



Rapport 2026-DIME-44

Ordonnance concernant l'attribution et la gestion des places de stationnement pour voitures du personnel de l'Etat

Nous avons l'honneur de vous soumettre le rapport explicatif accompagnant le projet de révision de l'arrêté concernant l'attribution et la gestion des places de stationnement pour voitures du personnel de l'Etat datant de 1991.

Table des matières

1	Introduction	2
2	Commentaire des dispositions	2
3	Conséquences financières et en personnel	7

1 Introduction

Le 12 juillet 1991, le Conseil d'Etat a adopté l'arrêté concernant l'attribution et la gestion des places de stationnement pour voitures (RSF 122.98.11), entré en vigueur le 1^{er} août 1991. Cet arrêté vise à encadrer l'attribution et la gestion des places de stationnement mises à disposition des collaborateurs et collaboratrices de l'administration cantonale, afin d'en assurer une répartition équitable entre le personnel ainsi qu'une utilisation rationnelle de ces infrastructures.

Depuis son adoption, les comportements de mobilité ainsi que les pratiques de gestion du stationnement ont sensiblement évolué, rendant nécessaire une adaptation du cadre réglementaire. L'amélioration de l'offre en transports publics, l'essor du vélo électrique et la généralisation du télétravail ont en effet modifié les besoins et les habitudes de déplacement, influençant directement les critères d'attribution des places de stationnement.

Par ailleurs, la gestion du stationnement doit poursuivre et renforcer la logique d'optimisation des infrastructures existantes, visant notamment à favoriser une utilisation plus efficiente des places disponibles, à encourager leur mutualisation et à développer des formes de complémentarité d'usage, en collaboration avec des acteurs privés ainsi qu'avec les autorités communales.

En outre, la tarification des places de stationnement n'a pas été adaptée aux prix du marché depuis l'entrée en vigueur de l'arrêté. Les montants actuellement perçus ne reflètent plus les coûts réels supportés par l'Etat, en particulier en matière d'amortissement, de location, de gestion et d'entretien. Cette situation conduit à un subventionnement implicite du stationnement individuel motorisé, les places mises à disposition des collaborateurs et collaboratrices étant facturées à un tarif inférieur aux coûts effectivement supportés par l'Etat, en particulier lorsqu'elles sont louées auprès de tiers. A titre d'exemple, les places de stationnement couvertes sont actuellement facturées 93 francs par mois, alors que les loyers pratiqués sur le marché se situent entre 120 et 180 francs par mois dans l'agglomération de Fribourg et entre 100 et 150 francs dans le reste du canton. Les places non couvertes sont quant à elles facturées 35 francs par mois, alors que les prix du marché se situent entre 40 et 80 francs par mois dans l'agglomération de Fribourg et entre 40 et 60 francs par mois dans le reste du canton.

Dans ce contexte, le projet de révision prévoit plusieurs adaptations d'ordre général, visant notamment à actualiser une terminologie devenue en partie obsolète, à intégrer le langage inclusif ainsi qu'à restructurer l'acte afin de clarifier la répartition des compétences et de préciser son champ d'application, désormais centré sur les collaborateurs et collaboratrices de l'Etat, à l'exclusion des tiers et des étudiants. Les principales modifications s'articulent autour de trois axes centraux : premièrement, l'adaptation des critères d'attribution des places de stationnement ; deuxièmement, la révision de la tarification – pour laquelle trois variantes sont proposées – ; et enfin, l'optimisation de la gestion des infrastructures de stationnement, notamment par la formalisation de la mutualisation des places et le développement de formes de complémentarité d'usage.

2 Commentaire des dispositions

Avant d'entrer dans le détail des dispositions, il convient de relever que le titre de l'acte a été modifié afin de préciser qu'il s'agit désormais d'une ordonnance concernant les places de stationnement pour voitures destinées au personnel de l'Etat. Cette modification reflète également l'évolution de la forme juridique de l'acte. En effet, selon la nouvelle Constitution cantonale, les actes législatifs adoptés par une autorité autre que le Grand Conseil doivent revêtir la forme d'une ordonnance ou d'un règlement (art. 91 al. 2 Cst.).

Par ailleurs, le considérant a été adapté au langage inclusif et les objectifs de l'acte ont été ajustés afin d'y intégrer la promotion de la mobilité douce.

Art. 1 Objet (modifié)

Il convient de relever que l'article initial a été scindé en trois articles distincts (art. 1 Objet, art. 2 Champ d'application et art. 3 Compétences).

Dans sa nouvelle formulation, l'article 1 est recentré et précisé : il règle l'attribution et la gestion des places de stationnement dont l'Etat dispose, en propriété ou en location, pour les collaborateurs et collaboratrices de l'administration cantonale. Les étudiants et les tiers¹ ne sont plus mentionnés dans le champ d'application de l'ordonnance, afin de garantir la cohérence de son objectif ainsi que la pertinence des critères d'attribution. Cette suppression se justifie dans la mesure où la gestion du stationnement des étudiants relève de l'autonomie des hautes écoles et des universités, tandis que celle des tiers relève de la stratégie immobilière de l'Etat, mise en œuvre par le Service des bâtiments.

Art. 2 Champ d'application (nouveau)

Ce nouvel article vise à clarifier le champ d'application de l'ordonnance, sans en modifier la portée. L'alinéa 1 indique que les dispositions s'appliquent aux places de stationnement mises à disposition de la Chancellerie d'Etat, des Directions et des Etablissements de l'Etat, ainsi qu'aux collaborateurs et collaboratrices qui y sont rattaché-e-s. Il est précisé que les dispositions applicables à la Chancellerie d'Etat et aux Directions s'appliquent par analogie au Secrétariat du Grand Conseil et au Pouvoir judiciaire. Cette précision vise à garantir une application cohérente des règles de gestion et d'attribution des places de stationnement au sein des différentes autorités cantonales.

L'alinéa 2 définit les Etablissements concernés. Il renvoie à la liste figurant à l'article 2 du Règlement du 17 décembre 2002 du personnel de l'Etat, tout en indiquant que les autres établissements d'instruction relevant de l'Etat sont également compris dans la notion d'« Etablissements ». Lorsque les circonstances le justifient, le Conseil d'Etat peut accorder des exceptions d'application à cette liste.

A noter que l'ancien article 2 « Création et location de places » est abrogé. En effet, la loi du 2 décembre 2008 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATEC) ainsi que son règlement d'exécution du 1^{er} décembre 2009 (ReLATEC) contiennent déjà des dispositions relatives à la création et à la réglementation des places de stationnement à prévoir dans le cadre des projets de construction, notamment lors des procédures de permis de construire. Il n'est dès lors pas nécessaire de la prévoir à nouveau dans la présente ordonnance.

Art. 3 Compétences (nouveau)

Cette disposition clarifie la répartition des compétences en matière d'attribution et de gestion des places de stationnement entre le Service des bâtiments, qui agit en tant que Service central chargé de la gestion du patrimoine immobilier de l'Etat, et les différentes autorités concernées (Chancellerie d'Etat, Directions, Secrétariat du Grand Conseil et Pouvoir judiciaire).

S'agissant des établissements de l'Etat, leur autonomie est maintenue pour régler l'attribution et la gestion des places de stationnement, conformément aux principes de la présente ordonnance, afin de tenir compte de leurs spécificités organisationnelles et des besoins liés à leurs activités. Les dispositions qu'ils arrêtent demeurent toutefois soumises à l'approbation de la Direction dont ils relèvent.

Art. 4 Demande d'attribution de place et durée de validité de l'autorisation (modifié)

Le présent article correspond à l'article 3 de l'arrêté actuellement en vigueur. Il fait l'objet d'adaptations au premier alinéa, portant sur l'usage du langage inclusif ainsi que sur quelques ajustements rédactionnels visant à préciser la procédure de dépôt des demandes pour le personnel.

S'agissant du deuxième alinéa, celui-ci a été modifié afin d'introduire l'obligation de renouveler l'autorisation de stationnement tous les cinq ans. Cette modification vise à permettre un réexamen périodique de l'attribution des places de stationnement et à vérifier que les conditions d'octroi demeurent remplies. Afin de tenir compte des

¹ Par tiers, il faut entendre la mise à disposition de places de stationnement à des entités externes à l'Etat, telles que des entreprises privées.

contraintes d'organisation familiale, notamment liées à la rentrée scolaire, le renouvellement des autorisations devrait intervenir avant la rentrée scolaire, par exemple au 30 juin.

Enfin, un alinéa 3 est introduit afin de prévoir l'obligation, pour les collaborateurs et collaboratrices, d'annoncer sans délai toute modification des circonstances susceptible d'influencer la priorité ou le droit à l'obtention d'une place de stationnement. Cette disposition vise à garantir une attribution des places conforme à la situation effective des usagers et usagères des places de stationnement et à assurer une gestion équitable des places de stationnement.

Art. 5 Critères d'attribution (modifié)

Les dispositions relatives aux critères d'attribution des places de stationnement mises à disposition de la Chancellerie d'Etat, des Directions ainsi que des Etablissements, définies à l'article 4 de l'arrêté en vigueur, ont été révisées. Tout d'abord, l'alinéa 2, qui excluait en principe l'octroi d'une place aux collaborateurs et collaboratrices disposant de transports publics satisfaisants, a été supprimé, dès lors que cette règle figure déjà parmi les critères d'attribution (al. 2 let. e).

L'ordre de priorité pour l'attribution des places de stationnement a également été adapté. Désormais, les collaborateurs et collaboratrices en situation de handicap et tributaires de leur véhicule privé sont placés en tête de l'ordre d'attribution afin de tenir compte de leurs besoins spécifiques de mobilité (al. 2 let. a).

Les magistrats occupent désormais le deuxième rang dans cet ordre de priorité (al. 2 let. b).

Au troisième rang de l'ordre de priorité figurent les collaborateurs et collaboratrices astreint-e-s à des horaires de travail irréguliers, notamment lorsque la prise de service intervient avant 6h00 ou se termine après 20h00 et que l'offre de transports publics ne permet pas d'assurer le trajet domicile-travail. Ces horaires correspondent à la définition du travail de nuit prévue à l'article 47 du Règlement du personnel de l'Etat (RPers). L'introduction de ce critère vise à tenir compte des contraintes professionnelles particulières liées à ce type d'horaires (al. 2 let. c).

Le quatrième rang de priorité concerne les collaborateurs et collaboratrices qui doivent recourir à leur véhicule privé pour les besoins du service. Les dispositions relatives à cette catégorie ont été simplifiées : la distinction auparavant opérée entre une utilisation régulière, assortie d'une limite de 1000 kilomètres parcourus pour pouvoir entrer dans le rang de priorité, et une utilisation sporadique du véhicule a été supprimée, au profit d'un critère plus général fondé sur la nécessité d'utiliser un véhicule privé dans le cadre de l'activité professionnelle. Il convient toutefois de préciser que les unités doivent, dans la mesure du possible, en cas d'offre de transports publics insuffisante, mettre à disposition des véhicules de service ou recourir à des solutions d'autopartage (telles que Mobility), de sorte que l'utilisation d'un véhicule privé pour les déplacements professionnels demeure exceptionnelle.

L'avant-dernière catégorie concerne les collaborateurs et collaboratrices ne disposant pas de transports publics satisfaisants pour leurs déplacements pendulaires. A cet égard, a été retenue comme définition d'un déplacement en transports publics insatisfaisant (cf. alinéa 3) une durée totale de trajet en transports publics – temps d'attente et correspondances compris – au moins deux fois supérieure à celle du trajet effectué en voiture (al. 2 let. e).

Enfin, viennent les autres collaborateurs et collaboratrices. Cette disposition laisse une marge d'appréciation à la Chancellerie d'Etat, aux Directions ainsi qu'aux Etablissements pour l'attribution d'éventuelles places de stationnement restantes, sur la base de critères qui leur sont propres.

Art. 6 Conditions de stationnement (modifié)

Cet article, correspondant à l'article 5 de l'arrêté actuellement en vigueur, modifie les conditions d'utilisation des places de stationnement afin d'en optimiser la gestion. A cet effet, l'alinéa 1 est adapté et précise que les places de stationnement sont, en principe, attribuées pour une utilisation durant les heures de bureau, soit entre 6h00 et 20h00 du lundi au vendredi, hors jours fériés officiels, conformément à l'article 17 du Règlement du 15 juin 2009 sur le temps de travail du personnel de l'Etat. Cette précision vise à encadrer l'utilisation des places et à permettre, lorsque cela est possible, le développement de formes de complémentarité d'usage en dehors de ces horaires.

Des dérogations aux heures de stationnement sont toutefois prévues lorsque les besoins du service ou la nature de l'activité exercée le justifient, afin de tenir compte des contraintes professionnelles propres à certains services. Enfin,

les dispositions relatives à la mutualisation (pool) des places sont désormais regroupées dans un article distinct (cf. art. 7 « Mutualisation »).

L'alinéa 2 est également modifié et introduit la possibilité, pour les titulaires d'une place de stationnement, de céder temporairement l'usage de celle-ci à un collaborateur ou à une collaboratrice, notamment en cas de réduction du taux d'activité, d'absence ou de vacances. Cette disposition vise à favoriser une utilisation plus efficiente des places de stationnement en permettant leur réattribution temporaire à l'interne lorsque le ou la titulaire ne les utilise pas et que des collaborateurs ou collaboratrices non ayants droit peuvent ponctuellement en avoir besoin.

Enfin, un nouvel alinéa 3 est introduit, prévoyant qu'il est interdit de céder l'usage des places de stationnement attribuées à des personnes externes à l'administration cantonale.

Art. 7 Mutualisation (nouveau)

Le présent article constitue une nouvelle disposition visant à ancrer formellement la pratique déjà existante de mutualisation des places de stationnement afin d'optimiser l'utilisation des infrastructures de stationnement. En effet, près de la moitié des places de stationnement sont déjà attribuées sous forme de places mutualisées.

L'alinéa 2 prévoit que la Chancellerie, les Directions et les Etablissements communiquent au Service des bâtiments le taux de places de stationnement à mutualiser. Cette disposition vise à leur laisser une marge d'appréciation dans la détermination du taux de mutualisation applicable. Il convient de relever que le Service des bâtiments peut formuler des recommandations quant au taux de mutualisation à appliquer.

L'alinéa 3 prévoit que le taux de mutualisation est actualisé en fonction de l'évolution du taux d'occupation et des besoins en stationnement. Il est proposé de procéder à cette actualisation annuellement, au 30 juin, à l'instar de l'échéance retenue pour les demandes de renouvellement des places de stationnement (cf. art. 4 al. 2). La Chancellerie d'Etat, les Directions ainsi que les Etablissements conservent toutefois la possibilité d'actualiser leur taux de mutualisation en tout temps en fonction de l'évolution de leurs besoins.

Art. 8 Taxes de stationnement (modifié)

Le présent article 8 correspond à l'article 6 de l'arrêté actuellement en vigueur et fait l'objet des modifications suivantes. Premièrement, les taxes de stationnement sont actualisées à l'alinéa 1 afin de mieux correspondre aux prix du marché.

En effet, l'Etat encaisse 1'103'772 francs pour 1'821 places sous gestion du service des bâtiments. Pour 666 de ces places l'Etat est locataire et verse un loyer de 1'039'463 francs. La mise à disposition de ces places au personnel à des tarifs inférieurs aux coûts effectivement supportés par l'Etat, en particulier pour les places louées auprès de tiers à des prix supérieurs à ceux facturés aux collaborateurs et collaboratrices, engendre un déficit annuel estimé à environ 500'000 francs. Dans ce contexte, trois alternatives tarifaires sont proposées ci-dessous.

Variante 1 : La première variante prévoit une adaptation des taxes mensuelles par l'introduction d'une tarification différenciée des places de stationnement selon leur catégorie (nominative ou mutualisée ; couverte ou non couverte), appliquée de manière uniforme à l'ensemble des sites du canton, indépendamment de leur localisation. Dans ce cadre, les taxes de stationnement sont fixées comme suit :

Catégorie	Tarif
Places nominatives couvertes	120 CHF
Places nominatives non couvertes	70 CHF
Places mutualisées couvertes	100 CHF
Places mutualisées non couvertes	50 CHF

Variante 2 : La deuxième variante prévoit une adaptation des taxes mensuelles reposant sur une tarification différenciée des places de stationnement, fondée à la fois sur leur catégorie et sur leur localisation. Elle distingue

ainsi les places situées à l'intérieur du périmètre de l'Agglomération de Fribourg de celles situées en dehors de celui-ci. Cette distinction se justifie par le fait que la majorité des places de stationnement mises à disposition du personnel de l'Etat se situent au sein de l'Agglomération de Fribourg, où l'offre en transports publics est plus développée. Dans cette logique, les places situées en dehors de ce périmètre bénéficient d'une réduction de 10 % par rapport à celles situées à l'intérieur. Dès lors, les taxes de stationnement sont fixées comme suit :

Catégorie	Tarif – Agglomération	Tarif – Hors agglomération
Places nominatives couvertes	120 CHF	108 CHF
Places nominatives non couvertes	70 CHF	63 CHF
Places mutualisées couvertes	100 CHF	90 CHF
Places mutualisées non couvertes	50 CHF	45 CHF

Variante 3 : Enfin, la troisième variante prévoit une adaptation des taxes mensuelles fondée sur une tarification différenciée des places de stationnement selon leur catégorie ainsi que selon le niveau de qualité de desserte en transports publics des sites (catégories A à E), tel que défini dans le Plan directeur cantonal. Dans cette logique, les sites bénéficiant d'une très bonne ou d'une bonne desserte (catégories A et B) sont soumis à des taxes plus élevées que ceux présentant une desserte moyenne (catégorie C) ou faible à très faible (catégories D et E).

Catégorie	Tarif – Desserte A et B	Tarif – Desserte C	Tarif – Desserte D et E
Places nominatives couvertes	150 CHF	120 CHF	100 CHF
Places nominatives non couvertes	75 CHF	65 CHF	55 CHF
Places mutualisées couvertes	130 CHF	100 CHF	80 CHF
Places mutualisées non couvertes	60 CHF	50 CHF	40 CHF

Précision d'application : Lorsqu'un site se situe à cheval entre deux niveaux de desserte en transports publics (par exemple entre les catégories A–B et C, ou entre C et D–E), le tarif applicable correspond à la moyenne des montants fixés pour les niveaux de desserte concernés.

Les alinéas 2, 3 et 4 précisent certaines modalités relatives à la perception et à l'adaptation des taxes de stationnement. Ils prévoient notamment l'adaptation des tarifs au renchérissement ainsi que les modalités de perception. Ils indiquent également que la taxe de stationnement est due mensuellement et qu'elle n'est pas suspendue en cas de vacances, de maladie, d'accident ou de service militaire.

Il convient de relever que l'ancien article 8 « Zone bleue et parcomètres » est abrogé, dès lors qu'il n'est plus adapté aux pratiques actuelles. En effet, la numérisation des systèmes de gestion du stationnement permet aujourd'hui, dans de nombreux cas, de gérer le paiement du stationnement ainsi que d'en adapter la durée. Partant, une telle disposition n'apparaît plus nécessaire dans la présente ordonnance. Le cas échéant, des règles internes propres aux Directions et aux Etablissements pourront être prévues afin d'encadrer ces situations.

Art. 9 Complémentarité d'usage (nouveau)

Ce nouvel article consacré au développement de la complémentarité d'usage vise à optimiser la gestion et l'utilisation des infrastructures de stationnement existantes. En dehors des heures de bureau (20h00 – 6h00), ainsi que durant les week-ends et les jours fériés, le Service des bâtiments et les Etablissements louent, en principe, les places de stationnement à des tiers, pour autant que les conditions techniques soient réunies. La mise en œuvre de cette complémentarité d'usage suppose notamment que les conditions techniques et de sécurité permettent de séparer clairement l'accès aux places de stationnement des locaux administratifs ou des zones sensibles du bâtiment. Elle est dès lors exclue lorsqu'elle entraînerait un risque d'accès non autorisé aux bâtiments. Tel est par exemple actuellement le cas du parking du bâtiment des finances (BAD). Cette disposition permet ainsi le développement de synergies avec des partenaires privés ou des autorités publiques. Il est toutefois précisé que la complémentarité d'usage ne peut être mise en œuvre que pour autant qu'elle ne compromette pas le bon fonctionnement du service public.

Enfin, l'alinéa 2 prévoit que les conditions et les tarifs applicables sont fixés par le Service des bâtiments et les Etablissements, afin de permettre une gestion flexible et adaptée à leurs spécificités.

Art. 10 Fin, modification et retrait (modifié)

Le présent article 10 correspond à l'article 7 de l'arrêté actuellement en vigueur. Les dispositions sont globalement inchangées. Elles ont toutefois fait l'objet de quelques adaptations d'ordre terminologique. Il convient également de relever que l'alinéa 1 a été complété afin de préciser que l'autorisation prend également fin lorsqu'elle arrive à échéance sans être renouvelée. Cette précision vise à assurer la cohérence avec l'article 4 « Demande d'attribution de place et durée de validité de l'autorisation », lequel prévoit que l'autorisation est délivrée pour une durée de cinq ans.

Art. 11 Contrôle (modifié)

La principale modification du présent article, correspondant à l'article 9 de l'arrêté actuellement en vigueur, consiste à intégrer les Etablissements, aux côtés du Service des bâtiments, parmi les entités chargées du contrôle des places de stationnement. Cette adaptation tient compte de l'autonomie dont disposent les Etablissements en matière de gestion et d'attribution des places de stationnement et implique, par conséquent, qu'ils en assurent également le contrôle.

Art. 12 Réclamation et recours (modifié)

Les dispositions du présent article, actuellement fixées à l'article 10 de l'arrêté en vigueur, demeurent globalement inchangées. Le principal changement concerne toutefois l'alinéa 2, qui précise que la décision rendue sur réclamation peut faire l'objet d'un recours auprès du Conseil d'Etat dans un délai de 30 jours.

Art. 13 Dispositions transitoires (nouveau)

Compte tenu des modifications apportées aux critères d'attribution des places de stationnement, il est prévu une période transitoire de deux ans durant laquelle les critères prévus à l'article 4 de l'arrêté du 12 juillet 1991 concernant l'attribution et la gestion des places de stationnement pour voitures continueront à s'appliquer. Cette disposition transitoire vise à permettre une mise en œuvre progressive du nouveau système d'attribution et à laisser à la Chancellerie d'Etat, aux Directions ainsi qu'aux Etablissements le temps nécessaire pour adapter leurs pratiques et réévaluer les situations individuelles concernées. Elle tend également à éviter des réattributions immédiates susceptibles d'entraîner des changements importants pour les collaborateurs et collaboratrices concernés, notamment en matière d'organisation des déplacements pendulaires. Dans cette perspective, les nouvelles dispositions de l'article 5 du projet d'ordonnance ne s'appliqueront qu'à compter du 1^{er} janvier 2029.

Par ailleurs, l'alinéa 2 prévoit une entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2029 des dispositions relatives à la complémentarité d'usage des places de stationnement prévues à l'article 9 du projet d'ordonnance. Ce délai doit permettre la mise en place de la complémentarité d'usage ainsi que la coordination requise avec les acteurs publics et privés concernés.

3 Conséquences financières et en personnel

Il est attendu du projet de révision de l'acte une augmentation des recettes résultant de l'adaptation des montants des taxes de stationnement, ainsi que du développement de la complémentarité d'usage.

En ce qui concerne les recettes actuelles issues des taxes de stationnement, celles-ci, hors prise en compte des coûts d'entretien, d'amortissement et de location, sont estimées à environ 1 103 772 francs par an. L'actualisation des taxes permettrait de générer des recettes supplémentaires, dont les montants, selon la variante retenue, sont présentés ci-dessous.

Estimations des recettes (adaptation des taxes de stationnement)	Situation actuelle	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Recettes annuelles (CHF)	1 103 772	1 608 960	1 598 088	1 935 180
Recettes supplémentaires par rapport à la situation actuelle (CHF)	–	505 188	494 316	831 408
Evolution (%)	–	46 %	45 %	75 %

Les estimations montrent que l'actualisation des taxes entraînerait une hausse des recettes, comprise entre 494 316 francs et 831 408 francs par année selon la variante retenue. Les variantes 1 et 2 présentent des effets comparables, de l'ordre de 45 %. Le faible écart entre ces deux variantes s'explique par le nombre limité de sites recensés disposant de places de stationnement en dehors de l'Agglomération de Fribourg. En effet, seules 5 % des places de stationnement actuellement gérées par le Service des bâtiments se situent hors de ce périmètre. Il convient toutefois de préciser que certaines places de stationnement ne sont, à ce jour, pas recensées, notamment des places extérieures situées en dehors du Grand Fribourg ainsi que certaines places de stationnement des établissements scolaires. La variante 3 se distingue quant à elle par une augmentation plus marquée des recettes, avec une progression d'environ 75 %. Cela s'explique par le fait que, sur les 60 sites où des places de stationnement de l'Etat ont été recensées, 59 se situent dans des zones bénéficiant d'une très bonne ou bonne desserte en transports publics (niveaux A et B) et sont dès lors soumis à une taxe de stationnement plus élevée.

S'agissant des revenus issus de la complémentarité d'usage, 558 places de stationnement – sur la base de l'attribution actuelle et du potentiel identifié – seraient disponibles à la location en dehors des heures de bureau, le week-end et les jours fériés, conformément à l'article 9 « Complémentarité d'usage ». Etant donné que ces places se situent majoritairement en ville de Fribourg, une tarification correspondant aux pratiques actuelles a été retenue, à savoir : 1 franc par heure en dehors des heures de bureau en semaine, 2 francs par heure le samedi, et 1 franc par heure le dimanche et les jours fériés. Les estimations reposent sur une année-type comprenant 52 samedis, 52 dimanches et 9 jours fériés, en partant de l'hypothèse que 6 de ces jours fériés tombent sur des jours ouvrables, afin d'éviter tout double comptage avec les week-ends. Pour les jours ouvrables, seules les heures situées en dehors des heures de bureau sont prises en compte, soit 10 heures par nuit (de 20h00 à 6h00). Sur cette base, le potentiel annuel brut maximal s'élève à 3 586 824 francs en cas d'occupation complète (100 %). Afin de tenir compte d'un usage effectif vraisemblablement partiel, plusieurs hypothèses de taux d'occupation ont été retenues.

Estimations des recettes (complémentarité d'usage)	
Hypothèse de taux d'occupation	Recettes annuelles (CHF)
20 %	717 365
40 %	1 434 730
60 %	2 152 094
80 %	2 869 459

Ainsi, la prise en compte conjointe de l'adaptation des taxes de stationnement et du développement de la complémentarité d'usage permet d'estimer une augmentation annuelle des recettes comprise entre environ 1,2 million et 3,7 millions de francs, selon la variante retenue et les hypothèses de taux d'occupation.

Pour ce qui est des conséquences en personnel, il convient de relever que la mise en œuvre du projet n'entraîne pas de besoins supplémentaires en ressources humaines.