

**COMMUNE DE VAL-DE-CHARMEY**  
**CONCEPT GLOBAL DE STATIONNEMENT**  
**RAPPORT EXPLICATIF**

**FEVRIER 2017**



## SOMMAIRE

|          |                                                                        |           |
|----------|------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>INTRODUCTION</b>                                                    | <b>4</b>  |
| 1.1      | Cadre de l'étude                                                       | 4         |
| 1.2      | Pourquoi un concept de stationnement ?                                 | 4         |
| 1.3      | Objectifs                                                              | 5         |
| 1.4      | Bases légales                                                          | 5         |
| 1.5      | Cas particulier : le village de Cerniat                                | 6         |
| <b>2</b> | <b>DIAGNOSTIC</b>                                                      | <b>7</b>  |
| 2.1      | Besoins en stationnement                                               | 7         |
| 2.2      | Offre en stationnement à usage public                                  | 7         |
| 2.3      | Utilisation du stationnement à usage public                            | 8         |
| 2.4      | Concordance entre l'offre et la demande                                | 15        |
| 2.5      | Demande et offre en stationnement pour les vélos                       | 16        |
| <b>3</b> | <b>LE CONCEPT DE STATIONNEMENT</b>                                     | <b>17</b> |
| 3.1      | Les objectifs du concept de stationnement                              | 17        |
| 3.2      | Mesures par secteurs                                                   | 18        |
| 3.3      | Mesures complémentaires                                                | 21        |
| 3.4      | Stationnement pour vélos                                               | 22        |
| 3.5      | Stationnement des cars de tourisme                                     | 22        |
| 3.6      | Complémentarité d'usage                                                | 23        |
| 3.7      | Principes de compensation lors de la rénovation des bâtiments protégés | 23        |
| 3.8      | Gestion des affluences touristiques exceptionnelles                    | 24        |
| 3.9      | Conséquences des mesures                                               | 24        |
| <b>4</b> | <b>SYNTHESE</b>                                                        | <b>24</b> |
| <b>5</b> | <b>ANNEXE</b>                                                          | <b>26</b> |
| 5.1      | Plan d'aménagement du parking de la télécabine (source : CSD)          | 26        |
| 5.2      | Synthèse de l'occupation du stationnement                              | 27        |

## 1 INTRODUCTION

### 1.1 Cadre de l'étude

La commune de Val-de-Charmey est désignée par le Plan Directeur cantonal (PD cantonal) comme étant un des 9 pôles touristiques d'importance cantonale. A ce titre la commune est soumise à l'élaboration d'un concept de stationnement. Cette étude répond donc à une exigence du Règlement d'exécution de la loi sur l'aménagement du territoire et des constructions (RELATeC). En effet, selon l'article 24, un concept de stationnement est rendu obligatoire pour toute commune de plus de 5'000 habitants ou pour les pôles touristiques cantonaux.

Suite à la fusion des communes de Charmey et de Cerniat, une révision du Plan d'aménagement local (PAL) est en cours. Le présent concept de stationnement en est un des éléments. Le concept de stationnement traitera principalement des problématiques rencontrées dans le village de Charmey. En effet, Cerniat ne présente aucune particularité, seules les considérations ayant trait au RCU et à la réglementation du stationnement sur voirie seront généralisées à tout le territoire communal.

Les problématiques liées au stationnement étant différentes à Charmey et à Cerniat, un chapitre sera dédié à ce hameau.

L'étude porte sur les secteurs suivants de la commune de Val-de-Charmey :

- › Cerniat
- › Les zones résidentielles à faible et moyenne densité
- › La zone sportive/piscine couverte
- › Le secteur des Bains
- › Le secteur de la Coop
- › Le secteur du centre
- › Le secteur de l'école
- › Le secteur de la télécabine

### 1.2 Pourquoi un concept de stationnement ?

Le concept de stationnement est un instrument de planification et de régulation du stationnement pour les autorités et les services de la commune. Il vise à définir des objectifs différenciés selon les usagers et à proposer des mesures. Une gestion différenciée du stationnement selon les usagers permet d'influer sur leur comportement et ainsi d'optimiser l'utilisation de certains espaces de stationnement pour les usages les plus appropriés.

Le village de Charmey est un pôle touristique d'importance cantonale. Des problèmes de stationnement saisonniers sont observés régulièrement, les week-ends de la saison hivernale et lors de manifestations en été. De plus, le centre historique du village est soumis à une forte pression du stationnement par les usagers locaux. L'offre ne semble pas répondre aux besoins des habitants et des commerçants.

Plusieurs projets remettent en cause l'organisation actuelle du stationnement dans le village dont, par exemple, le projet d'agrandissement de l'école, la réhabilitation de l'auberge du Sapin ou la réfection et le réaménagement de la rue du Village d'En Haut. Ces projets vont engendrer une réduction de l'offre en surface et une augmentation des besoins en stationnement dans ce secteur déjà en déficit. Toutefois, elles offrent aussi des opportunités pour une réorganisation ou la réalisation de nouvelles places de parc.

A cela s'ajoute le développement planifié de la commune et les contraintes architecturales liées au bâti ancien au centre du village et plusieurs projets urbanistiques ayant pour conséquence un changement d'affectation des places de stationnement. La question du stationnement se posera donc de façon plus aigüe durant ces prochaines années.

Le concept de stationnement s'organise de la manière suivante :

- Effectuer un diagnostic du stationnement actuel dans les villages de Charmey et Cerniat.
- Définir une politique de stationnement et ses principes sur l'ensemble du territoire communal.
- Présenter des mesures en adéquation avec cette politique.

### 1.3 Objectifs

Les principaux objectifs du concept de stationnement du village de Charmey sont les suivants :

- Assurer une offre en stationnement suffisante pour les habitants du Centre-Bourg.
- Offrir des places de parc pour les clients des commerces du centre.
- Assurer le fonctionnement de la station durant les pics saisonniers de fréquentation.
- Prendre en compte les projets et leurs impacts sur le stationnement.
- Intégrer dans la gestion du stationnement la diversité et la complémentarité des besoins.
- Intégrer dans les réflexions la problématique des cars de tourisme.

### 1.4 Bases légales

Les bases légales relatives au stationnement sont données, au niveau cantonal par la LATeC<sup>1</sup> et la ReLATeC<sup>2</sup>, qui précise que le règlement communal doit généralement suivre les recommandations des normes VSS. Or, le RCU actuel, dans son article 36, ne se base pas sur la norme en vigueur (VSS SN 640 281 de 2013).

*Art. 36 Stationnement des véhicules*

*Chaque propriétaire qui fait bâtir, transformer ou agrandir une ou plusieurs constructions est tenu de prévoir et d'aménager sur son terrain des places de stationnement calculées sur la base de la surface brute de plancher. Il est exigé au minimum (valeurs à arrondir à l'unité supérieure) :*

- *habitations :*  
  - maisons individuelles :*  
1 place pour 80m<sup>2</sup> de surface brute de plancher mais au minimum 2 places par unité de logement
  - 1 place pour 80m<sup>2</sup> de surface brute de plancher mais au minimum 1 place par appartement, plus 10% de cases supplémentaires à usage des visiteurs*
- *bureaux :*  
1 place par place de travail
- *industries, ateliers artisanaux :*  
0.73 place par place de travail
- *commerces*  
3 places pour 10 m<sup>2</sup>, 4 places pour 20 et 30 m<sup>2</sup>, 5 places pour 40 et 50 m<sup>2</sup>, 6 places pour 60 m<sup>2</sup>, 7 places pour 70 m<sup>2</sup>, 8 places pour 80 m<sup>2</sup>, 9 places pour 90 m<sup>2</sup> et 10 places pour 100 m<sup>2</sup>, 1 place par tranche de 20 m<sup>2</sup> supplémentaires.
- *hôtels :*  
1 place pour 2 lits
- *salle de spectacles, lieux de culte :*  
1 place pour 5 places assises

<sup>1</sup> 710.1 – Lois sur l'Aménagement du Territoire et les Constructions (LATeC) du 2 décembre 2008 – Canton de Fribourg

<sup>2</sup> Règlement d'exécution de la Loi sur l'Aménagement du Territoire et les Constructions du 1<sup>er</sup> décembre 2009 (ReLATeC) – Canton de Fribourg

Le ReLATeC précise par l'art. 27, que « *la réglementation communale fixe le nombre de places à aménager en fonction du type de constructions et de leur affectation, sur la base des normes de l'Union suisse des professionnels de la route (VSS). La commune qui s'écartere de ces normes doit justifier son choix dans le rapport explicatif (...)* ».

Le règlement communal de Charmey fait également référence aux normes VSS 640 603a, de géométrie et 640 605a, d'aménagement des places de stationnement.

Dans le cadre du concept de stationnement, le cadre légal intégrera les modifications du RCU ainsi que les normes VSS en vigueur.

### 1.5 Cas particulier : le village de Cerniat

La majorité de l'offre en stationnement sur le village de Cerniat est privée. Toutefois, sur la place de l'Eglise et au niveau du cœur villageois, des places blanches sont marquées, sans limitation du stationnement dans le temps.

Il a été relevé :

- 25 places autour de l'église,
- 11 places à proximité des commerces/restaurants.

Lors des visions locales, effectuées dans des périodes hors offices religieux, aucun problème de stationnement n'a été observé, à savoir que le nombre de places utilisées était très faible. Ceci démontre clairement que ces places sont utilisées pour les besoins de l'église, respectivement du restaurant et qu'elles n'ont aucun autre intérêt pour d'autres usagers, mise à part éventuellement quelques promeneurs occasionnels.

**A partir de ce constat, aucune mesure supplémentaire n'est à mettre en place dans le secteur de Cerniat. Le présent concept de stationnement portera donc sur Charmey uniquement.**

## 2 DIAGNOSTIC

### 2.1 Besoins en stationnement

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

- Les résidents doivent pouvoir stationner pendant la journée et en soirée.
- Les pendulaires utilisent l'offre en stationnement la journée uniquement, pendant une longue durée.
- Les clients et les visiteurs ont besoin d'une offre de courte voire de moyenne durée, à proximité du lieu de destination, pendant la journée et les week-ends.
- Les touristes ont des besoins différenciés, les usagers des Bains ont besoin d'une offre de moyenne durée, les skieurs et randonneurs d'une offre de longue durée. Les manifestations dans le village (désalpes, Course de Charettes, ...) génèrent également un besoin important en places de moyenne et longue durée.

Afin de pouvoir confronter l'offre recensée et le besoin en stationnement, ce dernier a été évalué en fonction des données disponibles et des normes VSS.

### 2.2 Offre en stationnement à usage public

Un recensement de l'offre accessible au public a été réalisé. La répartition des places de stationnement se fait de la manière suivante entre les différents secteurs de Charmey :

Places publiques ou places privées à usage public :

- Le parking de la piscine couverte et du centre sportif : 60 places environ
- Le parking des Bains : 243 places
- Le Centre-Bourg : 26 places
- Le parking de l'école : 22 places
- Le parking de la télécabine: environ 315 places (non marquées)<sup>3</sup>
- Le parking de la Coop: 57 places sur domaine privé.
- Le parking de la poste/hôtel : 9 places sur domaine privé
- Le parking des hôtels : 15 places

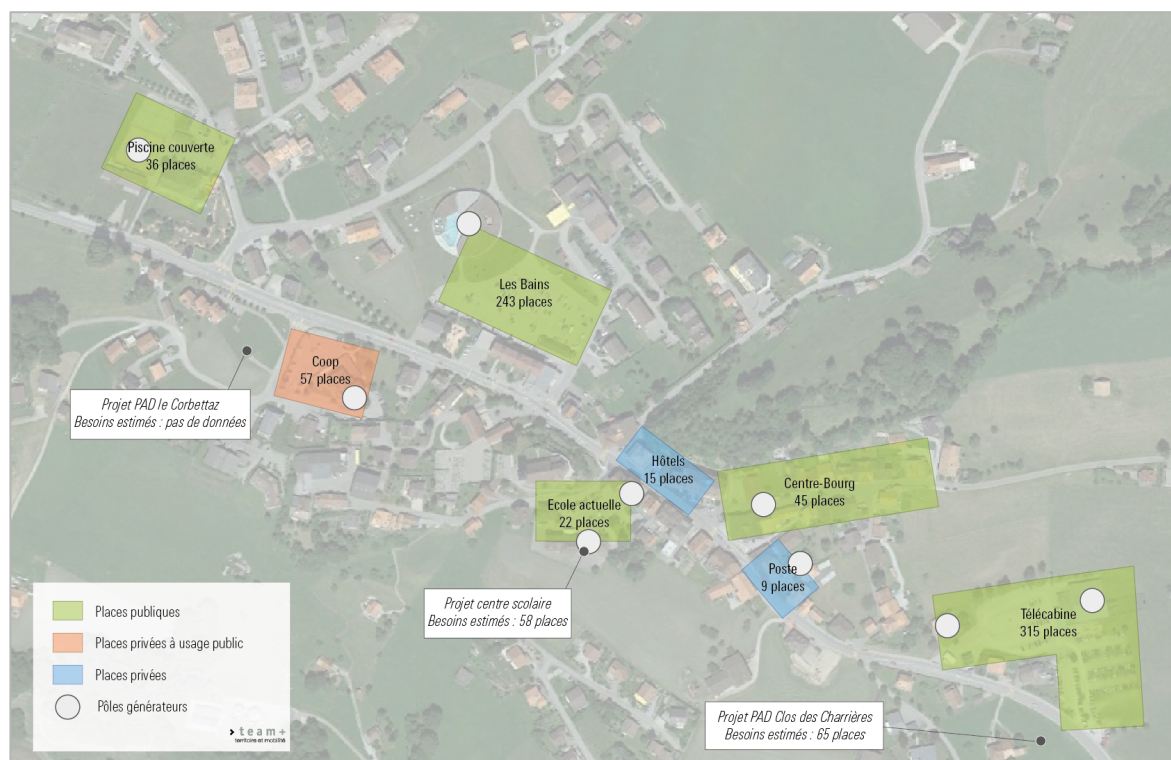
Ce qui fait un total d'environ **747 places dans la zone d'étude**, sans compter les places privées à usage privé. Aujourd'hui, toutes les places à usage public sont gratuites et sans limitation du temps de stationnement.

Par ailleurs, trois projets de nouvelles constructions sont en cours d'étude sur la commune de Val-de-Charmey :

- Le PAD "Le Corbettaz", situé à proximité de la Coop,
- Le centre scolaire, envisagé sur la parcelle de l'école actuelle, le besoin en stationnement estimé est de 58 cases,
- Le PAD "Clos des Charrières".

---

<sup>3</sup> Ce parking sera réaménagé, le plan figure en annexe de ce rapport.



*Situation des parkings étudiés et des projets sur la commune*

## 2.3 Utilisation du stationnement à usage public

### Démarche des relevés

Plusieurs recensements de l'occupation de l'offre ont été réalisés en période de pointe hivernale (un week-end enneigé de forte affluence), et en période creuse (un jour ouvré hors période de vacances scolaires). Les éléments de diagnostic sont décrits ci-après et une distinction sera faite entre les deux périodes de relevés.

Pour la période creuse, un relevé d'occupation du stationnement et un relevé de plaques ont été réalisés le mardi 17 juin 2014 entre 5h30 et 19h15. Au niveau des secteurs de la piscine couverte et de la télécabine, seul un relevé de l'occupation a été réalisé (pas de relevé de plaques).

Afin d'analyser les relevés de plaques, une typologie a été établie sur la base du nombre de fois que les véhicules ont été relevés dans la journée. Ainsi, les différentes classes sont les suivantes :

- La courte durée : ces véhicules ont été relevés une à deux fois,
- La moyenne durée : ces véhicules ont été relevés trois à quatre fois,
- La longue durée : ces véhicules ont été relevés cinq à six fois,
- Les permanents (ou voiture ventouse) : ces véhicules n'ont pas bougé durant la durée du relevé,
- Les hors cases : ce sont des véhicules stationnant en dehors des places marquées.

Pour la période de pointe, deux relevés d'occupation ont été effectués sur les secteurs des Bains et de la télécabine, le premier le 2 janvier 2013 et le second, le 2 mars 2014. Ces deux dates correspondent à des périodes de pointe de fréquentation de la commune, c'est-à-dire, durant les vacances de fin d'année et un week-end enneigé.

Pour le secteur Centre-Bourg, des relevés de plaques supplémentaires ont été réalisés en semaine, afin de déterminer les besoins des usagers locaux. Suite au préavis des Services de l'Etat de juillet 2015, un relevé d'occupation complémentaire a été réalisé dans le secteur de la Coop.

Les résultats de ces relevés sont détaillés ci-après, par secteur, afin d'avoir une vision précise de chaque situation.

### Situation en période creuse

#### Secteur de la piscine couverte

L'offre en stationnement dans le secteur de la piscine couverte est d'environ 60 places.

D'après les résultats des relevés, il n'y a pas de problème de stationnement dans cette zone du fait de la faible occupation des places. Aucune mesure ne sera proposée dans le cadre du concept de stationnement. En effet, ce parking étant excentré, il n'est pas nécessaire d'y introduire des mesures de gestion et il semble peu judicieux de l'utiliser comme parking pouvant contenir les pointes.

| Secteur          |           | 5h30-6h | 8h-8h30 | 9h45-10h15 | 12h-12h30 | 14h-14h30 | 15h30-16h | 18h45-19h15 |
|------------------|-----------|---------|---------|------------|-----------|-----------|-----------|-------------|
| Piscine couverte | Secteur 1 | 0       | 0       | 5          | 2         | 4         | 10        | 13          |
|                  | Secteur 2 | 2       | 2       | 0          | 0         | 0         | 2         | 1           |
|                  | Secteur 3 | 6       | 6       | 3          | 3         | 4         | 5         | 3           |

#### Secteur des Bains

L'offre en stationnement sur le parking des Bains est de 243 places.

**Pendant la période creuse**, les plaques d'immatriculation des véhicules stationnés sur ce parking ont été relevées le 17 juin 2014. Il a été constaté que le parking des Bains est aux trois quarts inutilisé. Plusieurs pratiques ont été observées. Une grande partie des véhicules ont été repérés en fin de journée, période la plus fréquentée par les clients des Bains, hors périodes de vacances scolaires. Durant cette période de fin de journée, on constate également que les actifs utilisent ce parking pour y stationner leur véhicule la nuit.

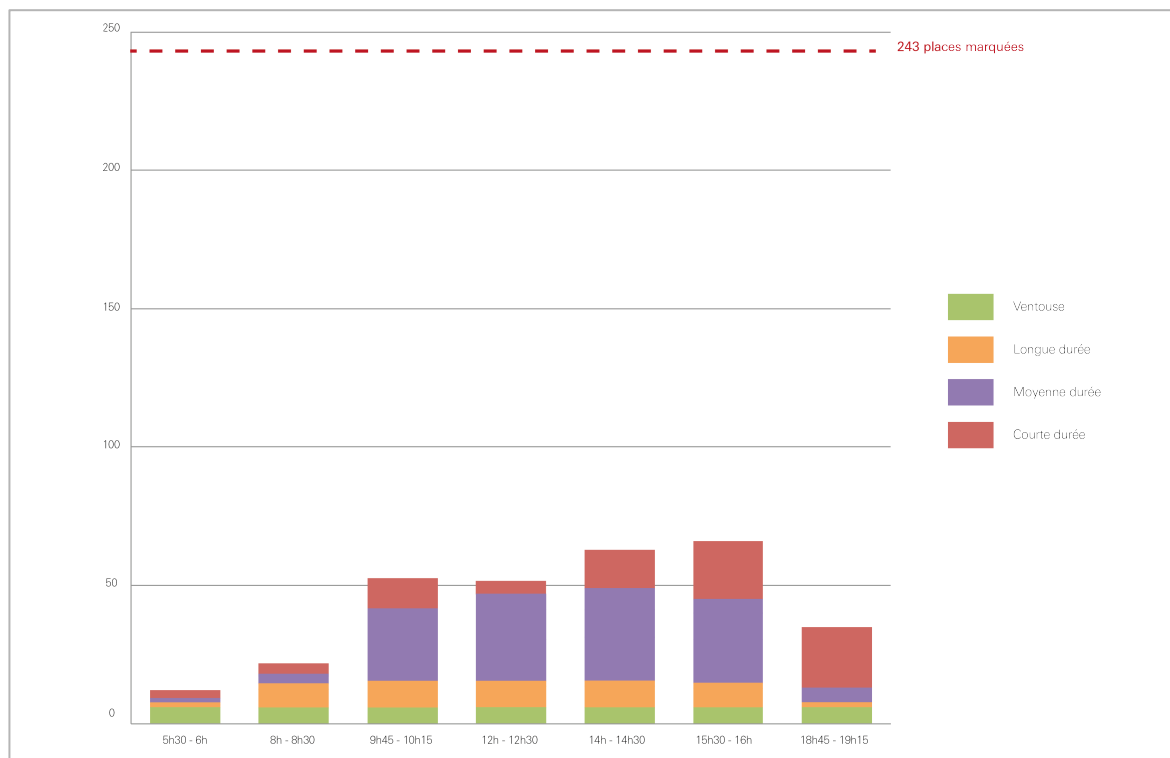
Ce parking est également utilisé par les employés des Bains (véhicules relevés soit entre deux et quatre fois d'affilée, soit plus de quatre fois).

Des véhicules étaient aussi présents à chaque période du relevé, ce sont des véhicules ventouses appartenant certainement aux habitants du secteur.

Au vu de l'occupation du parking des Bains hors période de vacances scolaires, on peut en conclure qu'il n'y a pas de problème dans le fonctionnement de ce secteur. De plus, la réserve de capacité est telle qu'une complémentarité d'usage avec les zones de stationnement aux alentours peut être envisagée.

**Pendant la période de pointe** (week-ends d'hiver), 234 places de stationnement étaient occupées. La réserve de capacité est donc faible, car seule une dizaine de cases restent libres.

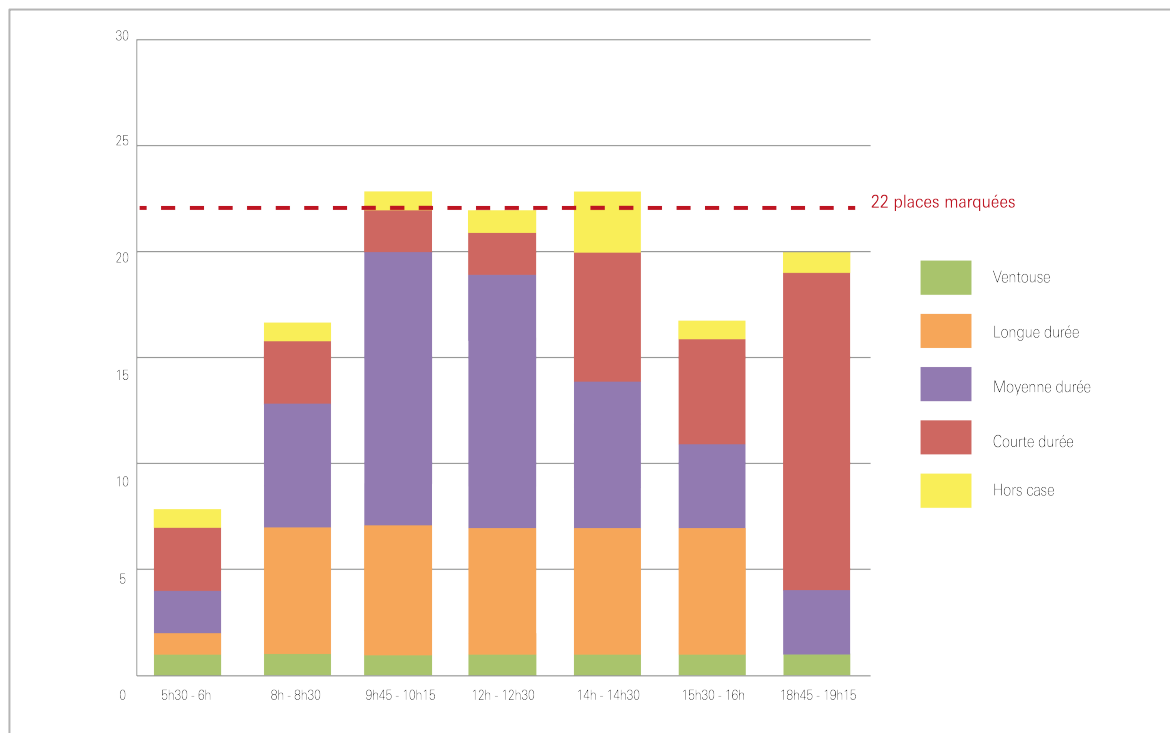
Ainsi en période de pointe, le parking des Bains ne possède pas une réserve de capacité importante ; toutefois, il absorbe l'affluence exceptionnelle sans qu'il y ait du stationnement hors case à proximité.



Utilisation du stationnement dans le parking des Bains – Période creuse

### Secteur de l'école

L'offre en stationnement dans le secteur de l'école est de 22 places. Il est à noter que durant la période scolaire 6 places sont fermées au stationnement de 7h à 17h.



Utilisation du stationnement dans le parking de l'école

On remarque que l'offre disponible en stationnement est faible tout au long de la journée. Une affluence exceptionnelle a été constatée lors du dernier relevé du fait de la tenue d'une séance à l'administration communale à 19 heures. La majorité des véhicules ont été relevés entre deux et quatre fois. On peut supposer que ces véhicules ayant stationné durant une longue durée appartiennent à des habitants, aux employés de l'école et/ou de l'administration communale.

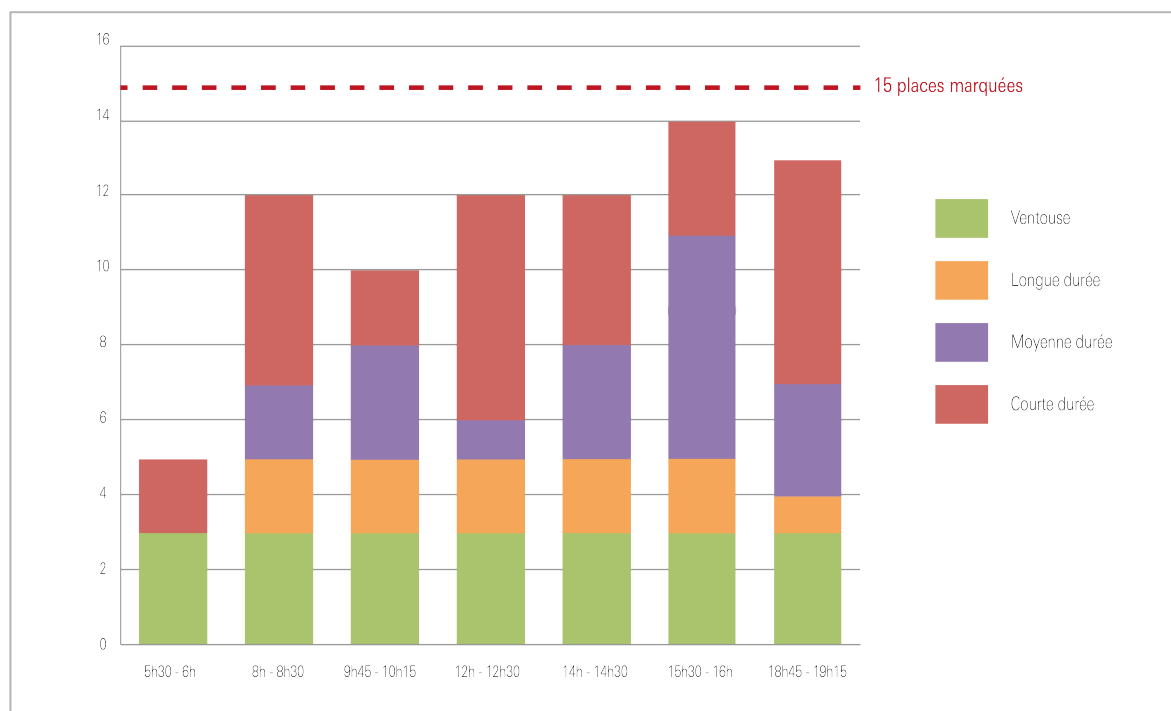
Il est à noter qu'une seule voiture ventouse a été relevée à chaque période et que des véhicules sont régulièrement hors case.

Aux heures de sortie des élèves, du stationnement « en double file » a été observé mettant en danger les enfants et pouvant gêner le flux des bus scolaires. Cette situation est liée au nombre insuffisant de places disponibles du fait de leur occupation par certains employés de la commune et de l'école.

Le projet d'agrandissement de l'école vise à supprimer le stationnement sur cette place durant les périodes scolaires. Il sera donc nécessaire de trouver des solutions afin de garantir une offre suffisante pour cette nouvelle infrastructure sans saturer les zones de stationnement voisines.

### Secteur des hôtels

L'offre en stationnement dans ce secteur est d'environ 15 places.



#### Utilisation du stationnement dans les parkings des hôtels

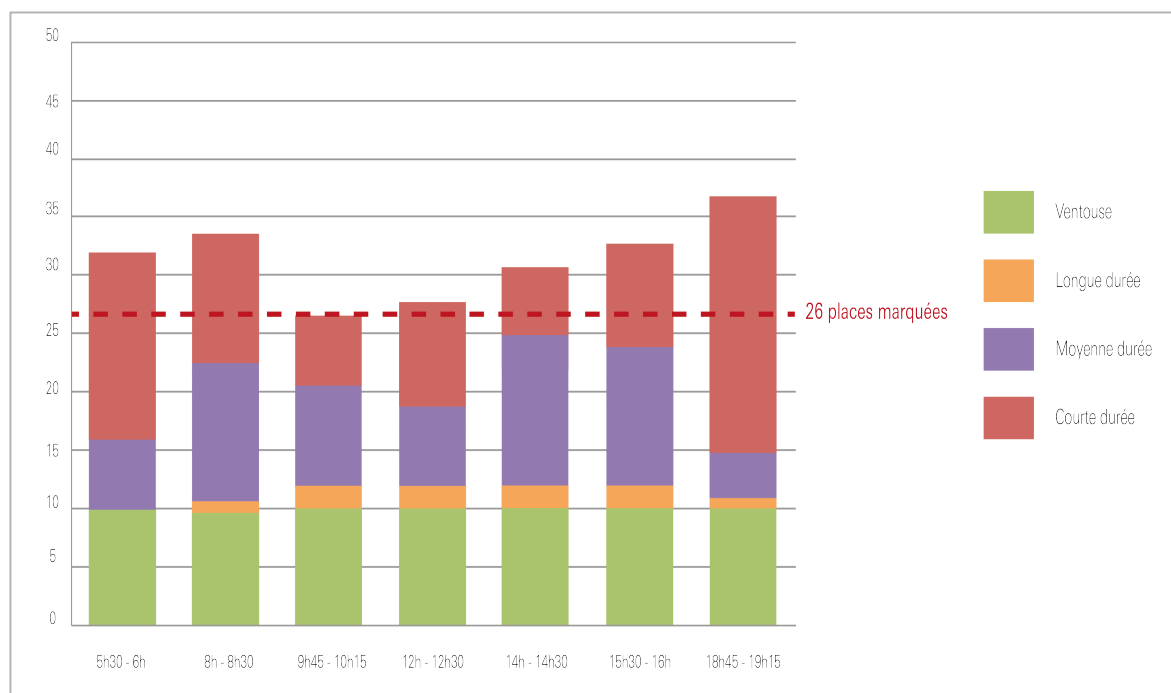
Lors du relevé, 6 voitures immatriculées à l'étranger ont été repérées; elles sont stationnées sur une longue durée, voire toute la journée. On peut en déduire que ce sont des clients des hôtels.

Pour le reste, les véhicules identifiés stationnent en moyenne durant une courte durée. A chaque période de relevé, au moins une place est restée libre.

On peut donc en conclure que l'offre dans ce secteur est suffisante. Il est à noter que les places devant le restaurant du Sapin sont publiques et seront remaniées dans le cadre du réaménagement du centre-village.

### Secteur Centre-Bourg

Dans le Village d'En Haut, 26 places sont marquées.



Utilisation du stationnement dans le secteur du Centre-Bourg

Il a été constaté que l'offre en places disponibles tout au long de la journée était relativement faible. Le stationnement y est de courte durée en relation avec les commerces de la rue mais également de longue durée (habitants et employés surtout).

Un nombre important de véhicules hors case a également été constaté dans ce secteur, notamment à proximité des devantures des commerces. Cette pratique est également liée à la qualité du marquage, de faible qualité. Les places n'étaient pas très visibles lors du relevé.

En période creuse, il n'y a pas de réel problème même si peu de places sont disponibles. Toutefois, aussi bien les habitants que les commerçants de la rue ne sont pas satisfaits de l'offre en stationnement dans le centre. Tous déplorent l'offre restreinte que ce soit pour eux-mêmes ou pour leur clientèle. Les quelques places marquées sont toujours occupées et de nombreux véhicules stationnent hors cases.

Pour affiner l'utilisation de ces places, les résultats d'un relevé des numéros de plaque des véhicules stationnés dans la rue, réalisé en 2013, ont été analysés et confrontés avec les données des propriétaires connus. Ce relevé permet de mettre en évidence que les 26 places marquées sont utilisées pour la majeure partie du temps par les habitants du secteur. Cela au détriment des visiteurs des commerces et services installés dans la rue.

Cinq pointages ont été effectués en septembre, soit le matin, soit le soir :

- 8 véhicules ont été recensés à chaque passage et 2 à quatre reprises. A eux seuls, ces véhicules utilisent près de 40% de la capacité de stationnement de la rue, ils appartiennent tous à des habitants de la rue ;
- 7 véhicules ont été recensés à trois reprises. Tous ces véhicules ont été reconnus comme appartenant soit à un habitant soit à un employé des entreprises de la rue du Village d'En Haut.
- 13 véhicules ont été recensés à deux reprises et 41 à une seule.

De ces données, il apparaît clairement que l'offre est principalement utilisée par les habitants et les employés de la rue. Le solde est utilisé par des clients et des visiteurs des commerces et services.

La problématique du stationnement des habitants de la rue est connue et a été abordée à de nombreuses reprises par la commune. Jusqu'à présent aucune solution satisfaisante n'a pu être proposée. Les bâtiments existants, pour la majorité protégés, la taille des parcelles et la typologie de la rue ne permettent pas la construction de parkings privés.

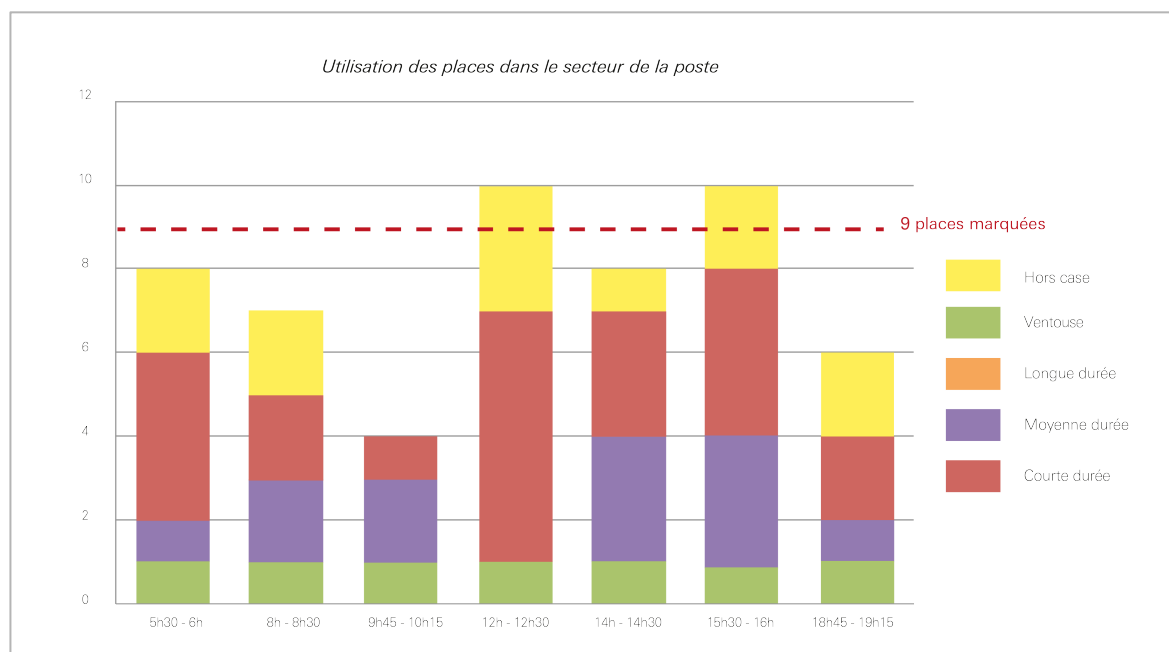
Si on calcule le besoin en stationnement de ce secteur, sur la base de la norme VSS SN 640 281, celui-ci s'élève alors à 53 places (coefficient de localisation de 0.9). Les hypothèses suivantes ont été prises en compte afin d'avoir une vision approximative :

- ▶ on considère que les surfaces de vente (SV) représente 0.75 des surfaces de plancher déterminantes (SPd),
- ▶ pour les logements, 14 adresses ont été recensées sur la rue, on compte 2.5 places par maison,
- ▶ aucune réduction du besoin en stationnement n'a été envisagée du fait de la faible desserte en transports publics du centre historique de la commune.

|                                  | SPd | Dénomination de la norme | Unité    | Valeurs | Valeurs de la norme |            | Besoins indicatifs en stationnement |          |
|----------------------------------|-----|--------------------------|----------|---------|---------------------|------------|-------------------------------------|----------|
|                                  |     |                          |          |         | Hab./Empl.          | Vis./Cl.   | Hab./Empl.                          | Vis./Cl. |
| Lüthi Sports                     | 120 | Autres magasins          | SV       | 90      | 1,5/100 m2          | 3,5/100 m2 | 1,35                                | 3,15     |
| Boulangerie Waeber               | 50  | Magasin à nb. Clientèle  | SV       | 37,5    | 2/100 m2            | 8/100 m2   | 0,75                                | 3        |
| Fromagerie Kaeser                | 100 | Magasin à nb. Clientèle  | SV       | 75      | 2/100 m2            | 8/100 m2   | 1,5                                 | 6        |
| Tapissier décorateur Scarangella | 130 | Artisanat                | SPd      | 130     | 1/100 m2            | 0,2/ 100m2 | 1,3                                 | 0,3      |
| Banque cantonale de Fribourg     | 50  | Magasin à nb. Clientèle  | SV       | 37,5    | 2/100 m2            | 8/100 m2   | 0,75                                | 3        |
| Boucherie Grossrieder            | 50  | Magasin à nb. Clientèle  | SV       | 37,5    | 2/100 m2            | 8/100 m2   | 0,75                                | 3        |
| Habitations                      |     |                          | Adresses | 14      | 2,5 pl/log.         |            | 35                                  |          |
|                                  |     |                          |          |         | Sous-total          |            | 41,4                                | 18,4     |
|                                  |     |                          |          |         | Total               |            | 60                                  |          |

Ainsi, un déficit théorique de 34 places est constaté. C'est pourquoi, il est envisagé de créer un parking à proximité du Centre-Bourg pour palier à ce manque. Celui-ci serait dédié aux usagers du secteur. Ce sujet sera développé dans la suite de cette étude.

### Secteur de l'ancienne poste



#### Utilisation du stationnement dans le secteur de l'ancienne poste

Dans ce secteur, 9 places sont marquées et étaient réservées à l'hôtel et à la poste. Toutefois, les clients de la poste ne faisaient pas la distinction.

Il a été relevé que :

- Aucun véhicule n'a été relevé plus de 5 fois d'affilée.
- Une voiture a stationné toute la journée sur une place réservée à l'hôtel.
- La majorité des véhicules ont été observés une fois.
- Les véhicules dont la plaque a été relevée plus de deux fois d'affilée sont les véhicules de la poste. D'ailleurs, ces derniers sont stationnés hors case.
- D'autres véhicules stationnent également hors cases.

Ce relevé était en cohérence avec la présence de la poste et par conséquent d'utilisateurs stationnant durant une courte période. La poste ayant toutefois déménagé et l'hôtel n'étant plus en fonction, ces places sont devenues à usage privé uniquement et répondent aux besoins du bâtiment du Maréchal-Ferrand.

### Secteur de la télécabine

Ce parking compte environ 315 places, non marquées. Seul le nombre de véhicules présents a été relevé.

| Secteur    |           | 5h30-6h | 8h-8h30 | 9h45-10h15 | 12h-12h30 | 14h-14h30 | 15h30-16h | 18h45-19h15 |
|------------|-----------|---------|---------|------------|-----------|-----------|-----------|-------------|
| Télécabine | Secteur 1 | 3       | 6       | 10         | 11        | 8         | 8         | 4           |
|            | Secteur 2 | 2       | 4       | 11         | 20        | 32        | 26        | 3           |
|            | Secteur 3 | 3       | 8       | 10         | 7         | 10        | 5         | 1           |
|            | Secteur 4 | 0       | 0       | 1**        | 2         | 0         | 0         | 0           |
|            | Secteur 5 | 7*      | 7       | 7          | 7         | 8         | 8         | 7***        |

\* 2 remorques, 1 tracteur, 1 bus, 2 voitures sans plaque

\*\* Remorque

\*\*\* 4 voitures, 1 bus, 1 tracteur, 1 remorque

Pendant la période creuse, le plus grand nombre de véhicules a été observé à 14h (58 véhicules). De 10h à 16h, l'occupation du parking est la plus importante. Elle est en lien avec le fonctionnement de la télécabine et de l'office du tourisme.

En période creuse, il n'y a pas de problème de stationnement sur le parking de la télécabine.

Pendant la période de pointe, lors du premier relevé, 288 véhicules ont été comptés à 15h. Lors du second, 376 ont été relevés et 130 stationnaient le long de la route cantonale.

Durant les périodes de pointe, le parking de la télécabine est saturé et le stationnement hors périmètre est important et problématique, notamment sur la route cantonale.

### Secteur Coop

L'offre en stationnement dans le secteur de la Coop est de 57 places. Ce parking est privé à usage public. Il n'est actuellement pas limité dans le temps mais réservé à la clientèle de la Coop. Un relevé d'occupation du parking a été effectué sur ce secteur.

|                  | 5h30-6h | 8h-8h30 | 9h45-10h15 | 12h-12h30 | 14h-14h30 | 15h30-16h | 18h45-19h15 |
|------------------|---------|---------|------------|-----------|-----------|-----------|-------------|
| Nb. De véhicules | 1       | 13      | 16         | 9         | 11        | 25        | 12          |

Durant une journée de semaine, on constate qu'il n'y a pas de problème de stationnement dans cette zone. Au maximum de l'occupation de ce parking, 25 véhicules ont été relevés. Aucun stationnement de longue durée n'a par ailleurs été observé. D'après des observations faites le week-end, on a pu toutefois constater que ce parking subissait des phénomènes de pointe et que son occupation pouvait être maximale. Ce parking remplit néanmoins sa fonction.

A noter cependant que le projet de PAD "La Corbettaz", situé en face de la Coop, pourrait modifier le stationnement dans le secteur. Ainsi, il sera nécessaire que le PAD réponde à ses besoins.

## **2.4 Concordance entre l'offre et la demande**

En période normale, sur l'ensemble des secteurs étudiés, il n'y a pas de réel problème de stationnement, mis à part le parking de l'école et la rue du Village d'En Haut. Des mesures peuvent être mises en place pour améliorer la répartition de la charge entre les parkings en incitant à l'utilisation de certains parkings sous-occupés comme, par exemple, celui des Bains, afin de proposer des solutions aux heures de pointe d'occupation des secteurs critiques.

La réelle problématique du stationnement dans le village de Charmey est la gestion des pointes de fréquentation touristique. Le concept de stationnement proposé vise particulièrement à apporter des solutions pour réduire ces gênes occasionnelles durant l'année et à répondre aux besoins quotidiens.

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

- L'offre dans le secteur du Centre-Bourg nécessite d'être complétée et gérée afin de répondre aux besoins des habitants, des employés et des clients des commerces. Toutefois, le projet de réaménagement de la rue prévoit sa valorisation et une réduction légère de l'offre. La marge de manœuvre de la commune en matière d'augmentation du nombre de places est de fait très limitée. Des mesures visant à une meilleure utilisation des places doivent être proposées.
- L'offre en stationnement du parking de l'école est insuffisante entraînant un stationnement en double file des véhicules lors de la sortie des élèves et rendant dangereuse le déplacement des piétons. Une nouvelle organisation de la dépose-minute doit être recherchée.
- En période de pointe hivernale, le parking des Bains est utilisé au maximum de sa capacité ; néanmoins, il répond aux besoins des visiteurs et des usagers.

- Le parking de la télécabine est saturé ponctuellement lors des périodes de pointe hivernale, il est donc nécessaire de proposer des solutions de stationnement supplémentaires à terme pour réduire les nuisances liées au stationnement hors périmètre, notamment le long de la route cantonale.
- Le parking de la piscine couverte répond au besoin de cet équipement.
- En l'état, le parking de la Coop répond aux besoins des employés et des clients, il pourrait être utilisé ponctuellement les dimanches de forte affluence des Bains notamment.

## 2.5 Demande et offre en stationnement pour les vélos

Il est à noter qu'actuellement aucune place publique pour les vélos n'est disponible sur la commune. Toutefois, une offre privée à usage public est présente à proximité des établissements touristiques, devant l'hôtel Cailler. Néanmoins, ces dernières sont réservées aux vélos en location (5 places).

La pratique du vélo se fait principalement dans le cadre des loisirs, avec des itinéraires à la journée. De plus, la topographie n'invite pas à l'usage du vélo au quotidien.

Il semble toutefois nécessaire de proposer une offre en stationnement vélo à proximité du centre villageois et des commerces.

Sur le village de Cerniat, aucune offre publique de stationnement vélo n'a été relevée. La pratique du vélo y est toutefois limitée et des emplacements le long de la rue principale sont disponibles.

### 3 LE CONCEPT DE STATIONNEMENT

#### 3.1 Les objectifs du concept de stationnement

##### Rappel des objectifs généraux selon la Loi sur les transports et du Plan cantonal des transports

L'article 2 de la Loi sur les transports (art. 2 LTr) fixe comme l'un des objectifs principaux l'encouragement de l'utilisation des transports publics en garantissant une offre de prestations suffisante, dans les limites de la capacité financière des collectivités publiques. Cet objectif a donc pour but de favoriser le transfert modal.

Le Plan cantonal des transports prévoit également une optimisation de l'emprise du stationnement sur le domaine public afin d'améliorer notamment la qualité de vie et de favoriser le report modal.

##### Objectifs spécifiques pour le Centre-Bourg

Ce secteur est problématique car les besoins en stationnement n'y sont pas satisfaits pour les habitants et les employés. Les autres enjeux sont d'assurer la vitalité économique et sociale du centre historique et de garantir le bon fonctionnement des équipements publics.

Le concept de stationnement a donc pour objectifs :

- de proposer un nombre de places de stationnement suffisant aux habitants, aux employés et aux clients du Centre-Bourg,
- d'assurer l'attractivité des commerces du centre,
- de garantir le bon fonctionnement de la station pendant les périodes d'affluence exceptionnelle,
- de gérer différemment la dépose-minute et le stationnement sur la place de l'école de manière à la libérer au maximum à l'occasion de la création d'un nouveau bâtiment scolaire,
- de prendre en compte les projets d'aménagement de la commune,
- d'intégrer la diversité et la complémentarité des besoins dans la gestion du stationnement.

L'usage du stationnement public doit être maîtrisé en ce qui concerne les utilisateurs qui en bénéficient. Une disponibilité permanente de places est favorable aux visiteurs et aux clients, elle est obtenue en mettant en place des mesures incitant la rotation.

##### Objectifs pour les autres secteurs

###### Secteurs résidentiels à faible et moyenne densité

Le stationnement dans les secteurs résidentiels se fait sur le domaine privé. Le principal objectif pour les zones résidentielles est donc de respecter la norme VSS fixant les besoins en stationnement pour les nouvelles constructions. Le même objectif s'applique aux secteurs de moyenne densité. Dans ces zones il est nécessaire de garantir une offre en stationnement suffisante et correspondant aux besoins des habitants.

###### Secteur Coop

L'objectif dans ce secteur est de garantir un nombre suffisant de places pour les clients de la Coop et pour les futurs habitants du PAD le Corbettaz tout en limitant le stationnement hors case lors des périodes de fortes affluences, notamment durant la période des vacances scolaires hivernales.

###### Secteur des Bains

Sur le parking des Bains, l'objectif est de favoriser le stationnement des clients et des employés des Bains. Ce parking peut également être une solution alternative de stationnement pour les employés du Centre-Bourg et notamment pour les professeurs de l'école afin de pouvoir supprimer le stationnement dans cette zone au profit de l'agrandissement de l'école.

### Secteur de l'école

Le projet sur la place de l'école comprenant son agrandissement et la création de deux autres bâtiments va entraîner un remaniement du stationnement. L'objectif principal dans ce secteur est de requalifier la place de l'école et donc de sécuriser ses abords pour les écoliers. La réduction et la réorganisation de l'offre en stationnement permettra une requalification de cet espace au profit des écoliers notamment.

### Secteur de la télécabine

Au vu de l'occupation du parking durant les périodes de pointe, il est préconisé de réaménager le parking de la télécabine et de favoriser le report modal en amont, en particulier pour les clients de l'infrastructure, grâce à la proximité de l'arrêt de bus.

## **3.2 Mesures par secteurs**

### **Secteurs résidentiels à faible et moyenne densité**

Le stationnement dans le secteur résidentiel de Charmey est géré sur le domaine privé. Aucune place n'est marquée sur le domaine public. Le concept de stationnement se limite à recommander l'utilisation des normes VSS pour l'estimation des besoins des nouvelles constructions.

Le stationnement dans le secteur à moyenne densité est géré également sur le domaine privé. Il y est préconisé d'appliquer le même principe de gestion que celui du secteur résidentiel, c'est-à-dire, utiliser la norme VSS pour dimensionner le stationnement des nouvelles constructions.

### **Secteur Coop**

Le secteur à proximité de la Coop est assujéti à un projet de PAD (PAD « le Corbettaz »), prévoyant la réalisation de trois immeubles. Des commerces, des activités artisanales et tertiaires sont autorisés en rez-de-chaussée. Il sera nécessaire d'éviter les voitures ventouses sur les places destinées aux commerces, afin de favoriser la rotation des places, et de proposer un nombre suffisant de cases aux employés de ce secteur. Pour cela, il est préconisé de proposer un nombre de places suffisant aux habitants, aux employés ainsi qu'aux visiteurs avec un marquage clair. Il est également nécessaire de limiter dans le temps le stationnement des clients des commerces par la mise en place d'une zone bleue limitée à 2 heures. Cette mesure vise à augmenter la rotation des places du secteur sans péjorer les activités commerciales.

Ce projet prévoit également un hôtel. Le stationnement sera privé avec une partie en surface et l'autre en souterrain. D'après le règlement du PAD, 30% au minimum des places seront construites en souterrain. Le concept de stationnement préconise que le stationnement des employés se fasse en souterrain et que les places réservées aux clients soient clairement marquées en surface.

Le parking de la Coop compte aujourd'hui 57 places. Sur certaines d'entre elles (environ 3), la neige déblayée du parking y est entreposée. Toutefois, cette diminution ne semble pas entraîner des problèmes de stationnement durant la semaine. Il est nécessaire d'y favoriser la rotation des cases notamment lors des week-ends de forte affluence, afin qu'il n'y ait pas un report du stationnement exceptionnel sur ce parking.

Suivant le fonctionnement de cette zone à la suite de la réalisation du projet, il est possible pour la Coop de mettre en place une barrière d'accès à son parking (avec validation du ticket à la caisse, par exemple) afin de dissuader un possible report du stationnement en provenance de "La Corbettaz". Le dimanche, cette barrière pourrait être relevée pour absorber les pointes de fréquentation des Bains et de la télécabine.

### **Secteur des Bains**

D'après les observations des situations en périodes creuses et en périodes de pointes, la capacité du parking des Bains répond aux besoins. Au vu de son faible taux d'occupation en semaine et en lien avec le projet d'agrandissement de l'école, il pourrait accueillir les véhicules des enseignants et une zone de dépose-minute pour les parents afin d'éviter les problèmes à la sortie des élèves. Cette

mesure s'accompagne d'une sécurisation des itinéraires piétonniers entre l'école et le parking, comme prévue dans le concept Valtraloc de réaménagement de la traversée de Charmey.

### Secteur du Centre-Bourg

Dans le secteur de l'auberge du Maréchal-Ferrand, le stationnement est privé, ainsi le concept de stationnement ne s'applique pas pour ces cases. De plus, aucun problème n'a été relevé.

Afin d'optimiser l'usage du stationnement dans la rue du Village-d'en-Haut et devant l'auberge du Sapin et de répondre aux besoins des usagers du Centre-Bourg (principalement les habitants et les clients des commerces), il est proposé de créer un parking d'appoint de 35 places en limite du bâti, comme indiqué sur la figure ci-dessous. Pour les véhicules, il sera accessible depuis le parking de la télécabine, alors qu'un cheminement piétonnier (passage le Clos) assurera une liaison directe et attractive vers le Bourg. Ce dernier a pour objectif de pallier au déficit de stationnement constaté précédemment. Ce projet est viable uniquement si la route d'accès est construite en amont. Cette dernière permettra également d'apporter une solution de desserte lors des manifestations de grande ampleur telles que la désalpe, manifestation bloquant l'accès aux villas du Village-d'en-Haut et du quartier de la Petite Fin. La réalisation de cette route est également en lien avec le parking de la télécabine.

Le stationnement sur ce parking sera réglementé par l'emploi d'un disque afin de favoriser la rotation des places. Ainsi la durée de stationnement préconisée est de 2h, en vigueur de 8h à 12h et de 13h à 18h tous les jours de la semaine. Pour les habitants et les employés, un système de vignettes est à envisager. Dans le même temps, une limitation du temps de parcage doit être introduite sur les places de parc dans la rue du Village-d'En-Haut (courte durée – zone bleue). Il est à noter que ces mesures doivent être accompagnées d'une politique de contrôle.



*Parking destiné aux clients et aux habitants du Centre-Bourg*

Une attention particulière sera apportée à l'intégration de ce parking, du fait de sa proximité avec le Centre-Bourg. De plus, il ouvre accès à un parking d'appoint provisoire permettant d'absorber les pointes de fréquentation dont notamment le stationnement aujourd'hui reporté sur la route cantonale. Cet aménagement peu onéreux et simple à mettre en place semble être une solution à court terme. Toutefois, une attention particulière devra être portée sur la remise en l'état des parcelles agricoles utilisées.

Etant donné le nombre peu important de places et au vu du type d'usagers à qui il est principalement destiné, le stationnement payant a été écarté.

### Secteur de l'école

Le projet d'agrandissement de l'école a été déposé au canton. Il prévoit la suppression du stationnement public sur la place durant les périodes scolaires afin de requalifier cet espace au profit du futur centre scolaire. Cette suppression permet également de sécuriser les entrées/sorties des élèves. En effet, ce projet est également en lien avec le réaménagement et la sécurisation de la traversée de la commune et la création d'une dépose-minute sur le parking des Bains.

Le stationnement des enseignants se fera sur le parking des Bains et évitera ainsi le report des véhicules sur les places de la rue du Village d'En Haut.

Il est à noter que qu'une partie des places réservées aux employés de l'administration communale seront par contre conservées. La place sera ouverte exceptionnellement durant les périodes scolaires pour la dépose d'un élève en situation de handicap par exemple.

Une signalisation particulière devra être étudiée et mise en place pour permettre une utilisation appropriée de cette place pour du stationnement d'appoint hors périodes scolaires, dans le cadre notamment d'événements exceptionnels.

### Secteur de la télécabine

Au vu de l'occupation du parking de la télécabine lors des périodes de pointes hivernales, une solution pourrait être d'augmenter l'offre en places de stationnement par l'aménagement d'un parking en surface provisoire. Toutefois, il est préconisé d'encourager au report modal notamment par la création d'un arrêt de bus à proximité immédiate de la télécabine et également par la réorganisation du stationnement par le marquage des places. Ce parking sera payant et comptera au total 166 places auxquelles il est possible d'ajouter les 176 places du parking en gravier-gazon (ce chiffre ne comprend pas les places actuelles devant le musée)<sup>4</sup>. Le total de places disponibles lors des périodes de pointe est donc de 332 cases. Cette mesure vise à réduire également le stationnement hors case si cette dernière s'accompagne d'un contrôle lors des périodes critiques (périodes de fortes affluences).

A moyen terme, comme le montre la figure ci-dessous, son accès se ferait en relation avec la création



Plusieurs variantes de route de liaison ont été étudiées. Celle retenue a un tracé relativement court et une faible emprise spatiale. Elle permet également de désenclaver le quartier de la Petite Fin lors

<sup>4</sup> Le plan du parking envisagé figure en annexe.

d'évènements ponctuels annuels, comme par exemple la désalpe. Toutefois, les étapes de construction de la route de desserte sont dépendantes de l'acquisition des parcelles par la commune. Il est préconisé de créer, dans un premier temps, la partie de la route partant du parking de la télécabine et reliant Le Clos.

A long terme, un parking souterrain est envisagé sous la parcelle 4'128. Toutefois, ce parking doit s'accompagner d'un projet immobilier du secteur afin que l'aménagement soit viable.

### 3.3 Mesures complémentaires

#### Détermination du besoin en stationnement pour les véhicules motorisés

En règle générale, les valeurs de la norme VSS en vigueur s'appliquent.

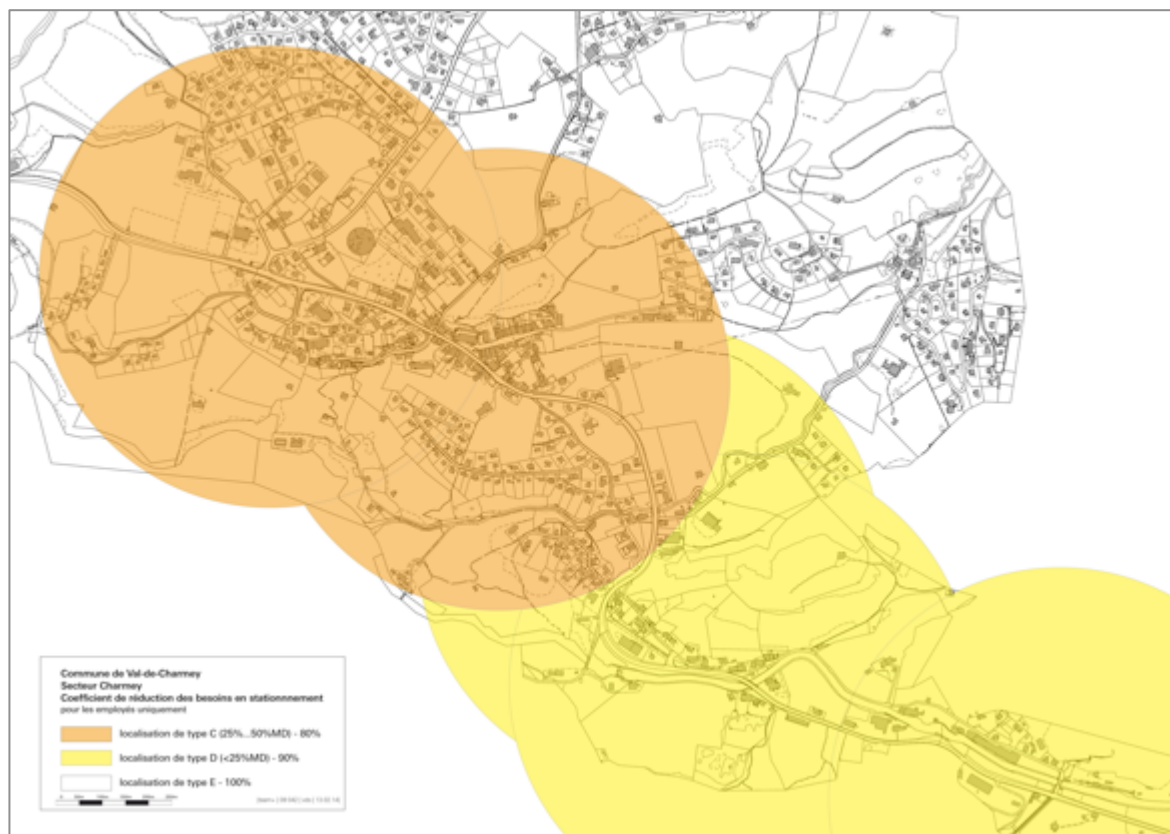
La desserte en transports publics est de 3 à 5 bus par jour pour le secteur Cerniat et 1 bus par heure pour le secteur Charmey. En 2000, 50% de la population résidente travaillait dans la commune. La part de la mobilité douce était de 35% pour les déplacements internes au secteur Charmey et de 2% pour les déplacements vers l'extérieur. La part modale TP était de 25% vers l'extérieur et négligeable pour les déplacements internes.

Afin de maintenir ces parts modales, pour les secteurs situés à proximité d'un arrêt de bus dans le secteur Charmey, l'utilisation d'un coefficient de réduction des besoins est recommandée pour les employés uniquement. Le type de localisation, selon la norme VSS est :

- C pour le centre du village où la part modale des modes doux de 25% à 50%,
- D pour la zone d'activités de Tzintre où la part modale des modes doux est inférieure à 25%.

Dans les deux cas, l'utilisation du haut de la fourchette est retenu, soit un coefficient de 80% pour la localisation C et 90% pour la localisation D.

Afin de tenir compte de la forte variabilité saisonnière des visiteurs, notamment liée au tourisme, pour les places visiteurs, aucun facteur de réduction n'est recommandé. Ce coefficient de réduction s'applique uniquement dans les périmètres définis ci-dessous.



Dans le cadre d'un PAD des dérogations sont cependant possibles conformément à l'art. 65 LATeC<sup>5</sup>. Dans ce cas le stationnement doit être aménagé « conformément à une utilisation judicieuse et mesurée du sol » (art. 62 ReLATeC)<sup>6</sup>.

### 3.4 Stationnement pour vélos

Le besoin en stationnement vélo est déterminé pour les nouvelles constructions par la norme VSS SN 640 065<sup>7</sup>. Il est à noter que dans certains cas, les besoins standards peuvent paraître démesurés. Dans un premier temps, seuls deux tiers des places seront aménagés. Il convient toutefois de réserver les surfaces nécessaires pour l'aménagement du tiers restant.

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

Il est également préconisé, au vu de l'absence d'une offre suffisante en stationnement vélos sur le territoire de la commune, d'aménager des places vélos à proximité des infrastructures touristiques et publiques comme par exemple sur la rue du Village-d'en-Haut, aux Bains, à la télécabine et à l'école.

### 3.5 Stationnement des cars de tourisme

Les aires de stationnement des cars de tourisme se trouvent sur le parking des Bains (3 aires de stationnement) et sur le parking de la télécabine (non marquées). Il n'y a pas de mode de gestion particulier.

<sup>5</sup> 710.1 – Lois sur l'Aménagement du Territoire et les Constructions (LATeC) du 2 décembre 2008 – Canton de Fribourg.

<sup>6</sup> Règlement d'exécution de la Loi sur l'Aménagement du Territoire et les Constructions (ReLATeC) du 1<sup>er</sup> décembre 2009 – Canton de Fribourg.

<sup>7</sup> Stationnement – Détermination des besoins et choix de l'emplacement des aménagements de stationnement pour vélos.

En cas de forte affluence, afin de ne pas encombrer le parking de la télécabine, les cars et bus scolaires déposent leurs clients, puis doivent aller stationner sur le parking des Bains. L'aire de stationnement de ce dernier peut accueillir deux bus simultanément. Toutefois, sur la commune, les bus ne stationnent pas durant de longues durées.



*Aire de stationnement des cars de tourisme sur le parking des Bains*

L'offre en stationnement dédiée aux cars de tourisme est suffisante, elle permet la dépose des visiteurs sur les sites remarquables de la commune.

### 3.6 Complémentarité d'usage

Dans les secteurs mixtes, la complémentarité d'usage sera examinée afin de ne pas surévaluer inutilement l'offre en stationnement. Ainsi, un décalage dans le temps des différentes activités pourra aboutir à une complémentarité partielle de l'offre en stationnement.

Une complémentarité d'usage est envisagée sur le parking des Bains pour les enseignants de l'école et des parents d'élèves durant la semaine du fait de la suppression d'un grand nombre de cases sur cette place liée l'agrandissement de l'école.

De même, avec la densification du secteur Coop, les opportunités de complémentarité d'usage devront être explorées.

### 3.7 Principes de compensation lors de la rénovation des bâtiments protégés

La zone du centre-village se caractérise par des habitations anciennes, protégées, n'offrant pas (pour la majorité) de possibilité de stationnement sur leur parcelle. Ainsi, il est nécessaire de palier au manque de places, souligné par les habitants de ce secteur, par la création d'un parking en surface, comme évoqué précédemment (cf. §3.2). Seuls les habitants de la rue du Village d'En Haut, de la rue du Centre et de Le Clos peuvent bénéficier de cette mesure compensatoire, au moyen d'un macaron permettant un accès illimité au parking Bourg-Centre. Une taxe de compensation pourrait alors être perçue par la commune.

### 3.8 Gestion des affluences touristiques exceptionnelles

Le secteur de la commune particulièrement touché par le stationnement anarchique lors des périodes d'affluence est le parking de la télécabine. Du stationnement le long de la route cantonale a été observé lors des relevés.

A court terme, la création d'un parking provisoire à proximité de la télécabine est proposée, il s'agit d'un aménagement léger sur la parcelle 4'128, accessible par la route d'accès au parking Centre-Bourg.

A long terme, dans le cadre du développement de la parcelle 4'128, un parking souterrain pourrait être aménagé dans le prolongement du parking actuel ; il permettra d'augmenter la capacité globale en stationnement.

### 3.9 Conséquences des mesures

Les mesures proposées visent à une meilleure organisation et gestion du stationnement. En effet, en limitant la durée du stationnement en Centre-Bourg, l'utilisation des places publiques par des véhicules ventouses est réduite, la rotation du stationnement est favorisée pour les clients et visiteurs. La charge de trafic est susceptible d'augmenter.

Afin de limiter les nuisances, les mesures proposées notamment dans le Centre-Bourg sont liées à la réorganisation des circulations dans ce secteur, dont la mise en place d'une zone à vitesse modérée.

## 4 SYNTHÈSE

Le concept de stationnement développé dans cette étude permet à la commune de Val-de-Charmey une mise en conformité avec la législation cantonale, à savoir l'obligation pour les pôles touristiques cantonaux d'élaborer un tel concept.

Le concept de stationnement intègre la problématique de gestion des pointes hivernales ainsi que la prise en compte des besoins des usagers du Centre-Bourg, notamment.

Le concept proposé intègre également la thématique du stationnement dans les projets en développement sur la commune dont, par exemple l'agrandissement de l'école et la création d'une route d'accès et un parking au niveau de la télécabine.

| Secteurs                                                | Mesures proposées                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|---------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Secteur résidentiels à faible et moyenne densité</i> | Recommander l'utilisation de la norme VSS pour l'estimation des besoins pour les deux secteurs.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <i>Secteur Coop</i>                                     | Dimensionner le stationnement pour le projet de PAD sur la base de la norme VSS<br>Mise en place d'une zone bleue sur le parking de la Coop pour favoriser la rotation des places pour répondre aux besoins de la Coop<br>A long terme, prévoir l'installation d'une barrière d'entrée avec la première heure de stationnement gratuite                                                                                                                                                                                                      |
| <i>Secteur des Bains</i>                                | Garantir un nombre de places suffisant pour les clients et les employés des Bains<br>Conserver des espaces réservés aux cars de tourisme<br>Offrir des places pour les employés du centre scolaire<br>Aménager une dépose-minute sécurisée dédiée aux élèves du centre scolaire en lien avec le projet de sécurisation de la traversée de la commune                                                                                                                                                                                         |
| <i>Secteur du Centre-Bourg</i>                          | Favoriser la rotation des places dans la rue du Village d'En Haut par la mise d'une zone bleue et un stationnement limité dans le temps en faveur des clients des commerces<br>Mettre en place un système de vignette de stationnement pour les employés et les habitants<br>Réaliser un parking d'appoint de 35 places pour les habitants et les employés du centre-bourg géré par des vignettes habitants/employés et mis en zone bleue pour les autres usagers<br>Mettre en place un contrôle du respect des limitations de stationnement |
| <i>Secteur de l'école</i>                               | Supprimer le stationnement dédié aux employés et aux visiteurs de l'école, ce qui permet une requalification de cet espace<br>Créer une zone de dépose-minute sur le parking des Bains pour sécuriser les entrées/sorties des élèves<br>Déplacer le stationnement des employés sur le parking des Bains                                                                                                                                                                                                                                      |
| <i>Secteur de la télécabine</i>                         | Assurer une offre suffisante de places en stationnement pendant les périodes de pointe avec la création d'un parking provisoire<br>Réorganiser le parking devant la télécabine et rendre le stationnement payant afin de favoriser le report modal                                                                                                                                                                                                                                                                                           |

Bulle, le 15 février 2017

► **team +**

Christian Jaeger, ing dipl EPFL  
Laure Testenière, géographe

5 ANNEXE

5.1 Plan d'aménagement du parking de la télécabine (source : CSD)



5.2 Synthèse de l’occupation du stationnement

