

Fribourg, le 22.09.2023

COMMUNIQUÉ - VILLE DE FRIBOURG

Le Centre Fribourg-Ville s'engage pour une révision équilibrée et non clivante du règlement sur le parcage prolongé

La Ville de Fribourg a lancé une consultation sur la révision de son règlement sur le parcage prolongé. Pour Le Centre Fribourg-Ville, cette révision, qui restreint l'accès aux vignettes-habitants et double son prix, est trop rigide et idéologique. Le Conseil communal oublie que le stationnement reste un besoin des habitantes et habitants et fait porter à ces derniers les conséquences de ses suppressions de places de parking.

Le Centre Fribourg-Ville est conscient de la nécessité de réviser ce règlement datant des années 90 et de l'adapter aux nouvelles réalités. Notre section a toujours défendu une vision multimodale de la mobilité, dans laquelle les différents modes de transports coexistent : TP et P+R efficaces, promotion du covoiturage, places en souterrains avec téléjalonnement et maintien de places en surface dans les quartiers pour les habitantes et habitants.

Après ses suppressions de places au détriment des visiteurs, le Conseil communal s'attaque désormais aux habitantes et habitants. Le zèle à mettre des bâtons dans les routes des automobilistes ne se retrouvent pas dans les alternatives qui leur sont proposés. Bien qu'il n'ose pas l'assumer, le Conseil communal ne veut plus de voitures mais ne fait rien pour offrir une alternative crédible. Il joue même au pompier pyromane, en invoquant qu'il n'y aurait plus assez de places pour les visiteurs et qu'il faut donc limiter les vignettes-habitants, alors que c'est là la conséquence de sa politique de réduction des places.

Cette révision, rigide à l'extrême, ne tient pas compte des besoins de la population et lui fait supporter les conséquences des suppressions de place, y compris financièrement en doublement le prix annuel de la vignette-habitant de 400.- francs à 800.- francs, alors qu'il y a de moins en moins de places disponibles et que le pouvoir d'achat général diminue. Avec cette approche punitive et idéologique, le Conseil communal alimente les clivages entre usagers et prend le risque d'un référendum.

Afin d'aboutir à une révision équilibrée et non-clivante, Le Centre Fribourg-Ville a émis les propositions suivantes dans le cadre de la consultation :

- Ancrer le principe d'une vignette par logement, mais maintenir la possibilité de rares exceptions sur demande motivée, lorsque la situation le justifie.
- Introduire une nouvelle vignette multi-zones pour les entreprises de la Ville de Fribourg qui ont un usage indispensable et quotidien d'un véhicule sur le territoire communal.
- Permettre aux bénéficiaires d'une vignette d'obtenir une vignette temporaire dans une zone limitrophe en cas de chantiers longs et importants empiétant sur un nombre considérable de places de stationnement de leur zone.
- Réduire l'augmentation du prix annuel de la vignette de 800.- francs à 600.-.

La prise de position complète est annexée.

POUR TOUT COMPLÉMENT D'INFORMATION

Simon Murith, Président Le Centre Fribourg-Ville, Conseiller général, 077 465 29 41

Ville de Fribourg

Consultation sur la révision du règlement sur le stationnement prolongé

Prise de position du Centre Fribourg-Ville

Généralités

1. Pour Le Centre Fribourg-Ville, l'avenir de la mobilité en général, mais encore plus en zone urbaine, se trouve dans la multimodalité. La population doit pouvoir facilement combiner les moyens de transports dans le cadre d'un même trajet, de sorte qu'il convient d'organiser les différentes interfaces (gares, réseaux TP, stationnement, liaison de mobilité douce, ...) entre elles. Pour notre section, la mobilité motorisée y a sa place.

De notre point de vue, la révision du règlement sur le parcage prolongé devrait défendre cette multimodalité et permettre l'intégration harmonieuse des besoins en trafic motorisé de la population, encore réels, en balançant de manière proportionnée les intérêts parfois contradictoires de la libération de l'espace public et d'un accès facile à la ville.

2. D'une manière générale, si Le Centre Fribourg-Ville reconnaît que le règlement en vigueur date donc, notre section estime que la révision proposée va trop loin, est trop rigide et poursuit une politique de stationnement punitive, à l'encontre des besoins de la population de la ville de Fribourg. La révision proposée découle d'une approche idéologique, qui ne fera qu'accentuer les clivages déjà fortement présents en ville en matière de mobilité.

En particulier, nous regrettons l'absence d'exception pour les rares cas où deux autorisations dans un ménage seraient nécessaires, les conditions particulières restrictives pour les entreprises et le doublement de la taxe alors que l'autorisation ne donne pas droit à une place et que le nombre de places envisageables se réduit drastiquement.

Notre prise de position suivra la systématique du rapport explicatif, soit le préambule (ch. I, p. 2-3), la présentation des enjeux et objectifs (ch. II, p. 3-6) puis le commentaire des articles (ch. III, p. 6-13).

I. Préambule

1. Nous rappelons que, lors de la dernière législature, les groupes Le Centre/pvl, PLR et UDC avaient également déposé une proposition qui visait à ce que les personnes au bénéfice d'une autorisation puissent, sur demande, obtenir une extension de l'autorisation à des secteurs voisins en cas de travaux ([proposition n° 18](#)). Cette adaptation se justifie en raison des chantiers de plus en plus nombreux et, surtout, de plus en plus longs, qui réduisent drastiquement les places disponibles dans certains quartiers, notamment dans le cadre de l'implantation du chauffage à distance.

Cette proposition avait été retirée afin d'être traitée dans le cadre de la révision générale requise par la proposition n° 19¹. Dans le cadre des débats, il avait été dit que « [t]outes les idées sont les bienvenues, notamment celle d'une plus grande disposition des places portée par la proposition n° 18, qui a été retirée »². C'est donc à condition que la proposition n° 18 soit également traitée dans le cadre de la révision que certains partis ont accepté la transmission n° 19.

Or, la volonté exprimée par la proposition n° 18 est totalement absente de la révision proposée. Celle-ci ne tient donc pas compte de la volonté exprimée par le Conseil général lors de la transmission de la proposition n° 19.

2. La constitution d'une Commission spéciale pour une révision autant sensible était bienvenue. Cependant, en l'état, les séances de cette commission se sont résumées à la correction de coquilles, à des questions sur l'absence de données chiffrées et à des votes finalement représentatifs des blocs politiques. Il est ainsi faux d'affirmer comme dans le rapport explicatif que cette commission a permis d'obtenir un « *avant-projet le plus consensuel possible* », puisque c'est simplement la majorité numérique qui s'est imposée. On a plutôt l'impression que cette commission a servi au Conseil communal d'anticiper certaines oppositions et de rédiger son rapport explicatif en conséquence, de façon orientée.

Par ailleurs, l'intervention de la commission spéciale déjà au stade de l'avant-projet a créé de l'incompréhension sur la procédure ainsi que sur les rôles et compétences de chaque organe.

3. Dans le cadre de la présente consultation, il aurait été souhaitable de disposer de l'avis de la Surveillance fédérale des prix (SPR), puisque cet avis est obligatoire et liant et que la Commune ne peut s'en écarter que sur la base d'une motivation solide. En l'absence donc d'un tel préavis, il est difficile sinon superflu de se déterminer sur le doublement du tarif.

¹ Procès-verbal n° 28 de la séance ordinaire du Conseil général du 26 mai 2020, p. 90.

² Idem

4. Enfin, compte tenu de l'identité de sujet, il semble nécessaire pour notre section d'attendre le traitement de l'initiative communale « *La première heure de parking gratuite à Fribourg* » et cas échéant la votation, afin de ne pas introduire des règles contradictoires et des incohérences en matière de stationnement, par rapport à la volonté populaire qui va s'exprimer.

Proposition : La suite des travaux et, dans tous les cas, le vote sur la révision du règlement n'a lieu qu'après le traitement définitif de l'initiative « *La première heure de parking gratuite à Fribourg* » et, cas échéant, la votation y relative.

II. Enjeux et objectifs de la révision

1. La gestion du stationnement en Ville de Fribourg est un enjeu majeur. Il s'agit de pondérer entre la libération de l'espace public et l'accessibilité du centre-ville, intérêts parfois contradictoires. Le Centre Fribourg-Ville s'est toujours prononcé en faveur d'un développement attractif des parkings d'échanges pour les pendulaires, de la mise en place du télégalonnement pour orienter les visiteurs-clients dans les parkings souterrains et de la réduction ainsi des places en surface aux besoins de la population, lesquels devraient également pouvoir être comblés par la mise à disposition de places utilisées en journée par l'Etat ou la Commune (parking de la Grenette, places de l'Edilité, parking du bâtiment des finances). Malgré de nombreuses interventions dans ce sens de sa part au Conseil général, Le Centre Fribourg-Ville constate qu'aucune de ces mesures n'est mise en place, le Conseil communal préférant imposer des mesures idéologiques et culpabiliser et opposer entre eux les différents usagers (habitants, pendulaires, visiteurs-clients).
2. Notre section ne partage ni les constats, ni les réponses du Conseil communal dans le cadre de la présente révision :
 - Le Conseil communal prétend aujourd'hui qu'il y a moins de places pour les visiteurs-clients et en déduit qu'il y en a trop pour les vignettes-habitants. C'est évidemment faux. La réduction des places pour les visiteurs-clients est le fruit de la politique de suppression de places instauré par la Commune et il ne revient pas à la population résidente d'en supporter les conséquences. Le Conseil communal applique la technique du pompier-pyromane. On prend cependant note de l'aveu du Conseil communal sur le manque de disponibilités de places pour les visiteurs-clients, fruits de sa politique de suppression sans proposer d'alternative concrète.
 - Il est faux de faire croire que la révision permettra de réduire l'emprise du stationnement sur le domaine public et que ce dernier pourrait alors faire l'objet de projet de revalorisation.

- D'une part, qu'on le veuille ou non, un des besoins des habitants réside dans la disponibilité d'un nombre suffisant de places de stationnement.
 - D'autre part, la révision proposée ne permettra pas de supprimer des places pour rendre l'espace public à la population. La modification principale apportée est de doubler le prix de la vignette ; les restrictions d'accès à la vignette, si elles sont bien réelles, concernent peu de cas. Les places « libérées » resteront très majoritairement pour le stationnement, qu'il soit automobile ou cycliste.
- Le Conseil communal instrumentalise les chiffres liés à l'augmentation du nombre de vignettes, lequel est dû à l'extension des secteurs où ces vignettes existent, en aucun cas à des conditions trop laxistes.

En particulier, pour les quartiers d'Alt et du Bourg, là où le nombre de vignettes est important par rapport au nombre de places disponibles, il s'agit de quartiers patrimoniaux, en ordre contigu, construits avant l'apparition de la voiture et donc généralement sans place sur le domaine privé. Par conséquent, il est normal que les habitants qui ont besoin d'une voiture utilisent le domaine public et demandent pour ce faire une vignette.

- Enfin, quant au fait que la présente révision découlerait des projets d'agglomération de 3^{ème} et 4^{ème} génération (PA3 et PA4), il est navrant de constater que le Conseil communal n'assume pas sa révision et se cache derrière l'Agglomération (étant rappelé que le Conseil communal est représenté par trois membres de la majorité de gauche au Comité d'Agglomération). Cette manière de faire touche de nombreux messages et une telle habitude est regrettable en termes de transparence et d'information pour la population. On constate du reste le Conseil communal met beaucoup de zèle à mettre en œuvre mesures qui restreignent le trafic, sans réaliser les mesures qui offrent une alternative à la population, alors qu'il s'agit d'un tout.

Cela étant, rien ni au PA3 ni au PA4 n'impose, de façon liante, de limiter sans exception le nombre de vignettes à une par ménage, ni de doubler la taxe à CHF 800.00.

- Dans le PA3, la mesure 3M.10.02 fixe que l'attribution des vignettes doit être « *réexaminée de manière à ne pas contourner la réglementation du stationnement privé* », que « *[l]e principe d'offrir une place de stationnement dans le secteur de travail ou de domicile n'est plus la règle* » et que « *[l]es places de stationnement de remplacement sont mises à disposition en périphérie de l'Agglo-*

mération ». Cela forme un tout et le dernier point mentionné n'est manifestement pas rempli, en l'absence d'une politique de P+R efficace et attractive en périphérie de l'Agglomération. Il est dès lors demandé du Conseil communal qu'il défende une telle politique avec la même détermination qu'il supprime des places de stationnement et qu'il se batte pour la réalisation des mesures 3M.08.04 (agrandissement P+R Marly-Gérine), 3M.08.05 (création P+R Fribourg-Sud) et 3M.08.06 (création P+R Düringen) du PA3.

- Dans le PA4, le contenu liant M3.10 demande uniquement de « *prévoir des possibilités de stationnement pour les habitants au moyen de macarons de manière parcimonieuse* ». Il n'est pas question ni des restrictions imposées par la révision proposée, ni de doublement de tarif.

A nouveau, le PA4 prévoit des mesures de P+R (4M.08.03 et 4M.08.04) et le Conseil communal est invité à faire le nécessaire pour que ces mesures se réalisent (création aux jonctions autoroutières Fribourg-Sud, Fribourg-Nord et Düringen).

- D'une manière plus générale, les projets d'agglomération, en tant que planification régionale, visent à uniformiser les règles et coordonner les mesures pour l'ensemble des communes de l'Agglo. Or, la Ville de Fribourg est beaucoup plus restrictive en matière de stationnement, ce qui peut se justifier pour des raisons objectives (ville-centre, typologie de l'habitat, ...), mais résulte également d'une approche idéologique et disproportionnée.

III. Commentaire des articles

Chapitre 1 : Disposition générale

Art. 1 – Objet et champ d'application

Pas de commentaire.

Chapitre 2 : Autorisation de stationnement

Art. 2 – Principes

1. L'alinéa 1 accorde au Conseil communal les pleins pouvoirs pour déterminer les secteurs dans lesquels le parcage prolongé est autorisé, à l'intérieur des zones de stationnement.

On peut le comprendre dans la mesure où il s'agit d'une prérogative liée à l'aménagement du territoire (cf. art. 36 LATeC). Cela étant, Le Centre Fribourg-Ville constate, avec regret et de manière générale, que la participation de la population à la politique de mobilité et de stationnement est quasi-inexistante. A l'image de ce qui prévaut pour les mesures d'aménagement, la définition des secteurs dans lesquels le parcage prolongé est autorisé touche des habitantes et habitants de manière individuelle et particulière et devrait être l'objet d'une protection juridique, soit par une décision sujette à recours, soit par un plan sujet à opposition.

Par ailleurs, dans la mesure où l'avant-projet de loi modifiant la LATeC, récemment mis en consultation pas le Conseil d'Etat, prévoit le transfert de la compétence décisionnelle pour adopter les plans d'aménagement local au législatif communal, Le Centre Fribourg-Ville se demande si la définition desdits secteurs deviendrait dans ce cadre également de la compétence du Conseil général.

2. On reviendra plus tard sur le fait que le Conseil communal devrait pouvoir autoriser, sur demande, le droit de stationner dans un autre secteur limitrophe en cas de longs et importants travaux qui réduisent le nombre de places d'un secteur.

Art. 3 – Bénéficiaires

1. **Le Centre Fribourg-Ville s'oppose à l'alinéa 2 et à la limitation d'une autorisation possible par ménage, sans aucune exception possible selon les situations concrètes.** Si cette limitation doit être le principe, il faut garder une certaine souplesse dans des situations exceptionnelles, en raison notamment de situations familiales particulières.

- On parle en l'état de 123 vignettes sur les 2236 actuellement octroyées selon les chiffres 2022 (rapport explicatif, p. 7), soit 5-6 %. En restreignant déjà le nombre de vignettes octroyées au nombre de places publiques disponibles dans la zone (art. 2 al. 4 AP) et le nombre de places disponibles pour le logement au nombre de logements qu'il comporte (art. 4 let. a ch. 2 AP), le projet de nouveau règlement va réduire ce nombre.

Par conséquent, la restriction envisagée par l'art. 3 al. 2 AP, sans exception possible pour des situations particulières, va trop loin.

- Le Conseil communal prétend répondre au Projet d'agglomération. Or, dans son règlement du 28 février 2018 (c'est-à-dire antérieur au PA3 que le Conseil communal prétend appliquer), la Commune de Marly prévoit expressément que la limitation du nombre de vignettes à une par ménage est un principe et donc qu'il peut souffrir des exceptions/dérogations.

2. Le Centre Fribourg-Ville formule donc les propositions de modification suivantes (en gras) :

Proposition 1

Art. 3 al. 2 AP : « Il ne peut pas être délivré plus d'une autorisation pas logement ou par locaux d'entreprise, **sauf exception sur requête motivée** ».

Proposition 2

Art. 3 al. 2 AP : « Il ne peut **en principe** pas être délivré plus d'une autorisation par logement ou par locaux d'entreprise ».

Art. 4 – Conditions d'octroi

1. Pour les personnes physiques (let. a), la condition au chiffre 2, imposant que le nombre de places de parc dont bénéficie le bien-fonds du domicile est inférieur au nombre de logement qu'il comporte est trop restrictif.

Il implique une impossibilité de vignettes pour tous les habitants lorsque le bien-fonds du domicile ne dispose d'aucune place privée, soit en particulier dans les quartiers historiques.

Le Centre Fribourg-Ville propose dès lors la modification suivante (en gras) :

Proposition

Art. 4 let. a ch. 2 : « le nombre de places de parc dont bénéficie le bien-fonds du domicile **est égal ou inférieur** au nombre de logements qu'il comporte ».

2. Pour les personnes morales (let. b), Le Centre Fribourg-Ville propose la suppression de la condition formulée au chiffre 2, qui induit un effet contre-productif en termes de mobilité. En effet, si le véhicule bénéficiant de la vignette doit être utilisée « *exclusivement pour l'activité de l'entreprise* », cela incite la personne responsable de l'entreprise à avoir un véhicule exclusivement pour l'entreprise pour obtenir une vignette, et un véhicule exclusivement privé, avec aussi une vignette cas échéant ; cette situation serait récompensée par rapport à une personne qui opterait pour un seul véhicule, dévolu nécessaire à son activité et également utilisé dans la vie privée. Cela n'a pas de sens.

Proposition

Art. 4 let. b ch. 2 : *Suppression.*

3. Par ailleurs, pour les personnes morales, Le Centre Fribourg-Ville propose l'introduction d'une vignette multi-zones, à l'image de ce que prévoit l'art. 7bis des dispositions réglementaires municipales de la Ville de Lausanne pour le stationnement privilégié des résidents et des entreprises sur la voie publique.

Proposition

Introduction d'une nouvelle lettre c, avec l'esprit suivant :

« Pour les entreprises dont le siège est sur le territoire communal, une autorisation multi-zones peut être délivrée sur demande si l'usage d'un véhicule automobile léger immatriculé à son nom est sur l'ensemble du territoire communal indispensable à son activité »

Il s'agit de soutenir les entreprises locales, établies en Ville de Fribourg, qui pratiquent leur activité à domicile, auprès d'une grande partie des habitantes et habitants de la Ville de Fribourg, et transportent généralement un outillage encombrant (ramonage, métiers du bâtiment, ...), essentiellement dans les quartiers où elles ne peuvent profiter d'une place privée de leur clientèle. Cela resterait donc des cas très isolés.

Art. 5 - Procédure

Concernant l'alinéa 4, Le Centre Fribourg-Ville demande au Conseil communal de confirmer que la Commune attirera l'attention des bénéficiaires sur la nécessité de déposer une demande de renouvellement, comme cela se fait pour de nombreuses aux autorisations prolongées.

Art. 6 – Portée de l'autorisation

La proposition no 18 aurait dû être traitée à cet article. Ainsi, afin de parer aux chantiers, de plus en plus nombreux et, surtout, de plus en plus longs, qui réduisent encore plus le nombre de place pendant une période donnée, Le Centre Fribourg-Ville émet les propositions suivantes.

Proposition 1

Introduction d'un nouvel alinéa après l'alinéa 1, avec l'esprit suivant :

« Lorsque des travaux réduisent de 20 % ou plus le nombre de places disponibles dans la zone indiquée, pendant 6 mois ou plus, le bénéficiaire peut requérir sans frais supplémentaire une autorisation de parcage prolongé dans une zone voisine. »

Proposition 2

Introduction d'un nouvel alinéa à la fin de l'art. 7, avec l'esprit suivant :

« Lorsque des travaux réduisent de 20 % ou plus le nombre de places disponibles dans la zone indiquée, pendant 6 mois ou plus, le bénéficiaire a droit au remboursement de la moitié de la taxe annuelle. »

La Ville de Bienne permet à certaines conditions et pour certains secteurs d'acquérir une vignette pour un secteur limitrophe³.

Art. 7 – Tarifs

1. **Le Centre Fribourg-Ville s'oppose au doublement du tarif annuel, de CHF 400.00 à CHF 800.00, prévu par la révision.** Ce chiffre n'est justifié nulle part dans le règlement par un calcul concret, notamment en lien avec la couverture des coûts, et est ainsi fixé de manière totalement aléatoire.
2. Il est difficile de se déterminer sur ce doublement sans disposer de l'avis de la Surveillance des prix. En effet, s'agissant d'une taxe d'usage pour laquelle la Commune dispose d'un monopole, l'avis préalable du Surveillant des prix est obligatoire pour toute augmentation (art. 14 al. 1, 1^{re} phr., LSR) et il peut proposer de renoncer en tout ou partie à l'augmentation de prix (art. 14 al. 1, 2^{ème} phr., LSR). L'autorité doit alors mentionner l'avis du Surveillant des prix et, si elle s'en écarte, motiver son choix (art. 14 al. 2 LSR).

La violation de ces dispositions entraînent l'annulation de l'acte et son renvoi pour réitération de la procédure (Arrêt du 15 septembre 2020 de la Cour fiscale du Tribunal cantonal fribourgeois dans la cause 604 2019 115, consid. 4.2.3).
3. S'agissant d'une taxe, elle est soumise au principe de couverture et d'équivalence des coûts. Ainsi, le Conseil communal ne peut pas reporter sur les habitants les pertes de recettes de parcomètre engendrées par sa politique de suppression de places, par un doublement du prix de la vignette-habitant.
4. Les tarifs varient énormément entre communes. En raison des différences de bases légales cantonales et de compétences, il est difficile d'établir une comparaison avec une appréciation tenant compte de l'ensemble des paramètres. Cela étant, une rapide comparaison montre les chiffres suivants pour les vignettes-habitants :

Commune	Tarif annuel
Genève	CHF 200.00
Lausanne	CHF 500.00

³ <https://www.biel-bienne.ch/fr/carte-stationnement-riverains.html/1129>.

Sion	CHF 420.00 dans l'hypercentre et CHF 300.00 dans les autres zones
Vevey	CHF 480.00
La-Chaux-de-Fonds	Interdit dans l'hypercentre, mais gratuit dans les autres zones moyennant l'émolument de CHF 20.00 (selon règlement adopté en 2020)
Payerne	CHF 300.00
Yverdon	CHF 320.00 (selon règlement adopté en 2023)
Bienne	CHF 330.00 (selon arrêté adopté en 2018)

Il en découle qu'un tarif annuel de CHF 800.00 serait élevé en comparaison de nombreuses autres villes et le tarif le plus élevé parmi les capitales cantonales, romandes à tout le moins.

5. Les communes de Nyon et Gland font exception et ont récemment augmenté leurs tarifs annuels pour une vignette-habitant, passant respectivement à CHF 960.00 et CHF 840.00. Suite à cela, le Surveillant des prix a publié dans sa newsletter d'août 2023 un modèle de coûts pour déterminer le prix approprié pour les cartes de stationnement en respectant le principe de couverture des coûts⁴. Il a conclu qu'une taxe annuelle supérieure à CHF 400.00 est difficilement compatible avec le principe de couverture des coûts.

6. A ces éléments s'ajoutent des spécificités locales

- D'une part, la réduction du nombre de places disponibles pour les bénéficiaires de vignettes à Fri : de 4'189 en 2016, il n'y en avait plus que 3'790 en 2021 (- 399 en 5 ans, réduction de près de 10 %) ⁵. En toute logique, une réduction de l'offre devrait plutôt entraîner une réduction du prix.
- D'autre part, les nouvelles exigences de la révision proposée pour obtenir une vignette-habitant (production d'attestations notamment) ont un coût en temps, mais également financier pour les bénéficiaires. En effet, les régies facturent généralement ces attestations qui seront désormais nécessaires pour avoir une vignette.

⁴ Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche (DEFR), Surveillance des prix (SPR), Newsletter du 29 août 2023, n° 5/23, chap. 2, p. 6-7; https://blog.preisueberwacher.ch/file.axd?file=/2023/NL_5/Newsletter_05_23_f.pdf

⁵ Législature 2021-2026, Réponse du Conseil communal à la question n° 144 *Distribution des vignettes de stationnement*

7. **Sur la base de ces éléments, conscient que l'usage accru de l'espace public à un coût et dans le souci de trouver un compromis, Le Centre Fribourg-Ville propose une adaptation de la taxe annuelle à CHF 600.00.**

Art. 8 – Restitution et révocation

Pas de commentaire.

Chapitre 3 : Exécution et voies de droit (art. 9 à 11)

Pas de commentaire.

Chapitre 4 : Dispositions finales (art. 12 à 14)

Comme évoqué, il reviendra à la Commune d'informer les bénéficiaires du changement de système et de la nécessité de déposer une demande de renouvellement pour obtenir une nouvelle autorisation conformément au nouveau règlement.