Le stationnement public se concentre sur la Place du Marché, la Grand-Rue, la Rue de la Poterne et dans le parking en ouvrage «Bulle Centre», les parkings des Remparts, des Crêts et de la gare.

3. RAPPEL SITUATION ACTUELLE (2015)

3.1. Offre de stationnement selon relevée

Selon les données recensées par la Ville de Bulle, l'offre de places de parc dans le périmètre du centre-ville (périmètre élargi) dans le périmètre du centre-ville de Bulle était de 1'367 places sur domaine public (données 2014) et 1'576 places privées (données 2007), pour un **total de 2'943 cases**.

Offre de stationnement recensée en 2014 :

- 1'367 places publiques
- 1'576 places privées
- Total : 2'943 cases

Secteurs	publique (données 2014)		privée (données 2007)	
	voirie	parkings	surface	couvert
Grand rue				
Grand-Rue sud	44			
Grand-Rue nord	28			
Place du Marché				
place de l'Eglise	11			
+ non marquées (événements)	8			
rue du Marché sud	46		16	
rue du Marché nord	40			
Petit Marché	52			
rue de la Promenade	22			
Secteur Alpes gare				
place des Alpes / Passage Union	17		0	
avenue Gare et Potinière	33			
Rue de la Sionge				
Sionge sud	31		66	
parking Sionge		42		
Sionge centre et Albert-Rieter est	13			
Rue de la Poterne	13		4	
Parking Bulle Centre		150		98
TOTAL CENTRE HISTORIQUE	358	192	184	
Crêts / Lécheretta	65	175	157	
Gare	110	188	65	
Vevey / Nicolas Glasson	53		164	
Gruyères / St-denis / Tissot	133		145	
La Rieta	0		73	
Remparts / Chenevières	39		290	
Léchère / Sionge nord	25		198	
Toula/Léchère	29		300	
TOTAL PERIMETRE ELARGI	454	363	1392	
TOTAL	1367		1576	

Donnée actuelle

Tableau 1: Offre de stationnement dans le centre historique de Bulle, état actuel (source : team+, 2016)

Selon les indications fournies par la Ville de bulle, cette offre est actualisée à l'année 2015 et peut donc être retenue comme donnée de base pour les évaluations de l'état actuel. À l'état 2015, l'offre en places de parc pour le du centre-ville (périmètre élargi) peut se résumer comme suit :

- 1'367 places publiques
- 1'576 places privées
- 2'943 cases en total

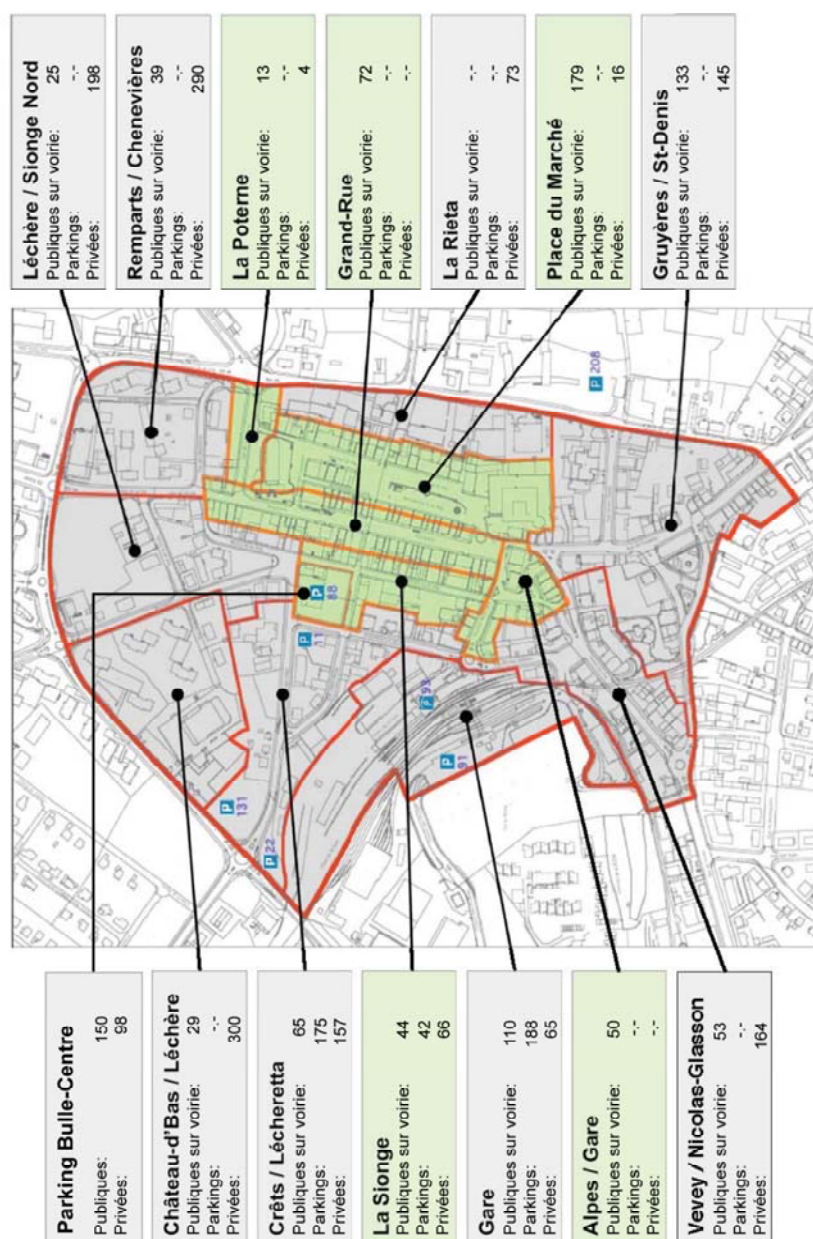


Figure 3: Répartition 2015 de l'offre actuelle de stationnement pour les différents secteurs du centre-ville-périmètre élargi (source : team+ 2009, actualisation : Studio Allievi)

3.2. Demande de stationnement selon VSS 640 281

Le calcul de la demande de stationnement effectué par team+ (données 2015) se base sur les critères de la norme VSS 640 281.

Population :

1'750 habitants, ce qui correspond à un besoin de 770 cases (y compris 10% pour les visiteurs)

Activités :

D'après le calcul des surfaces commerciales et d'autres activités (et d'autres paramètres selon la norme 640 281), le besoin obtenu est de 735 cases

Clients / visiteurs :

D'après le calcul des surfaces commerciales et d'autres activités (et d'autres paramètres selon la norme 640 281), le besoin obtenu est de 1'440 cases

Pondération (due à la qualité du TP) :

Facteur de pondération = 0.80 (ce qui équivaut à l'application d'un taux de réduction de 20% au nombre total des cases selon calcul du besoin)

Résultats du calcul (avant pondération) :

735 places employés + 1'440 places clients/visiteurs = 2'174 cases

Résultats du calcul (après pondération à 0.80) :

588 places employés + 1'152 places clients/visiteurs = 1'740 cases

Le besoin total pour habitants et activités (employés et clients/visiteurs) est de **2'510 cases**, soit 770 pour les résidents et 1'740 pour activités.

3.3. Bilan de stationnement

Sur la base des évaluations précédentes, on peut conclure que le bilan entre offre et demande de stationnement pour l'état actuel (2015) est **très positif**, dans le sens qu'à l'horizon 2015, selon la norme VSS 640 281, il y a un excès de places de parc (+17% par rapport à la demande).

<i>Situation actuelle (2015)</i>	<i>Offre</i>	<i>Demande</i>	<i>Bilan</i>
Centre-ville de Bulle	2'943	2'510	+433

Tableau 2: Bilans de stationnement dans le centre-ville, selon VSS 640 281 (élaboration : Studio Allievi)

A l'état actuel (2015) le bilan offre/demande en stationnement pour le centre-ville de Bulle (périmètre élargi) est très positif, avec une marge bien supérieure aux 400 unités (+433 cases).

Il s'agit d'une situation **très favorable, et pas du tout dramatique**, qui laisse une marge confortable soit pour gérer les nécessités des journées particulières, soit pour répondre aux exigences futures, en tenant compte que, de plus en plus, une partie des employés devra trouver des solutions de stationnement dans les parkings d'échange à l'entrée de la ville (P+R) et que l'offre TP sera améliorée (selon Projet d'agglomération de Bulle de 1^{re} et de 3^e génération).

Il est important de relever que le 45% des employés réside actuellement en Ville de Bulle, donc avec une nécessité théorique très limitée d'utilisation d'un véhicule motorisé pour les déplacements maison-travail.

Le bilan 2015 de stationnement au centre-ville de Bulle est très positif :

+433 cases

(+17% par rapport à la demande)

Il est important de relever que **45%** des employés résident en ville de Bulle.

3.4. Gestion actuelle du stationnement

Actuellement, la gestion du stationnement au centre-ville de Bulle (périmètre élargi) est réglée selon différents régimes :

- durée limitée à 1 heure payant dans l'hyper-centre (Grand'Rue, Av. de la Gare, Place des Alpes)
- durée limitée à 2 heures payant autour de l'hyper-centre (Place du Marché, Rue du Marché, Place St. Pierre, Rue des Chanoines, Rue de la Poterne, Rue de la Sionge, Rue Nicolas Glasson, Rue de Vevey)
- durée limitée à 2 heures sauf autorisation non-payant, au nord du centre
- durée limitée à 2 heures non-payant, au sud du centre
- durée limitée à 1 jour payant, à l'ouest du centre (côté gare CFF)

Au centre-ville de Bulle il n'y a donc pas de stationnement non payant à durée illimitée. Ce qui se justifie pleinement car l'offre de stationnement publique au centre-ville vise de répondre avant tout aux nécessités des activités et services y présents.

La figure suivante désigne les différents régimes de gestion du stationnement au centre-ville de Bulle et dans les quartiers adjacents :

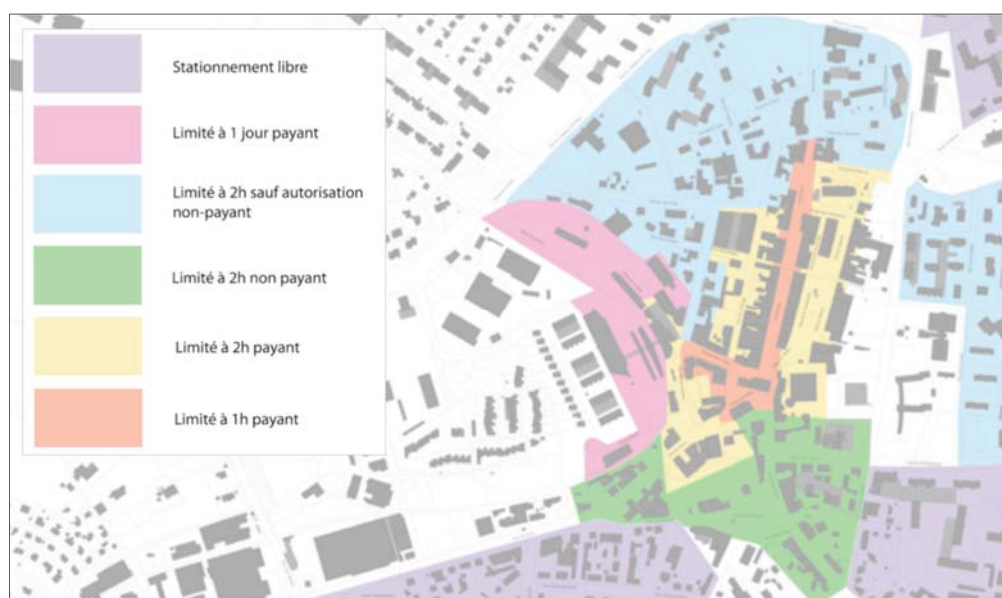


Figure 4: Modalités de gestion du stationnement au centre-ville de Bulle (source : team+, janvier 2015)

Stationnement pour résidents et employés (stationnement longue durée)

Le stationnement longue durée dans le centre-ville est réglé par un système en secteurs de stationnement, où un «macaron» est attribué par secteur. Cette solution permet de satisfaire aux exigences des habitants et employés qui n'ont pas assez de places de parc sur domaine privé.

Les bénéficiaires (ayants-droit) peuvent parquer leur véhicule dans les secteurs désignés, selon les conditions d'octroi suivantes :

■ HABITANTS

pour obtenir l'autorisation de stationnement prolongé les habitants doivent résider dans le périmètre indiqué ; au cas où le besoin dépasserait la disponibilité, le Conseil communal limitera l'autorisation à une vignette par ménage.

EMPLOYÉS

l'employé doit résider à plus d'un kilomètre (à vol d'oiseau) de son lieu de travail et habiter à plus de 300 mètres (à vol d'oiseau) d'un arrêt de bus du réseau MOBUL.

Les «macarons» sont payants et ont une durée d'au minimum un mois et au maximum une année (renouvelable à chaque échéance par le bénéficiaire).

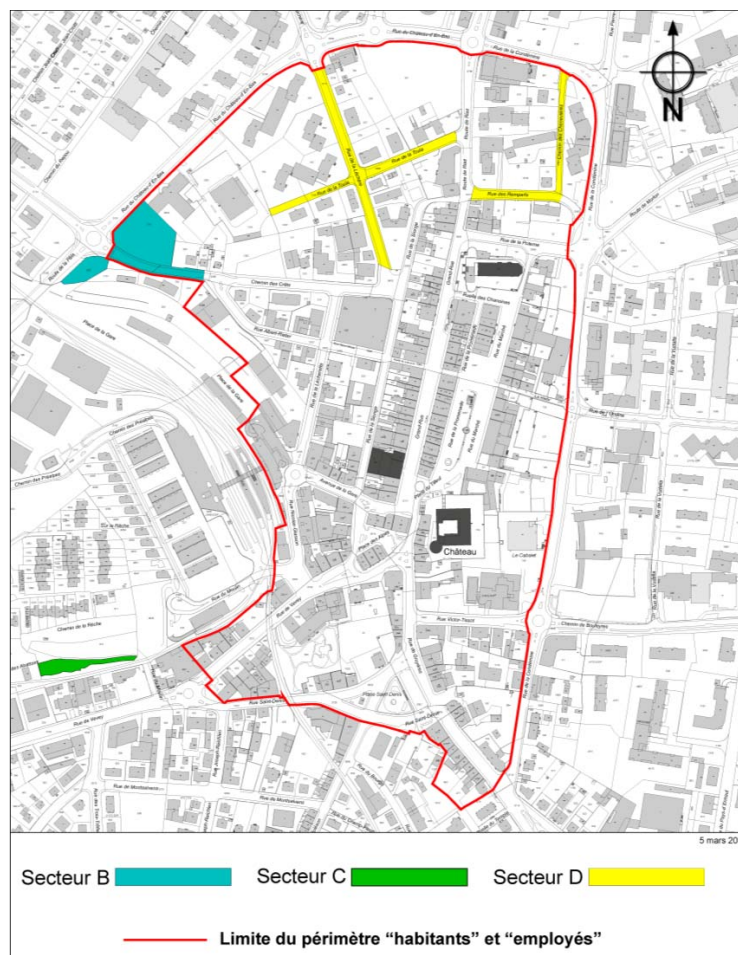


Figure 5: Secteurs à autorisation de stationnement longue durée au centre-ville de Bulle
(source : www.bulle.ch)

Le tableau suivant présente un résumé du nombre de places de **stationnement sur domaine public et de leur régime de gestion** dans le secteur du centre-ville de Bulle (périmètre élargi).

Secteur	stationnement payant				stationnement non-payant		TOTAL	Observations
	Parking	1 heure	2 heures	1 jour	2 heures	libre		
Centre-ville de Bulle	555	122	236	110	344	0	1'367	(données 2014)
TOTAL	1'023				344			

Tableau 3: Modalités de gestion du stationnement sur domaine public dans le secteur du centre-ville

3.5. Occupation du stationnement

Relevé de l'occupation

Pour le centre-ville de Bulle, trois relevés ont eu lieu entre 2011 et 2013 :

- relevé de l'occupation du stationnement
un relevé de l'occupation du stationnement au centre-ville de Bulle, y compris le parking de la Migros, a été effectué samedi 17 septembre 2011 ; deux périodes ont été retenues : de 9h00 à 11h00 et de 14h30 à 17h30
- relevé de l'occupation et de la durée du stationnement
lors d'une journée représentative (un jour de la semaine), 118 places de parc situées dans le centre-ville ont été relevées 6 fois aux horaires suivants : 08h30, 09h45, 11h45, 13h45, 15h30 et 17h15 ; ce relevé a été effectué en notant les numéros de plaques d'immatriculation
- relevé de l'occupation du parking Bulle-Centre
enfin, ce troisième relevé, effectué en 2013, a permis de mettre à jour les données d'occupation datant de 2011, suite aux améliorations survenues au parking Bulle-Centre (accès et stockage à la sortie)

Résultats des relevés

SAMEDI

En général, dans le cas d'une affluence normale, l'occupation des cases dans le centre-ville de Bulle ne dépasse pas les 60% (806 cases sur 1'344 cases relevées). Il reste donc environ 40% (538 cases) de places de stationnement disponibles. L'occupation n'est pas répartie de façon homogène.

Dans l'ancienne ville de Bulle (hyper-centre) l'occupation est supérieure et s'approche de 80%, avec des pics de 100%.

La pointe a lieu entre 11h et 15h environ (91% à 11h ; 97% à 14h30). Avant et après ces horaires, le samedi, le taux d'occupation diminue sensiblement. Une situation proche, voire plus critique, a été relevée sur le secteur de la Rue de Vevey, au sud de l'hyper-centre. Taux d'occupation à 9h30 : 92% ; à 11h : 99% ; à 14h30 : 98%. Dans le secteur Crêt/Lécheretta, à l'ouest de l'hyper-centre, on observe un pic d'occupation dans la matinée (87% à 9h et de 81% à 11h). Le reste de la journée, les taux sont inférieurs à 80%. Enfin, dans le secteur de la gare (parking de la gare) et dans le secteur Remparts/Route de Riaz (au nord de l'hyper-centre), les taux d'occupation relevés ne dépassent jamais 60%.

EN SEMAINE

Durant la semaine l'exercice de relevé montre, pour les 118 cases retenues, un taux de rotation assez important (3,6 véhicules/case) et un taux d'occupation de 80%.

Au minimum 10% des cases considérées restent disponibles. La variation horaire (6 relevés ont été effectués : à 08h30, 09h45, 11h45, 13h45, 15h30 et 17h15) est faible : des pics ont lieu à 09h45 (108 cases occupées sur 118) et à 13h45 (98 cases occupées sur 118). À noter que 20% des places de stationnement sont abusivement occupées par des voitures «ventouses».

PARKING BULLE-CENTRE

L'occupation moyenne du parking relevée en 2013 était bien inférieure par rapport à la capacité en stationnement de l'ouvrage : l'occupation maximale ne dépassait en effet pas les 26%. La mise en place, fin 2014, de la gratuité de la première heure de stationnement dans ce parking, combinée à l'adaptation de la

règlementation et de la tarification sur voirie, a permis d'augmenter sensiblement l'occupation moyenne du parking. En 2015, le nombre total d'entrées dans le parking a ainsi dépassé les 45'000 véhicules (contre 19'000 en 2013). **On peut donc estimer, sur cette base, que l'occupation maximale du parking était en 2015, hors périodes particulières (marchés, fêtes de fin d'année), de l'ordre de 60%.** Ces chiffres continuent d'augmenter en 2016. Pour information, pour le seul mois de décembre, le nombre d'entrée est passé de 3'000 véhicules (en 2013) à près de 10'000 (en 2015).

3.6. Conclusions

Conclusions par rapport à l'analyse quantitative de la demande (bilan de stationnement selon VSS 640 281)

Sur la base des études de stationnement effectuées par team+ en 2015 il résulte que l'offre de stationnement est très satisfaisante.

A l'état actuel (2015) le bilan offre/demande en stationnement pour le centre-ville de Bulle (périmètre élargi) est positif, avec une marge bien supérieure aux 400 unités (+433 cases).

Il s'agit d'une situation **très favorable, et pas du tout dramatique**, qui laisse une marge confortable soit pour gérer les nécessités des journées particulières, soit pour répondre aux exigences futures, en tenant compte que, de plus en plus, une partie des employés devra trouver des solutions de stationnement dans les parkings d'échange à l'entrée de la ville (P+R) et que l'offre TP sera améliorée (selon Projet d'agglomération de Bulle de 1^{re} et 3^e génération).

<i>Situation actuelle (2015)</i>	<i>Offre</i>	<i>Demande</i>	<i>Bilan</i>
Centre-ville de Bulle	2'943	2'510	+433

Tableau 4: Bilans de stationnement dans le centre-ville, selon VSS 640 281 (élaboration : Studio Allievi)

Conclusions par rapport à l'analyse qualitative de la demande (bilan de l'occupation selon relevés)

En général, dans le cas d'une affluence normale, l'occupation des cases de stationnement en surface dans le centre-ville de Bulle est bonne mais ne dépasse pas les 60%.

Seulement dans l'hyper-centre (ville médiévale), l'utilisation est supérieure et s'approche de 80%, avec des pics de 100% dans les heures et journées de pointe. C'est-à-dire que les places de parc les plus centrales, plus attractives et proches des commerces et activités, sont aussi les plus recherchées et utilisées par les usagers ; ce qui est compréhensible au vu de la taille et du rôle de la Ville de Bulle (2^{me} pôle du Canton).

Il est important de signaler que le parking en ouvrage Bulle-Centre est sous-utilisé. D'habitude, les utilisateurs préfèrent faire le moindre chemin entre leur véhicule stationné et leur destination. C'est pour cela que, si l'offre en stationnement en surface est suffisante et accessible, il n'y a pas de raison de garer son véhicule dans un parking en ouvrage.

Il s'agit d'un constat important, voire déterminant pour cette expertise, qui vise entre autres à vérifier et confirmer la nécessité et les conditions pour réaliser des nouveaux parkings en ouvrage (en souterrain).

4. SITUATION AVEC DENSIFICATION PA3 (2030)

4.1. Demande de stationnement selon VSS 640 281

Pour l'horizon 2030 (état futur PA3), dans le cadre du Projet d'agglomération de Bulle de 3^{re} génération en cours et selon la stratégie de densification centripète, le bureau team+ a évalué une possible et raisonnable augmentation de la densité habitants-emplois par rapport à l'état actuel (horizon 2015).

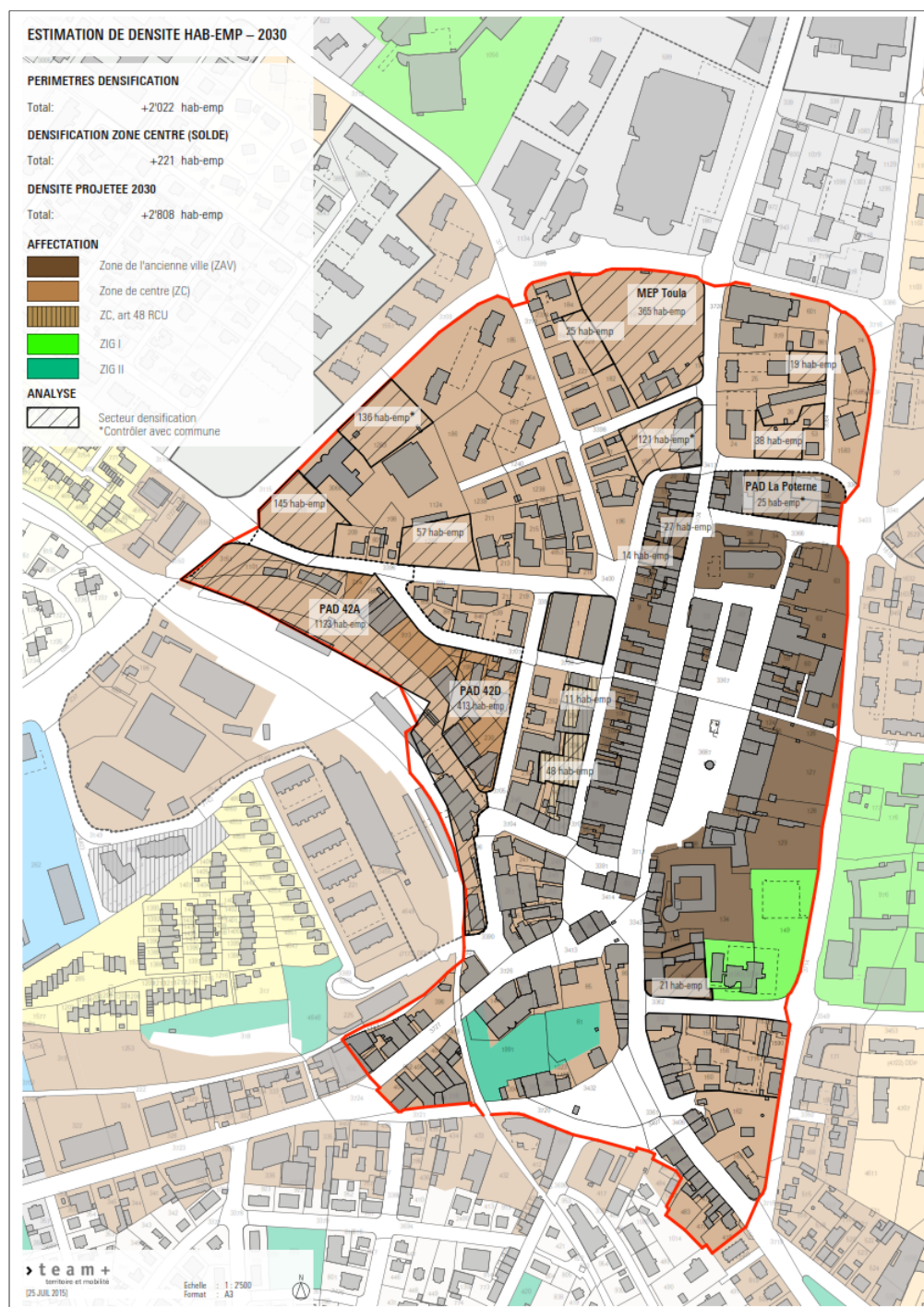


Figure 6: Estimation de densité HAB-EMP au centre-ville de Bulle pour 2030 (source : team+, 25.07.2015)

L'estimation de la densité s'exprime en « **habitants-emplois** ». Pour l'horizon 2030 on estime une densité de +2'808 habitants-emplois sur le périmètre total.

Il faut remarquer que cette évaluation considère aussi les habitants-emplois supplémentaires du secteur 42A (quartier de la gare), soit +1'123 habitants-emplois qui seront intéressés par un projet particulier d'édification avec parking souterrain annexe. Dans ce sens, pour cet exercice, on retiendra une densité maximale de 2'808 - 1'123 habitants-emplois = **+1'685 habitants-emplois**.

Pour le calcul du besoin de stationnement, selon la stratégie de densification centripète, on retient 0,5 emploi pour 1 habitant ; donc à l'horizon 2030 pour le périmètre élargi du centre-ville on considère +1'685 habitants-emplois, équivalentes à +560 emplois et +1'120 habitants (1/3 emploi et 2/3 habitants).

La demande de stationnement, bien qu'il s'agisse d'un horizon très lointain, est évaluée sur la base des paramètres des normes en vigueur, soit :

- 1 place de parc / logement (=2,5 habitants) +10% pour les visiteurs
- 1 place de parc / 0,6 emploi, auquel on rajoutera le facteur de réduction TP

Population :

2'870 habitants (1'750 à l'état actuel + 1'120 à l'horizon 2030), ce qui correspond à un besoin de 1'260 cases (y compris 10% pour les visiteurs)

Activités –état actuel:

D'après le calcul des surfaces commerciales et d'autres activités (et d'autres paramètres selon VSS 640 281), le besoin obtenu est de 735 cases

Clients / visiteurs –état actuel:

D'après le calcul des surfaces commerciales et d'autres activités (et d'autres paramètres selon VSS 640 281), le besoin obtenu est de 1'440 cases

Emplois –horizon 2030

+ 560 emplois, ce qui correspond à un besoin de 335 cases

Résultats du calcul (avant pondération) :

(735+560) places employés + 1'440 places clients/visiteurs = 2'735 cases

Pondération seulement pour emplois (due à la qualité du TP) :

Facteur de pondération = 0,60 (ce qui équivaut à l'application d'un taux de réduction de 40% du nombre total des cases selon calcul du besoin théorique), ce facteur vise un transfert modal important afin de permettre un écoulement correct du trafic au centre-ville.

Résultats du calcul (après pondération pour employés et clients/visiteurs) :

2'735 places employés x 0,60 = 1'640 cases

Le besoin total pour habitants et activités (employés et clients/visiteurs) est de **2'900 cases**, soit 1'260 pour les résidents et 1'640 pour activités.

4.2. Bilan de stationnement

Sur la base des évaluations précédentes, on peut conclure que le bilan entre offre et demande de stationnement pour l'état futur reste **encore positif**.

Horizon futur (2030)	Offre (2015)	Demande (2030)	Bilan
Centre-ville de Bulle	2'943	2'900	+43

Tableau 5: Bilans de stationnement dans le centre-ville, selon VSS 640 281 (élaboration : Studio Allievi)

Le bilan 2030 de stationnement au centre-ville de Bulle est positif :
+43 cases
(+1,5% par rapport à la demande)

4.3. Considérations finales

Les analyses **quantitatives** de la demande de stationnement montrent que :

- l'offre actuelle (2'943 cases privées et publiques relevées à l'état 2015) est **nettement suffisante** pour satisfaire les besoins actuels de stationnement au centre-ville ;
- cette offre reste **aussi judicieuse** pour garantir le bon fonctionnement futur des activités et services du centre-ville de Bulle, même avec la densification attendue selon PA3 ;
- certes, les évaluations faites restent des calculs théoriques qui se basent sur des hypothèses de paramètres, de suppositions de pondération TP, et des projections de densification futures ;
- les résultats offrent tout de même une **tendance fiable et raisonnable** sur le besoin effectif de stationnement dans un contexte particulier comme celui du centre-ville de Bulle, centre régional et 2^{ème} localité du Canton de Fribourg, pour son activité et son intérêt économiques.

Les analyses **qualitatives** de la demande de stationnement montrent que :

- l'utilisation de la voiture à Bulle, ainsi que l'accessibilité en voiture de son centre historique et de ses services, restent encore éléments déterminants dans le cadre des déplacements quotidiens à l'intérieur de la localité ;
- dans le temps, il faudra viser à un changement d'habitude de la mobilité à l'intérieur de la ville, favorisant de plus en plus le parage des véhicules dans des surfaces de proximité et le déplacement à pied vers la destination finale.

Il est donc important de relever que l'offre actuelle en places de parc publiques au centre-ville de Bulle (périmètre élargi) peut bénéficier d'une bonne marge, suffisante pour faire face aux nécessités futures, et en particulier aux besoins engendrés par une densification du centre-ville selon les stratégies de développement centripète retenues par le PA3.

Il n'y a donc ni trop de places ni pas assez ; l'offre actuelle (2'943 cases), avec certes une certaine marge de manœuvre, est satisfaisante ; la planification et les choix effectués jusqu'à présent sont corrects, et toute réflexion devra de ce fait considérer le besoin futur d'environ 2'900 places de parc (privées et publiques) dans le périmètre élargi du centre-ville.

C'est sur cette base qu'il faut donc travailler pour les planifications futures visant à rationaliser la gestion et la disposition actuelle du stationnement, ainsi qu'à réorganiser l'aménagement en surface de l'espace public.

Les réflexions devront pourtant considérer :

- la nécessité et l'opportunité de réorganiser l'offre actuelle de stationnement dans le but d'améliorer la qualité de l'espace public et de réduire les nuisances ;
- la réorganisation devra toutefois préserver cette offre, dans le sens que tout nouveau parking, en surface ou en souterrain, devra viser un remplacement de places existantes aujourd'hui dans le périmètre élargi du centre-ville (soit environ 2'900 cases, dont 1'367 publiques) ; le bilan futur doit être garanti et assuré ;
- suite au taux d'occupation relevés actuellement pour certain zone de stationnement, la réflexion pourra aussi considérer une optimisation de la gestion actuelle du stationnement en surface afin de favoriser l'utilisation des parkings souterrains.

5. STRATÉGIE OPERATIONNELLE

5.1. Introduction

Au préalable de la définition des objectifs, des orientations et des stratégies pour une gestion efficace du stationnement en Ville de Bulle, il est important de rappeler les caractéristiques et besoins spécifiques des principaux types d'utilisateurs :

Habitants :	- stationnement de longue durée (surtout la nuit et le week-end) ; - les besoins en stationnement dépendent du degré de motorisation ; - la qualité de la desserte par les TP et le type de quartier peuvent fortement influencer l'usage de la voiture.
Employés :	- stationnement de longue durée (surtout la journée) ; - l'offre en stationnement peut fortement influencer le choix du mode de transport ; - le stationnement sur le lieu de travail ou sur un P+R.
Clients :	- la durée de stationnement dépend du motif du déplacement ; normalement, stationnement de courte durée ; dans tous les cas durée beaucoup plus courte que pour les riverains ou pour les pendulaires ; - l'offre en stationnement peut influencer le choix du mode de transport ; - l'offre en stationnement influence l'accessibilité (pour les entreprises, c'est un facteur économique important pour l'implantation d'un magasin) ; - il est important que l'offre en stationnement se trouve à proximité du lieu de destination ; - comme les clients ne connaissent souvent pas les lieux, un système de guidage est très utile.
Visiteurs (sites de loisirs) :	- la durée de stationnement dépend du type de loisir ; - l'offre en stationnement permet de gérer les flux de visiteurs.

Tableau 6: Définition des besoins en stationnement des principaux types d'utilisateurs (source : SuisseEnergie pour les communes : Gestion du stationnement dans les communes. Boîte à outils. Thoune, juin 2015)

5.2. Objectifs / orientations

La maîtrise du stationnement sur domaine public est un important élément pour le développement d'un transport intermodal et d'une mobilité durable au sein d'une agglomération.

Le stationnement constitue un des principaux éléments pour la gestion du trafic dans les zones urbaines. La disponibilité d'une place de parc à destination a une influence directe sur le choix du mode de déplacement d'un usager.

La volonté de mieux gérer la mobilité au sein d'une agglomération, comme c'est bien le cas aussi pour l'agglomération de Bulle, ne peut pas se passer d'une politique de stationnement cohérente.

STATIONNEMENT AU CENTRE-VILLE

Les pendulaires sont les premiers usagers à être intéressés par une politique de maîtrise et de limitation du stationnement : les places de parc sur domaine public au centre-ville de Bulle doivent être destinés principalement aux clients/visiteurs et aux usagers des services y présents, ainsi qu'aux résidents ne disposant pas ou pas assez de places de stationnement privées,

C'est une situation connue et fréquente dans les centres anciens de nos villes, avec des bâtiments contigus et une structure urbaine dense.

Les parkings publics au sous-sol, proches du centre-ville, doivent être mieux exploités, au bénéfice des espaces publics.

Dans ce contexte, il faut viser à un changement d'habitude de la mobilité à l'intérieur de la ville, favorisant de plus en plus le parage du véhicule dans des surfaces de proximité, bien équipées et facilement accessibles, et le déplacement à pied vers la destination finale.

INTERMODALITÉ

Les pendulaires doivent disposer de places de stationnement à l'extérieur du centre-ville (*Parkings d'échange*) et, selon le principe du transport intermodal, peuvent effectuer le « dernier kilomètre » soit en transport public (réseau ferroviaire RER et réseau des trois lignes de bus MOBUL), soit par l'usage de la marche à pied ou du vélo (mobilité douce).

Pour favoriser cela, il est impératif d'offrir des réseaux piétons/cyclables attractifs, directs et sûrs, ainsi des infrastructures de stationnement pour vélos fonctionnelles (*Bike & Ride*). Un réseau de vélos capillaire et performant pourrait aussi être une possibilité pour Bulle et son agglomération, au vu de sa situation topographique favorable (plateau).

Les objectifs principaux des parkings d'échange (ou P+R) sont les suivants :

- canaliser la clientèle plus près de l'origine de son déplacement ;
- favoriser le report modal vers les mobilités alternatives (MD et TP) ;
- éviter l'augmentation de trafic sur le réseau routier du centre-ville.

NOUVEAUX PARKINGS

Les pendulaires, mais aussi les visiteurs et la clientèle des activités doivent disposer de places de stationnement proches du périmètre du centre-ville, facilement accessible

Les réflexions devront pourtant considérer :

- la nécessité et l'opportunité de réorganiser l'offre actuelle de stationnement dans le but d'améliorer la qualité de l'espace public et de réduire les nuisances ;
- la réorganisation devra toutefois préserver cette offre, dans le sens où tout nouveau parking, en surface ou en souterrain, devra viser un remplacement de places existantes aujourd'hui dans le périmètre élargi du centre-ville; le bilan futur doit être garanti et assuré ;

Dans ce cadre, il faut souligner l'intérêt de réaliser des nouveaux parkings en ouvrage (donc souterrains) ; ce choix doit être retenu comme une opportunité pour libérer un « vide » précieux en surface à l'avantage d'une meilleure qualité de l'espace public, de sa convivialité et de son utilisation.

5.3. Stratégies

Sur la base des analyses, on propose un concept général de gestion et de réglementation des zones de stationnement finalisé visant à :

- favoriser le stationnement de longue durée pour les résidents dans les centre-ville de Bulle, avec confirmation du concept « macaron »
- favoriser la rotation des places de stationnement (courte durée) dans le centre-ville de Bulle, avec confirmation d'une réglementation stricte de courte durée (max. 1 à 2 heures, voire 30 minutes)
- garantir le transport intermodal TIM/TP et MD/TP le long des axes de pénétration principaux (parkings d'échange de longue durée)
- mieux profiter de l'offre de places de stationnement dans les parkings en ouvrage existants, aujourd'hui peu exploitée
- considérer l'éventualité de réaliser de nouveaux parkings en ouvrage (au sous-sol) à proximité du centre-ville uniquement ; toute nouvelle structure de parking devra en tous cas remplacer en nombre équivalent des places de stationnement en surface ;
la position doit être favorable pour un accès direct par les route de hiérarchie supérieure, et qui favorise la réduction des nuisances ;
la réalisation doit être reconnue comme une opportunité pour un réaménagement de qualité des zones actuellement affectées comme parking de surface
- considérer l'éventualité d'élaborer un concept de gestion du stationnement à l'échelle de l'agglomération avec une réglementation harmonisée

Le schéma suivant présente les orientations pour la gestion du stationnement :

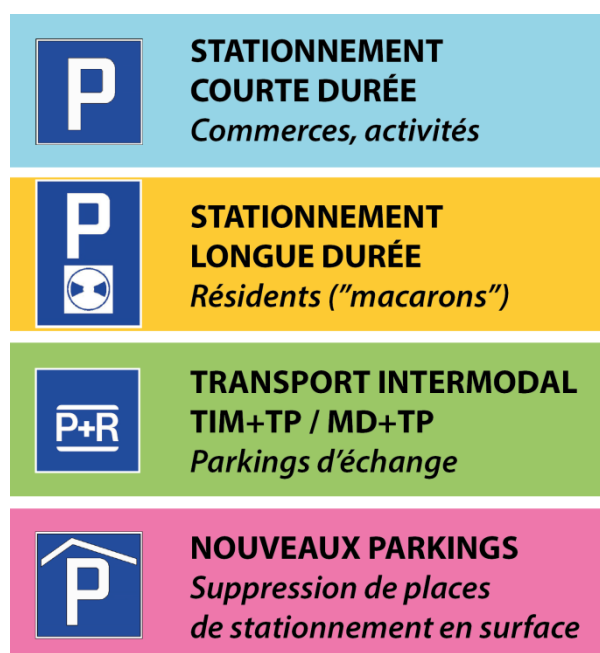


Figure 7: Orientations de gestion du stationnement orientée selon les fonctions
(élaboration: Studio Allievi)

6. PROPOSITIONS POUR LE CENTRE-VILLE

Les analyses quantitatives et qualitatives de la demande de stationnement (bilans offre/demande et relevés sur l'occupation actuelle) ont permis de définir une **claire stratégie** de gestion du stationnement pour le centre-ville de Bulle (périmètre élargi).

Pour concrétiser cette réorganisation il semble **judicieux** de retenir les possibles mesures suivantes.

6.1. Parkings de surface

A l'intérieur du périmètre élargi du centre-ville, les réflexions quantitatives et qualitatives sur l'offre et la demande actuelle et future de parking portent aux suggestions suivantes :

- **stationnement courte-durée payant dans l'hyper-centre (max. 1 heure)**

cette gestion s'applique comme à présent aux places de stationnement en surface les plus attractives et prisées, c'est-à-dire à celles de la Grand Rue et du périmètre Place des Alpes / Av. de la Gare

- **stationnement courte-durée payant autour de l'hyper-centre (max. 2 heures)**

cette gestion s'applique comme à présent aux places de stationnement en surface positionnées autour du centre médiéval, c'est-à-dire à celles de la Place du Marché, de la Rue de la Sionge, du périmètre Rue Nicolas-Glasson / Rue de Vevey (à l'Est des rails) et du périmètre Gruyère / St. Denis

- **stationnement courte-durée non payant (max. 2 heures), sauf autorisation («macaron»), autour de l'hyper-centre**

cette gestion s'applique comme à présent aux places de stationnement en surface positionnées autour du centre médiéval, c'est-à-dire à celles de Crêts/Lécheretta, Château-d'En-Bas/Léchère, Léchère/Sionge Nord et Remparts/Chenevières,

cette gestion pourrait être étendue aux places de stationnement de la Rue de Vevey (à l'Ouest des rails).

De ce fait, toutes les places de stationnement en surface situées dans le périmètre du centre-ville (hyper-centre et périmètre élargie) sont règlementées pour la **courte durée** (max. 1 à 2 heures) et peuvent offrir une bonne rotation au service de la clientèle des activités/commerces/services.

L'introduction du macaron dans les zones de stationnement courte-durée non payant (max. 2 heures) permet d'éviter le stationnement illicite des pendulaires vers le centre-ville et vers les quartiers proches du centre-ville sans toutefois pénaliser les résidents.

Restent exclues de cette stratégie les places de parc de surface liées à la Gare de Bulle, payantes mais destinées à la longue durée (max. 1 jour) et qui seront directement intéressés par le projet de réorganisation et de nouvelle édification du quartier de la gare (avec nouveau parking souterrain gare centre).

6.2. Parkings en ouvrage

Avant de procéder à la réalisation de nouveaux parkings en ouvrage, il est recommandé d'améliorer l'attractivité des actuels parkings en ouvrage pour en évaluer les bénéfices et les changements au niveau du taux d'occupation.

Selon les relevés de fréquentation du parking Bulle-Centre, par exemple, il a été montré que pendant les premières années de mise en service ce parking était largement sous-exploité (taux moyen d'occupation relevés à 26%), laissant une partie importante des cases régulièrement vides, sauf jours particuliers.

Sauf grâce à la mise en place, fin 2014, d'une nouvelle réglementation (la gratuité de la première heure de stationnement dans ce parking, combinée à l'adaptation de la réglementation et de la tarification sur voirie, a permis d'augmenter sensiblement l'occupation moyenne du parking (60% en 2015).

C'est le signe que les usagers préfèrent la proximité et le côté pratique pour garer leur voiture : en général, s'il y a suffisamment d'offre en stationnement en surface, et celle-ci reste attractive soit pour le prix, soit pour la durée, ils négligent l'offre en sous-sol ou en ouvrage.

Il est donc important de maximiser la rotation du stationnement en surface dans les secteurs les plus centraux (centre-ville) afin de favoriser l'utilisation des parkings en souterrain déjà en place.

De plus, pour améliorer la fréquentation des parkings en sous-sol il est important de garantir une certaine sécurité subjective et objective, ainsi que de maintenir une ambiance propre et promouvoir des voies d'accès faciles et directes entre le centre-ville et les parkings.

Les tarifs doivent aussi être relativement avantageux par rapport à ceux retenus pour les zones de stationnement en surface.

6.3. Eventuels nouveaux parkings en ouvrage:

Les réflexions quantitatives et qualitatives sur l'offre et la demande actuelle et future de parkings portent à la conclusion que :

- toute réorganisation du stationnement au centre-ville de Bulle doit préserver l'offre actuelle en nombre de places (en total, environ 2'900 cases privées et publiques, dont 1'367 publiques) ;
- tout éventuel nouveau parking en souterrain doit pourtant viser un remplacement de places en surface, dans le sens que la réalisation d'une nouvelle structure de stationnement ne doit pas répondre à une exigence d'augmentation de l'offre globale de stationnement mais plutôt à une volonté d'améliorer la qualité et l'image de l'espace public au centre-ville ; le bilan futur de l'offre devra être garanti et assuré ;
- la réalisation d'un nouveau parking en souterrain doit pourtant être considérée comme une opportunité pour améliorer la qualité et la convivialité de l'espace public du centre-ville, à l'avantage d'autres usages, tels que zones de loisirs, mobilier urbain, espace verts, ...
- la réalisation d'un éventuel nouveau parking en souterrain doit être aussi considérée comme une occasion pour améliorer la qualité de l'air et réduire les nuisances dues au trafic dans le centre-ville ; le positionnement de ces ouvrages doit donc privilégier les limites du périmètre élargi du centre-ville et une accessibilité directe et facile par les routes principales déjà existantes.

Suite à ces réflexions, à l'état actuel on envisage les possibilités et opportunités suivantes, à affiner et évaluer selon alternatives, faisabilité et financement :

■ **nouveau parking en souterrain sous la Place de l'Abbé Bovet (porte d'accès par le Sud)**

l'accès véhiculaire de ce parking est orienté sur Rue de Vevey et Rue de Gruyère est destiné à filtrer une partie des véhicules provenant par le Sud et l'Ouest (accrochage Pâla)

ce choix devrait permettre de réduire, voire supprimer, une partie des places de stationnement aujourd'hui aménagées en surface dans le périmètre Rue Nicolas-Glasson / Rue de Vevey et Gruyère / St. Denis / Victor Tissot

■ **nouveau parking en souterrain sous la Place du Marché (porte d'accès par le Nord)**

l'accès véhiculaire de ce parking est orienté sur Rue de Riaz, Rue de la Poterne et Rue de la Condémine est destiné à filtrer une partie des véhicules provenant par le Nord

ce choix devrait permettre de réduire, voire supprimer, une partie des places de stationnement aujourd'hui aménagées en surfaces de la Place du Marché (celles orientés vers la Grand Rue)

■ **nouveau parking en souterrain sous les jardins de Sainte-Croix (porte d'accès par le Nord)**

l'accès véhiculaire de ce parking est orienté sur Rue de Riaz, Rue de la Poterne et Rue de la Condémine est destiné à filtrer une partie des véhicules provenant par le Nord

ce choix devrait permettre de réduire, voire supprimer, une partie des places de stationnement aujourd'hui aménagées en surfaces de la Place du Marché (celles orientés vers la Grand-Rue) ainsi que dans le secteur Gruyères / St-Denis / Victor-Tissot

A complément de cette offre, on ajoute le parking souterrain déjà en projet dans le périmètre de la gare et lié à la réorganisation et nouvelle édification du **quartier de la gare**. Ce parking, dont l'accès véhiculaire est orienté sur Route de la Pâla, route de contournement H189/A12, est destiné à filtrer une partie des véhicules provenant par l'autoroute A12.

6.4. Cartographie

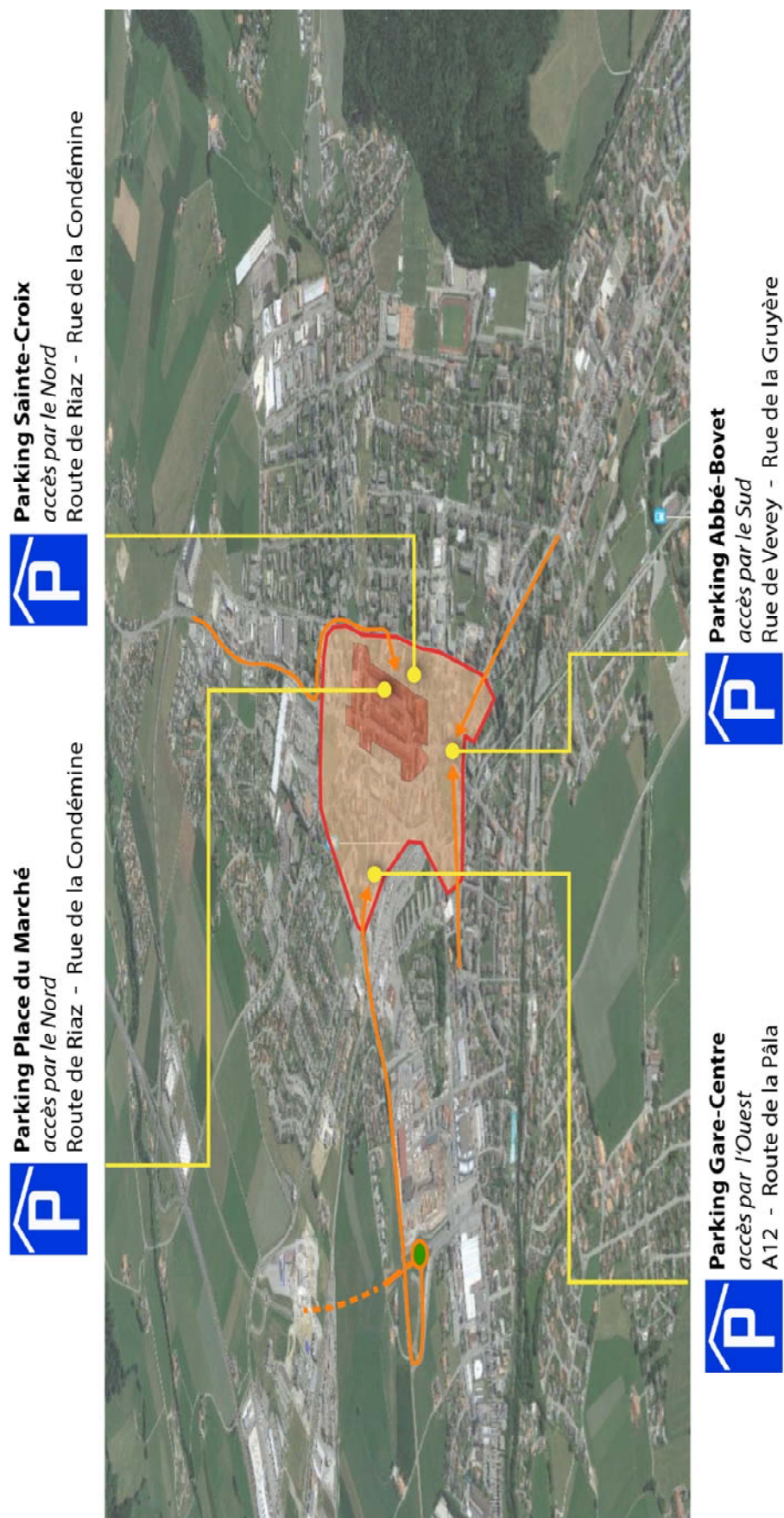


Figure 8: Stratégie de gestion du stationnement en ville de Bulle (élaboration : Studio Allievi)

Les réponses aux questions du postulat du 16.01.2015 de M. J. Morand

7. RÉPONSES AU POSTULAT

Suite aux conclusions de cette expertise, les réponses aux questions du postulat transmis par M. J. Morand le 16.01.2015 sont ainsi résumées :

1. Quelle est l'offre actuelle en places de stationnement publiques au centre-ville (périmètre élargi) ?

L'offre actuelle est de 1'367 cases publiques (relevé 2015).

2. Cette offre est-elle suffisante pour garantir le bon fonctionnement des activités et des services y présents ? Est-ce qu'il y a trop de places ou pas assez ?

L'offre actuelle, combinée avec les places privées existantes, est **bien suffisante** pour satisfaire les besoins actuels de stationnement au centre-ville ; elle reste aussi judicieuse pour garantir le bon fonctionnement futur des activités et services du centre-ville de Bulle, même avec la densification attendue selon PA3.

Les évaluations faites restent des calculs théoriques qui se basent sur des hypothèses de paramètres, de suppositions de pondération « transport publique », et des prospections de densification futures ; les résultats offrent tout de même une **tendance fiable et raisonnable** sur le besoin effectif de stationnement dans un contexte particulier comme celui du centre-ville de Bulle, centre régional et 2^{ème} localité du Canton de Fribourg, pour son activité et son intérêt économiques.

Il n'y a donc ni trop de places ni pas assez ; l'offre actuelle en places publiques, avec certes une certaine marge de manœuvre, est satisfaisante ; **la planification et les choix effectués jusqu'à présent par les techniciens et les politiques sont corrects.**

3. S'il faut en faire, où doivent-ils être situés afin de minimiser les nuisances dues au trafic se rendant à ces futurs parkings ?

La réalisation d'un éventuel nouveau parking en souterrain doit être considérée comme une occasion pour améliorer la qualité de l'air et réduire les nuisances dues au trafic dans le centre-ville .

Le positionnement de ces ouvrages doit donc privilégier les limites du périmètre élargi du centre-ville et une accessibilité directe et facile par les routes principales déjà existantes.

À l'état actuel, on envisage les possibilités et opportunités suivantes, à affiner et évaluer selon alternatives, faisabilité et financement :

- nouveau parking en souterrain sous la Place de l'Abbé Bovet (porte d'accès par le Sud)
- nouveau parking en souterrain sous la Place du Marché (porte d'accès par le Nord)
- nouveau parking en souterrain sous les jardins de Sainte-Croix (porte d'accès par le Nord)

4. Et encore, s'il faut en faire, à quelles conditions et sous quel régime de gestion peut-on admettre des nouvelles zones de stationnement ou des nouveaux parkings souterrains en ouvrage ?

La nécessité et l'opportunité de réorganiser l'offre actuelle de stationnement doit être retenue dans le but d'améliorer la qualité de l'espace public et de réduire les nuisances.

La réorganisation devra toutefois préserver l'offre actuelle, dans le sens que tout nouveau parking, en surface ou en souterrain, devra viser un remplacement de places existantes aujourd'hui dans le périmètre élargi du centre-ville (1'367 cases publiques) ; le bilan futur doit être garanti et assuré.

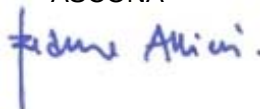
Dans ce cadre, il faut souligner l'intérêt de réaliser des nouveaux parkings en ouvrage (donc souterrains) ; ce choix doit être retenu comme une opportunité pour libérer un « vide » précieux en surface à l'avantage d'une meilleure qualité de l'espace public, de sa convivialité et de son utilisation.

Pour favoriser la fréquentation des parkings en sous-sol il est important de garantir une certaine sécurité subjective et objective, ainsi que de maintenir une ambiance propre et promouvoir des voies d'accès faciles et directes entre le centre-ville et les parkings.

Les tarifs doivent aussi être relativement avantageux par rapport à ceux retenus pour les zones de stationnement en surface.

On relèvera comme repère que la mise en place, fin 2014, de la gratuité de la première heure de stationnement dans le parking souterrain de Bulle-centre, combinée à l'adaptation de la réglementation et de la tarification sur voirie, a permis d'augmenter sensiblement l'occupation moyenne de cet ouvrage. Si en 2013 l'occupation moyenne du parking relevée était bien inférieure à la capacité en stationnement de l'ouvrage (l'occupation maximale ne dépassait en effet pas le 26% de l'offre), avec la nouvelle politique de tarification l'occupation maximale du parking en 2015 était, hors périodes particulières (marchés, fêtes de fin d'année), de l'ordre de 60%.

STUDIO D'INGEGNERIA
FRANCESCO ALLIEVI
ASCONA



Ascona, le 26 août 2016