

Commune de Villars-sur-Glâne

Plans directeurs de la modération et du stationnement

Partie introductive

Sommaire

Rapport explicatif	3
Démarche et procédures	6
Résultats de l'information publique	8
Identification des secteurs et quartiers	9

Rapport explicatif

Bases

Les bases légales et planifications suivantes servent de supports aux Plans directeurs de la modération et du stationnement :

- l'Ordonnance fédérale sur les zones 30 et les zones de rencontre du 28 septembre 2001,
- la Loi du 9 mai 1983 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATeC) et son règlement d'exécution du 18 décembre 1984 (ReLATeC),
- le Plan régional des transports (PRT),
- le Projet Général (PG) de la CUTAF,
- le Plan d'aménagement local (PAL) 1993 (en cours de révision)
(règlement communal d'urbanisme (RCU) et plan d'affectation des zones),
- le Plan directeur des déplacements (modifié dans le cadre de la révision du PAL),
- le règlement sur les participations financières des propriétaires fonciers à l'aménagement et à la réfection des routes et des ouvrages annexes de la Commune (en cours d'approbation),
- la Conception directrice des espaces publics,
- les études des différents plans de quartiers concernés (Cormanon-Est, Villars-Vert, Bertigny,...).

Pourquoi des Plans directeurs ?

Un plan directeur n'est pas une directive ou une liste de tâches à remplir par la Commune. Il s'agit d'un document qui engage les autorités communales dans une voie à suivre, en accompagnant les dispositions de la loi de suggestions et d'illustrations de ce que peut être l'avenir. Il reflète donc les intentions de la Commune en ce qui concerne sa politique d'aménagement, ses moyens pour la mettre en oeuvre et ses priorités. Un plan directeur est soumis à la population dans le cadre d'une consultation. Il doit finalement être approuvé par l'Autorité cantonale. Après son approbation, il lie les autorités communales et cantonales.

En ce qui concerne la modération du trafic et le stationnement, le choix s'est porté sur l'établissement de plans directeurs dans le but d'avoir une vision globale et durable dans ces deux domaines. En effet, les opérations d'une telle envergure ne peuvent pas se réaliser en un jour. C'est pourquoi il importe d'avoir une image de la situation à long terme de manière à pouvoir maintenir le même cap durant les années nécessaires à sa mise en oeuvre.

Même s'ils font l'objet de deux documents directeurs séparés (voir structure du document), les deux sujets "modération" et "stationnement" ont été traités conjointement compte tenu de l'implication mutuelle des deux problématiques.

Pourquoi "stationnement" et "modération" ?

En 2000, la Commune de Villars-sur-Glâne a engagé une première phase d'étude de son Plan directeur du stationnement. Celle-ci avait pour but de faire un bilan entre l'offre à disposition et les besoins des habitants, des clients et des visiteurs. Des propositions avaient alors été émises pour mieux gérer le stationnement dans les quartiers et procéder si besoin à un rééquilibrage entre l'offre et la demande.

Compte tenu des nombreuses demandes émanant de la population et des interactions entre les mesures de stationnement touchant la voirie et l'aménagement d'éléments de modération du trafic, la Commune a estimé intéressant de combiner les études de stationnement avec l'élaboration d'un Plan directeur de la modération.

Une étude a été donc engagée afin d'avoir une vision globale sur les questions de stationnement et de sécurité sur l'ensemble du territoire villarois, l'objectif étant de ne pas traiter ces problèmes "au coup par coup" mais de planifier dans le temps les interventions à entreprendre, en fonction de leur urgence, du contexte régional, des contraintes financières et de tous les autres projets liés à la voirie communale.

Buts des Plans directeurs de la modération et du stationnement

L'objectif principal des Plans directeurs de la modération et du stationnement (PDMS) est la préservation et l'amélioration de la qualité de vie dans les quartiers de Villars-sur-Glâne. Cette qualité, déjà propre à Villars-sur-Glâne, peut être encore renforcée par quelques principes d'action significatifs en matière d'utilisation et d'aménagement des voiries.

Plan directeur de la modération

Le Plan directeur de la modération redéfinit la hiérarchie du réseau routier communal et remplace donc, à ce titre, la partie correspondante du Plan directeur des déplacements (chapitre "Transports individuels"). Il fait office de "Rapport d'expertise au sens de l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre du 28 septembre 2001", dans le sens où il contient tous les éléments exigés par cette ordonnance.

L'application de ce plan directeur a pour buts l'accroissement de la sécurité et la diminution des nuisances dans les quartiers. Son application vise :

- un rééquilibrage des niveaux de vitesse entre les différents usagers (piétons, automobilistes, cyclistes et riverains) et par conséquent une sécurité accrue pour les usagers les plus vulnérables,
- un partage équitable de l'espace public entre ces différents usagers, une intégration des transports publics et un renforcement du sentiment d'appartenance au quartier de la part des habitants,
- une baisse globale des vitesses de circulation entraînant des effets positifs sur les émissions de bruit et de rejets polluants,
- la diminution voire la suppression du trafic de transit dans les quartiers,
- un renforcement du caractère paysager des rues au détriment de la composante routière de celles-ci.

Plan directeur du stationnement

Au sens de l’art. 25b du règlement d’exécution de la Loi du 9 mai 1983 sur l’aménagement du territoire et les constructions (ReLATEC), le Plan directeur du stationnement est obligatoire pour les communes comprises dans le périmètre du Plan régional des transports (PRT). Il fixe les objectifs généraux en matière de stationnement et détermine, dans ce cadre, les modalités d’utilisation du domaine public. **Ce plan directeur sera complété par les éléments relatifs au stationnement sur le domaine privé, au sens de l’art. 25b ReLATEC. Ces éléments seront contenus dans le Plan d’aménagement local (PAL) en cours de révision.**

Le Plan directeur du stationnement redéfinit les objectifs et les principes d’action dans ce domaine. Il remplace donc, à ce titre, la partie correspondante du Plan directeur des déplacements (chapitre “Stationnement”).

L’application de ce plan directeur vise :

- le renforcement de l’accessibilité aux quartiers par un partage équitable des temps de stationnement pour les différents acteurs du quartiers (habitants, clients, visiteurs),
- une utilisation accrue des transports publics par les pendulaires,
- la suppression du parcage “sauvage” dans les quartiers,
- une offre suffisante de parkings d’échange sur les axes structurants.

Éléments liants et non liants pour les autorités

Certains éléments des Plans directeurs lient les autorités communales et cantonales : ce sont les **éléments liants**. D’autres éléments sont là à titre d’explication, d’illustration ou de justification. Ce sont les **éléments non liants**.

Afin que le lecteur les distingue plus facilement, les **éléments liants** sont imprimés sur papier ou fond jaunes. La liste ci-dessous décrit quels sont ces éléments.

<i>Thèmes</i>	<i>Pages</i>
Modération : Rapport d’expertise	2.4
Modération : Typologie et régimes de circulation	2.5 & 2.6
Modération : Plan de la typologie des rues	2.7
Modération : Plan des régimes de circulation	2.8
Modération : Mise en place de portes “zone 30” (Fiches par quartier)	3.1 à 3.25
Stationnement : Objectifs et principes généraux	4.4 & 4.5
Stationnement : Modalités d’utilisation du domaine public	4.11 & 4.12
Stationnement : Règlementation sur le domaine privé	4.14
Stationnement : Mise en place de zones à durée limitée (Fiches par quartier)	5.1 à 5.21

Démarche et procédures

(voir organigramme de la page suivante)

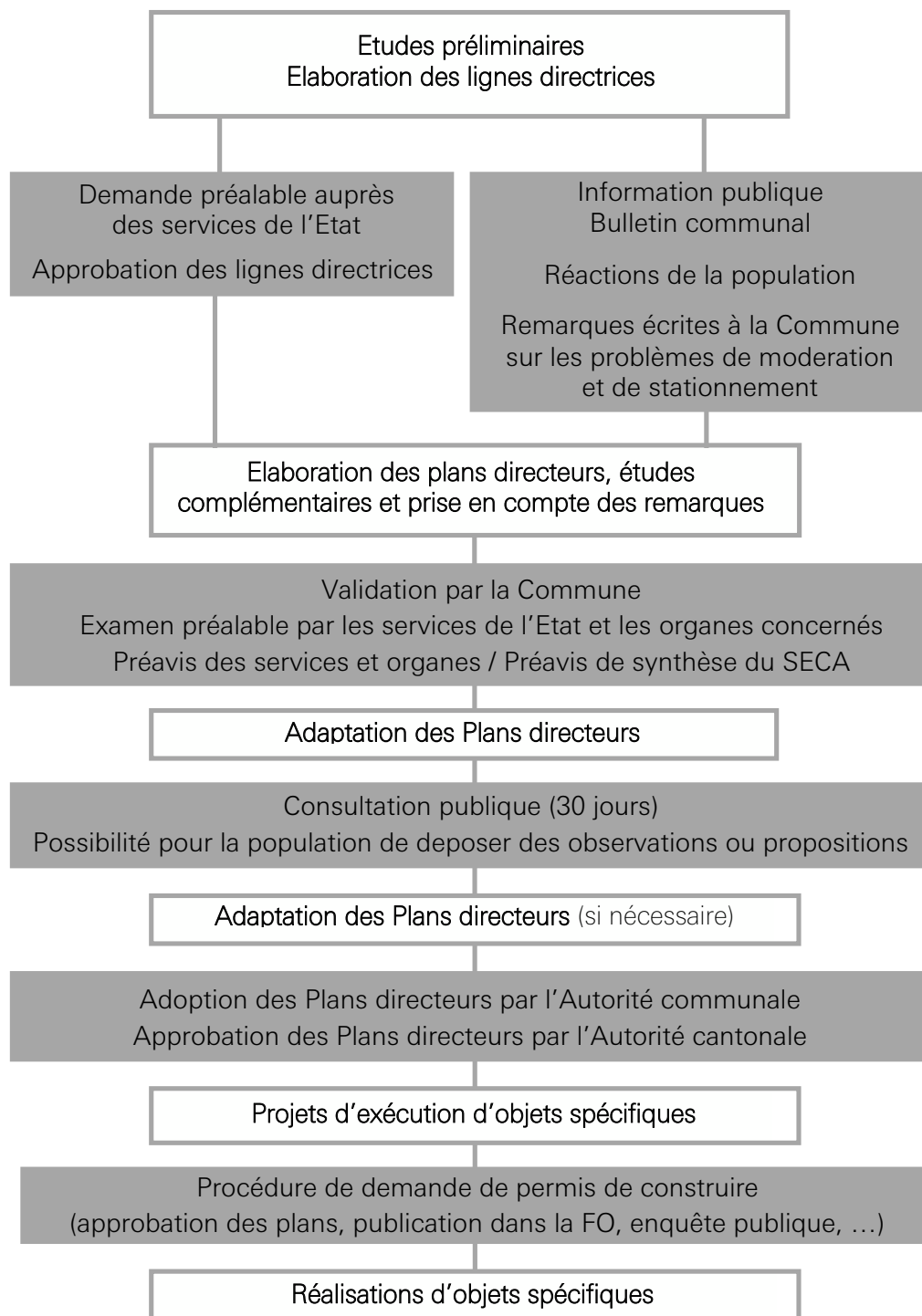
La démarche adoptée pour l'élaboration des plans directeurs de la modération et du stationnement est classique. Elle a fait l'objet, dès le début des études, d'une large concertation et information auprès des autorités communales (Conseil communal et Commission d'aménagement), des autorités cantonales et de l'agglomération (DAEC et CUTAF) et de la population (information dans divers bulletins communaux).

Les **lignes directrices** des plans directeurs, après avoir été approuvées par le Conseil communal, ont été soumises à l'autorité cantonale (qui les a elle-même présentées à la CUTAF) et à la population. Les différents préavis et les remarques des habitants (voir chapitre suivant) ont permis de faire quelques compléments et adaptations de ces lignes directrices, d'élaborer les documents finals ainsi que les illustrations de ceux-ci, en vue d'une **validation par l'autorité communale** et de l'**examen préalable par les services de l'Etat**.

Suite à cette phase, les plans directeurs sont adaptés et entrent dans la **phase d'approbation**.

L'**exécution des mesures** fera quant à elle l'objet de projets spécifiques qui devront suivre chacun leur propre procédure d'acceptation (demande d'approbation des plans, demande de permis de construire, publication dans la FO, enquête publique, ...).

A ce jour, la réalisation de ces mesures a débuté (introduction de la zone 30 à la rue du Coteau, projets élaborés pour d'autres zones, ...). Par ailleurs, un plan d'action définissant le programme de mise en place des zones 30 pour les 4 prochaines années a été élaboré (voir partie 8 du dossier). Ce plan d'action a été approuvé par le Conseil général qui a accordé un crédit-cadre pour sa mise en oeuvre dans sa séance du 17 juin 2004.



Résultats de l'information publique

En juin 2002, un bulletin d'information a été envoyé à tous les ménages villarois. Il définissait les lignes directrices en ce qui concerne la modération et le stationnement à Villars-sur-Glâne et décrivait les mesures envisagées par quartier. Globalement, ce bulletin a rencontré des réactions très favorables, axées surtout sur la modération de trafic. La Commune a reçu un courrier abondant sur le sujet, dont une très grande majorité avec des remarques positives. La plupart ont toutefois des remarques sur des compléments à apporter au niveau de la modération de trafic.

- ▶ Certains ont demandé des interventions plus fortes dans les rues de desserte (chemin du Verger, rue de la Petite Fin, chemin des Rochettes, ...).
- ▶ Certains ont demandé des interventions plus soutenues dans les rues collectrices (rue des Préalpes, rue du Bugnon, ...).
- ▶ Au contraire, d'autres personnes ont trouvé que les mesures de modération sur certaines routes collectrices étaient un frein intolérable à la circulation.
- ▶ Certains souhaitent que les mesures soient prises rapidement.
- ▶ D'autres demandent déjà la mise en zone de rencontre de leur rue.
- ▶ Enfin, un ménage s'est dit favorable à la réglementation du stationnement alors qu'un autre s'est déclaré totalement opposé à toute réglementation.

Identification des secteurs et quartiers

En 2000, la Commune s'est dotée d'une conception directrice pour l'aménagement des espaces publics de manière à garantir, à long terme, la qualité environnementale de son territoire. Dans le cadre de cette conception, Villars-sur-Glâne a été divisé en sept secteurs, définis par une couleur qui correspond à leurs activités, leur situation et leur environnement. Ce découpage a été repris dans les études de modération et de stationnement par souci de cohérence, afin d'appliquer les principes d'aménagement propres à chaque secteur. Les secteurs ont par ailleurs été découpés plus en détail (en quartiers) pour les besoins propres à ces études (voir plan de la page suivante).



Plan des secteurs

PLAN DES SECTEURS

- Les Dailles
- Cormanon
- Village
- Platy
- Bertigny
- Les Daillettes
- Moncor
- Limite entre quartiers

► team +

Octobre 2004



Commune de Villars-sur-Glâne
Plan directeur de la modération
Bases

Sommaire

Bases légales	3
Typologie des rues et régimes de circulation	5
De la zone 30 à la zone de rencontre	9
Principes d'aménagement dans les zones 30	10
Mise en oeuvre	14

Bases légales

Zones 30



La législation fédérale concernant les zones 30 (**Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre du 28 septembre 2001**) est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2002. Les principales dispositions à retenir sont les suivantes :

- ▶ Une zone à vitesse modérée doit avoir un caractère **homogène**.
- ▶ Le signal "ZONE 30" désigne les "routes, situées dans des quartiers ou des lotissements, sur lesquelles les conducteurs sont tenus de circuler d'une manière particulièrement prudente et prévenante".
- ▶ Une **expertise** pour implanter une zone 30 est requise. Elle se résume toutefois à un rapport sommaire comprenant :
 - les objectifs à atteindre,
 - le plan de la hiérarchie des routes de la localité,
 - une évaluation des problèmes actuels de sécurité et des propositions de mesures,
 - des indications sur les niveaux actuels des vitesses,
 - des indications sur les qualités actuelles et souhaitées de l'habitat,
 - des considérations sur les effets de la mesure projetée (positifs et négatifs),
 - une liste et description des mesures nécessaires pour atteindre les objectifs.
- ▶ La règle de la **priorité de droite** est en principe imposée et les **passages piétons** ne sont pas admis sauf cas particuliers exigés par la sécurité.
- ▶ L'aménagement d'**éléments de modération** est "exigé au besoin" à l'exception des portes qui sont obligatoires. L'efficacité des mesures (ou leur absence) doit pourtant être vérifiée au plus tard une année après la mise en place de la zone. Si les objectifs ne sont pas atteints, des mesures supplémentaires doivent être prises.

Zones de rencontre

La législation fédérale prévoit la possibilité d'implanter des "zones de rencontre" (anciennement "rues résidentielles").



- Une zone de rencontre désigne alors "des routes situées dans des quartiers résidentiels ou commerciaux, sur lesquelles les piétons peuvent utiliser toute l'aire de circulation".
- Le stationnement y est autorisé aux endroits indiqués. La limite de 20 km/h est désormais signalée.
- Les règles concernant l'implantation de telles zones sont définies dans la **Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre du 28 septembre 2001**. Elles sont identiques à celles définies pour les zones 30.

Rapport d'expertise

Comme il contient les éléments exigés du "rapport d'expertise" dont il est fait mention dans la nouvelle législation, le Plan directeur de la modération peut donc désormais constituer le **rapport d'expertise au sens de l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre du 28 septembre 2001** pour la mise en place desdites zones.

La Commune peut donc implanter les zones à vitesse modérée selon le plan directeur (PDMS). Seuls les projets d'exécution seront soumis aux services cantonaux pour approbation. Suivront ensuite les procédures habituelles permettant la réalisation effective des mesures (demande de permis de construire, publication dans la FO, mise à l'enquête,...).

Typologie et régimes de circulation

Typologie des rues (voir plan page 2.7)

Avant de fixer le régime de circulation des rues de la commune, on a procédé à leur classification typologique basée sur les critères suivants :

- la fonction de la route dans le réseau communal et de l'agglomération,
- la position de la route (type et affectation du secteur concerné, impasse, ...),
- le gabarit et le profil en travers de la route.

Cette classification est subdivisée en quatre types de routes ou rues :

Routes principales

Elles assurent notamment le trafic de transit à travers la commune, ainsi que l'accès à l'agglomération et les liaisons importantes vers les communes voisines. Les accès privés, les accès publics et le stationnement sont exclus, sauf cas spéciaux, notamment dans les tronçons où un concept global d'aménagement est mis en place.

Rues collectrices

Elles collectent les voies de desserte des quartiers et se branchent sur les routes principales. Elles peuvent aussi relier les quartiers entre eux. Les accès privés sont limités et groupés. Le stationnement est réglementé. La vitesse de circulation est modérée.

Rues de desserte de niveau 1

Elles servent à la desserte des zones d'activités et des zones d'habitation de plus haute densité. Elles collectent également les voies de desserte de niveau 2. Le stationnement est réglementé. La vitesse de circulation est modérée ou réglementée (zones 30).

Rues de desserte de niveau 2

Elles servent à la desserte des zones d'habitation où le caractère résidentiel est très marqué. Elles se distinguent par un degré d'appropriation par les habitants très fort. Le stationnement et la vitesse de circulation sont réglementés : zones 30 ou zones de rencontre (20 km/h).

Cette classification ne correspond plus à celle énoncée dans le "*Règlement sur les participations financières des propriétaires fonciers à l'aménagement et à la réfection des routes et des ouvrages annexes de la commune*". Ce dernier devra donc être adapté en ce qui concerne cette classification du réseau routier mais également en ce qui concerne le financement des zones de rencontre.

La classification énoncée ci-dessus constitue donc une **hérarchie fonctionnelle** du réseau routier communal sur laquelle il est possible d'appliquer des régimes de circulation. Par ailleurs, de manière moins formelle, ces quatre catégories correspondent également à un **"degré d'appropriation"** de la rue par ses habitants. En effet :

- ▶ La rue de desserte de niveau 2 "appartient" aux habitants qui y résident, seuls ceux-ci et leurs visiteurs y circulent.
- ▶ La rue de desserte de niveau 1 est "la rue principale" du quartier et est utilisée par les habitants et les visiteurs de l'ensemble de celui-ci.
- ▶ La rue collectrice est utilisée par l'ensemble de la population de la commune, en voiture, en bus, à vélo ou à pied.
- ▶ Finalement, la route principale est utilisée par les personnes qui se rendent dans la commune ou dans l'agglomération.

Régimes de circulation des rues (voir plan page 2.8)

Grâce à la classification proposée ci-dessus, il a été possible de fixer des règles claires pour définir le régime de circulation de toutes les rues du territoire de la commune :

- ▶ Les **routes principales** sont en régime "**limite générale à 50 km/h**", voire 60 km/h pour la route de Payerne et la RC31. Ces routes doivent être aménagées pour renforcer leur caractère urbain. Certains tronçons (notamment les routes principales à caractère commercial selon la Conception directrice des espaces publics) peuvent être modérés. Ils doivent dans ce cas faire l'objet d'un concept d'aménagement de type Valtraloc (Valorisation des traversées de localités).
- ▶ Les **rues collectrices** restent en régime "**limite générale à 50 km/h**" mais font l'objet de **mesures de modération localisées**. En cas de besoin (dérogation aux normes usuelles des professionnels de la route), certains tronçons doivent faire l'objet d'un concept d'aménagement de type Valtraloc.
- ▶ Les **rues de desserte de niveaux 1 et 2** sont en mises en **zones 30** à l'exception des rues desservant les zones industrielles et de certains tronçons situés dans des secteurs plus périphériques. Dans ces deux derniers cas, la vitesse autorisée reste fixée à 50 km/h mais elle est modérée aux endroits dangereux.
- ▶ Les rues de desserte de niveau 2 peuvent, sur demande des habitants, être mises en **zone de rencontre** (voir la procédure et les critères au paragraphe suivant).

Les régimes de circulation fixés dans le cadre de ce plan directeur ne correspondent pas à ceux fixés dans le "*Plan directeur des déplacements*" de 1995 (Figure n°2 – Transports individuels) et la classification des rues a été affinée.

Les plans figurant aux pages 2.7 et 2.8 font désormais foi sur ces deux points (classification et régimes de circulation).

Plan typologie

Plans des régimes de circulation

De la zone 30 à la zone de rencontre

Critères à respecter

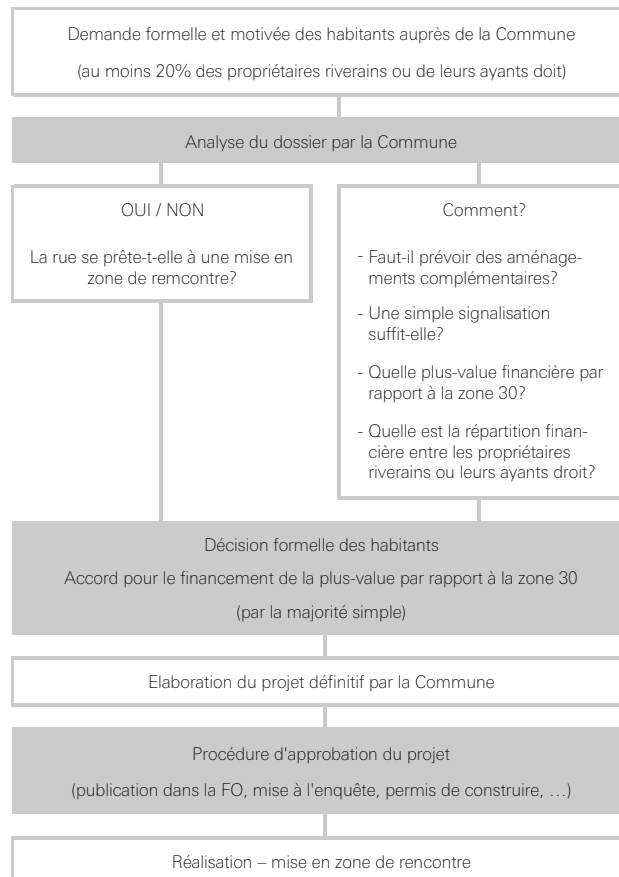
- la rue doit présenter un caractère fortement résidentiel, compatible avec une vitesse de circulation de 20 km/h,
- la rue est en impasse ou préservée de trafic de transit non lié à la rue elle-même,
- la rue a une faible largeur de chaussée (≤ 4.50 mètres) ou présente un aspect de place.

Aménagements complémentaires

La législation fédérale précise que les aménagements de modération ne sont nécessaires qu'en cas de besoins (respect de la limitation de vitesse prescrite). Seul l'aménagement de portes revêt un caractère obligatoire.

Les rues de desserte de niveau 2 ne font en règle générale pas l'objet d'un réaménagement lors de la mise en place des zones 30. En effet, il s'agit en principe d'impasses, de rues étroites et sans trottoirs, où les véhicules circulent lentement. La nécessité de réaliser des aménagements complémentaires pour la mise en zone de rencontre devra donc être étudiée au cas par cas. Dans toutes les situations, un aménagement à l'entrée de la zone de rencontre devra marquer le changement de régime. Par ailleurs, il faudra peut-être envisager dans certaines de ces rues le marquage de places de parc spécifiques dans lesquelles les usagers seront tenus de se garer.

Procédure envisagée pour la mise en zone de rencontre



Principes d'aménagement pour les zones 30

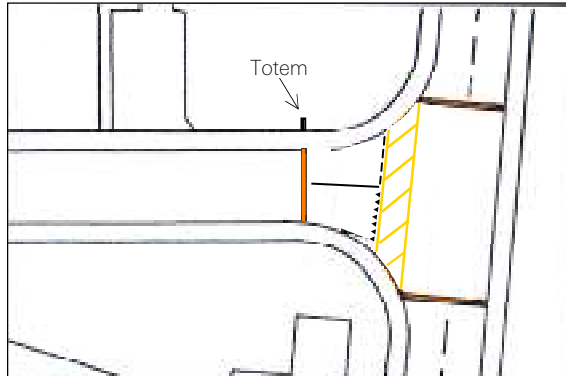
Portes d'entrée

La proposition faite pour marquer l'entrée dans une zone 30 consiste à fixer, comme règle de base, la création d'un trottoir continu. Etant donné les coûts engendrés par une telle opération, cette règle peut s'appliquer en deux temps :

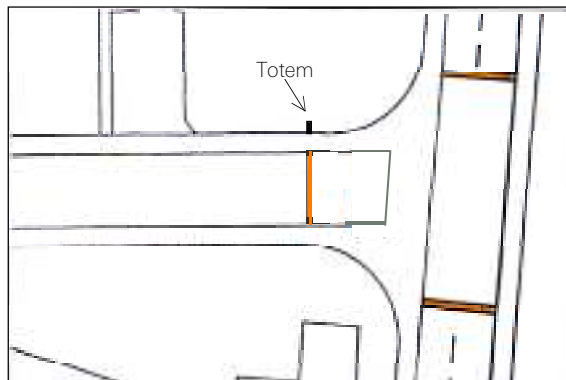
- ▶ A **court terme**, une "porte simplifiée" est mise en place. Le trottoir continu est marqué par une bande de peinture (bande longitudinale pour piétons, OSR 6.19).
- ▶ A **moyen ou long terme**, la construction du trottoir continu peut être mise en oeuvre ("Porte définitives").

La création d'un trottoir continu a l'avantage de marquer clairement le changement de régime de circulation. Pour éviter par contre son inconvénient qui consiste à augmenter l'effet ruban de la route de niveau supérieur qu'il longe, il est proposé de marquer le carrefour en le délimitant perpendiculairement avec des lignes de marquage. A l'intérieur de cette surface ainsi créée, la ligne médiane de la rue principale est interrompue.

Le marquage de la porte d'entrée se fait par ailleurs par un mobilier adéquat qui sert en même temps de signalétique "Zone 30", de support au panneau voire d'élément de modération (rétrécissement et diminution du rayon de giration).



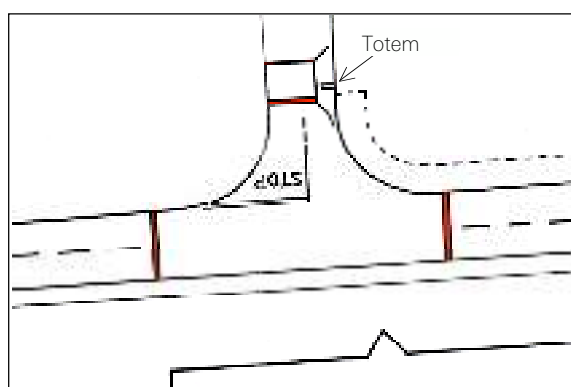
Principe de base
Création d'un trottoir continu
Porte simplifiée



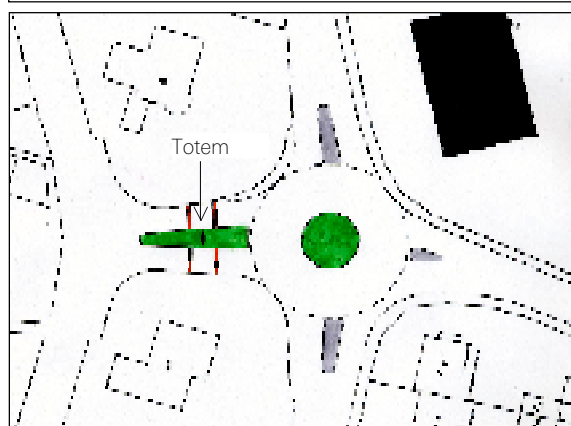
Principe de base
Création d'un trottoir continu
Porte définitive

En l'absence de trottoir ou lorsque la porte de la zone est disposée en section, on aura recours à un simple rétrécissement de la chaussée par la création d'un îlot accueillant le totem signalant l'entrée de la zone (« Porte latérale »).

Dans le cas d'un giratoire ou d'un carrefour largement dimensionné, la porte sera disposée au centre de la chaussée, au droit de l'îlot séparateur (« Porte centrale »).



Porte latérale



Porte centrale

Aménagements à l'intérieur de la zone

Les aménagements à l'intérieur des zones 30 doivent être efficaces pour la sécurité des usagers, tout en restant sobres et bien intégrés. Ils seront basés sur des principes de composition toujours identiques afin de conférer une identité, un caractère reconnaissable aux différents quartiers de la commune. Ces aménagements représentent un potentiel pour la revalorisation de l'espace public et la reconstitution d'une trame verte, éléments importants de la signature de la commune de Villars-sur-Glâne.

Aménagement du sol et mobilier

Les principes suivants seront adoptés :

- ▶ Faire de toute intervention sur le réseau des circulations un aménagement paysager simple, aisément repérable, qui permette aux automobilistes, aux piétons et aux cyclistes de s'orienter facilement et de se déplacer en toute sécurité.
- ▶ Utiliser une petite gamme de matériaux simples et unitaires : chaussées et trottoirs en bitume, bordures et seuils en béton (exceptionnellement en granit).
- ▶ Eviter l'utilisation de bacs à fleurs, de glissières, de bornes, de tout artifice sous forme de chicanes sur la chaussée ou de redondances comme de la peinture sur des pavés, tout en respectant les normes de sécurité routière.
- ▶ Eviter la formation d'espaces inappropriés, mal entretenus et résiduels, en donnant une affectation précise à l'espace traité.
- ▶ Appliquer un dénominateur commun aux surfaces résiduelles : grandes surfaces plantées de lavande (bleu/gris) ou de genêt (jaune/vert), petites surfaces recouvertes de béton.
- ▶ Déterminer un modèle de mobilier unique dans toute la commune pour la signalétique "Zone 30", en coordination avec le concept d'affichage et de signalisation de la conception directrice des espaces publics.

Plantations

La végétalisation des routes de quartier est une mesure adéquate qui permet d'organiser l'espace de manière plus appropriée au caractère résidentiel des quartiers. Elle permet :

- ▶ de placer l'automobiliste dans un contexte très résidentiel en renforçant le caractère paysager de la rue,
- ▶ de créer des rétrécissements de chaussée et des discontinuités du bord de celle-ci pour modérer la vitesse de circulation,
- ▶ de créer, en cas de besoin, des places de stationnement sur voirie.
- ▶ éventuellement de dégager, si nécessaire, la visibilité au droit des accès privés.

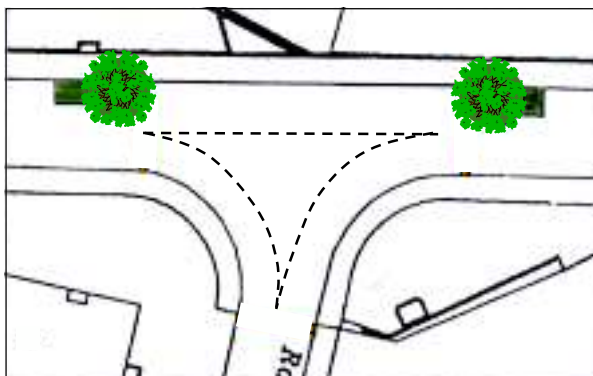
Les principes suivants seront adoptés pour les plantations :

- ▶ Choisir l'emplacement et le rythme de la plantation des arbres selon un projet paysager d'ensemble cohérent sur toute une rue ou un quartier, en coordination avec le cadastre souterrain et l'éclairage public.
- ▶ Planter les arbres en rangée, en allée, en bouquet ou de façon isolée (grand arbre solitaire) en fonction du caractère spatial souhaité.
- ▶ Choisir les essences en rapport avec le lieu, l'ampleur de la couronne, la couleur du feuillage, l'ensoleillement et le type d'ombre désiré.
- ▶ Eviter de planter des arbres isolés dans des surface résiduelles, sans rapport avec le contexte.
- ▶ Planter des arbres en ligne, ce qui facilite l'aménagement de fosses de grande dimension sur un côté de la chaussée ou la mise en réseau de plusieurs fosses successives.

- ▶ Eviter les fosses trop petites qui empêchent la croissance des arbres comme à la route du Bugnon.
- ▶ Placer les arbres de façon à mettre en valeur les perspectives des rues et à donner de l'ombre aux piétons, aux cyclistes et aux voitures stationnées.
- ▶ Renforcer la végétation de part et d'autre de la chaussée en favorisant la plantation de haies, d'arbres et de buissons sur le domaine privé.

Aménagement des carrefours

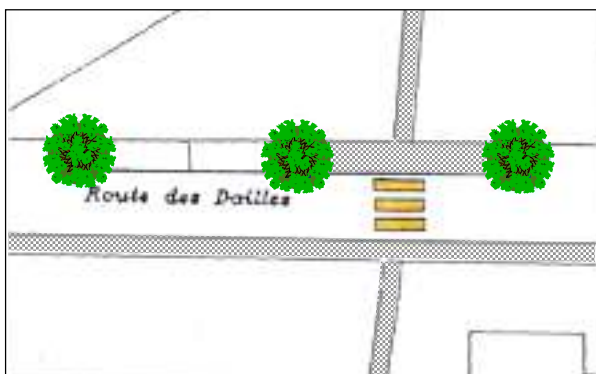
Les carrefours sont en principe gérés par la priorité de droite. En tant qu'éléments ponctuels, ils sont le lieu idéal pour rappeler à l'automobiliste qu'il se trouve dans une zone 30. Dans ce sens, il est proposé de rappeler le marquage transversal utilisé au droit des portes. Si l'espace à disposition le permet, des plantations peuvent être implantées pour renforcer la modération en ces points.



Carrefour : principe d'aménagement

Aménagement des passages piétons

Concernant les passages piétons, il est proposé de marquer uniquement les traversées qui correspondent à une continuité de chemins piétonniers (chemins traversants ou changement de côté du trottoir). Dans ce cas, les passages devraient être accompagnés d'un bastion, si possible combiné avec une plantation ou une niche de stationnement existante ou projetée. Une attention particulière doit être portée en ces points-là afin que les plantations ne forment pas des écrans à la visibilité des piétons et des automobilistes.



Passage piéton : principe d'aménagement

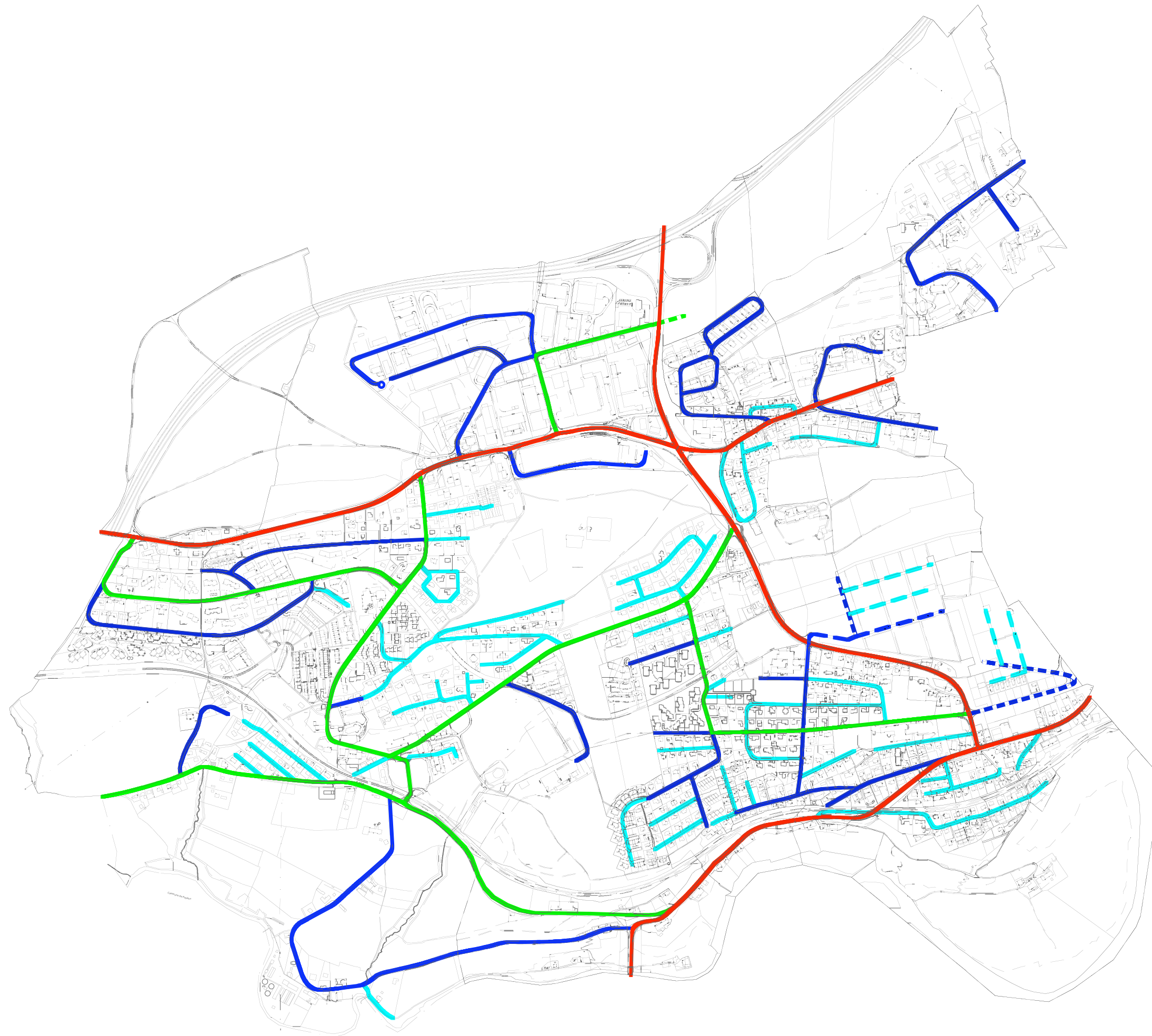
Mise en œuvre

En ce qui concerne la mise en œuvre des mesures de modération, un Plan d'actions¹ a été élaboré (voir chapitre 7), fixant le calendrier des réalisations sur 3 ans, et ceci en coordination avec les mesures de stationnement. La chronologie des interventions a été dictée pour l'essentiel par la volonté de coordonner les zones 30 avec ceux du plan de gestion du réseau routier communal (PGRR). Dans les grandes lignes, la réalisation des mesures a par ailleurs été planifiée en tenant compte des principes suivants :

- ▶ Le programme de 3 ans vise la mise en place de l'ensemble des zones 30. Les mises en *zones de rencontre* se feront au cas par cas, dans les rues où les demandes des habitants auront abouti.
- ▶ La priorité est donnée aux projets déjà engagés et aux projets indispensables du point de vue de la sécurité.
- ▶ Par la suite, la mise en place des *zones 30* se fait en fonction des degrés d'urgence (sécurité, réalisations liées à des entretiens routiers selon le PGRR, réclamations des habitants). Pour la bonne compréhension des usagers, elle se fera si possible quartier après quartier et secteur après secteur. Dans le cas d'entretiens lourds, la réalisation des mesures se fera de manière définitive. Sinon, elle se fera de manière provisoire et donc simplifiée (signalisation, marquages, pose de mobilier, ...).

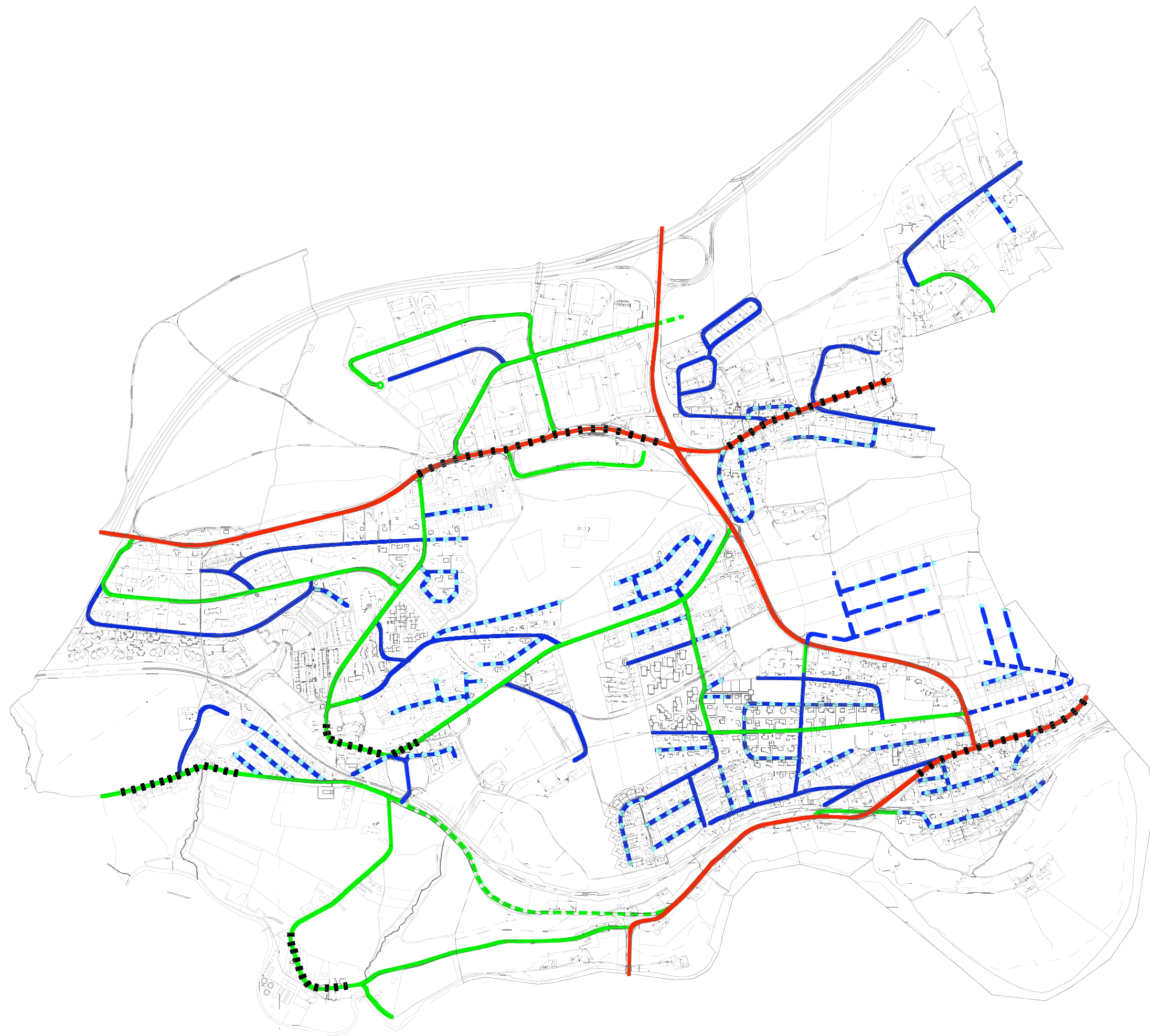
Au fur et à mesure de leur réalisation, les mesures de modération seront affinées et soumises à consultation publique sous forme d'information ou dans le cadre de mises à l'enquête.

¹ Ce Plan d'actions et les dépenses qui lui sont liées a été adopté par le Conseil Général dans sa séance du 17 juin 2004.



TPOLOGIE DES RUES

- Réseau principal
- Réseau collecteur
- Réseau de desserte de niveau 1
- Réseau de desserte de niveau 2



REGIMES DE CIRCULATION

- Limite générale à 50 km/h
(60 km/h semi-autoroute et route de Payerne)
- - - Limite générale à 50 km/h
avec concept d'aménagement(Valtraloc)
- Limite générale à 50 km/h
avec mesures de modération localisées
- Zones 30
- - - Zones de rencontres potentielles

Commune de Villars-sur-Glâne

Plan directeur de la modération

Fiches par quartier

Note concernant les niveaux de vitesses

Les données contenues dans le tableau "situation actuelle" ont les significations suivantes:

Chiffres en %	pourcentage des usagers circulant plus vite que la vitesse indiquée en entête de la colonne
" – "	donnée superflue compte tenu de la limitation de vitesse existante ou projetée
" X "	donnée inexistante, les mesures de vitesse n'ayant techniquement pas pu être effectuées (impasse ou rue très étroite)

 Eléments liants

Commune de Villars-sur-Glâne

Plan directeur de la modération

Les Dailles :	Le Bugnon	3.1
	La Pépinière	3.2
	Les Rochettes	3.3
Village :	Le Croset	3.4
	Ste-Apolline	3.5
	Pré de l'Île	3.6
	Belle Croix	3.7
Moncor :	Moncor	3.8
	Cité Moncor	3.9
	Les Echelettes	3.10
Platy :	Centre sportif	3.11
	Le Coulat	3.12
	Platy	3.13
	Pont de la Glâne	3.14
Bertigny :	Bertigny	3.15
	Villars-Vert	3.16
	Le Guintzet	3.17
	Belvédère	3.18
Cormanon :	Eaux-Vives	3.19
	Fenetta	3.20
	Hameau et	
	Ecole de Cormanon	3.21
	Cormanon	3.22
Les Daillettes :	Petite Fin	3.23
	Les Daillettes	3.24
	Planafaye	3.25



Rue du Bugnon



Rue du Coteau



Rue des Dailles



Situation actuelle

Rues	Niveau de vitesse			Aménagements existants
	> 30 km/h	> 50 km/h	> 60 km/h	
Rue du Bugnon	–	10%	1%	stationnement et îlots centraux
Rue du Coteau	42%	3%	0.5%	stationnement et rétrécissements (marquages)
Rue des Dailles	74%	13%	2%	aucun
Route de Payerne	–	–	43%	bandes cyclables

Typologie

Rues	Typologie	Régime	Rencontre sur demande	Aménagement prévu	
				En section	Porte
Rue du Bugnon	collectrice	50 modéré	non	réalisé	non
Rue du Coteau	desserte niv1	zone 30	non	projet	oui
Rue des Dailles	desserte niv1	zone 30	non	oui *	oui *
Route de Payerne	principale	60	non	non	non

* Voir chapitre "Illustrations"

Coordination avec les autres planifications

Espaces publics: conception directrice

Payerne: route à caractère paysager

Dort-Verte: proposition sur le Bugnon

Plan directeur du stationnement

Mise en zone à durée limitée de l'offre sur voirie

Diminution partielle de l'offre sur voirie

Modération: mesures

- Mise en place de portes zone 30 aux entrées de la rue du Coteau
- Mise en place d'une porte zone 30 à l'entrée de la rue des Dailles
- Aménagement de la rue du Coteau (stationnement alterné, plantations, priorité de droite)
- Aménagement de la rue des Dailles (stationnement unilatéral et en épi, plantations, priorité de droite)



Route d'accès au centre commercial

Situation actuelle

Rues	Niveau de vitesse			Aménagements existants
	> 30 km/h	> 50 km/h	> 60 km/h	
Route d'accès au centre commercial (accès privé)	X	X	X	signalisation 30 km/h

Typologie

Rues	Typologie	Régime	Rencontre sur demande	Aménagement prévu	
				En section	Porte
Route d'accès au centre commercial (accès privé)	desserte niv1	sign. 30 km/h	non	non	non

Coordination avec les autres planifications

Espaces publics: conception directrice

Moncor: route principale à caractère commercial

Meilleures liaisons piétonnes avec Villars-Vert (passerelle), Moncor et le bois de Belle-Croix

Modération: mesures

—



Plan directeur
de la modération

LES ÉCHELETTES
MONCOR

3.10





Rue du Centre sportif



Rue du Centre sportif



Carrefour Préalpes / Centre sportif



Situation actuelle

Rues	Niveau de vitesse			Aménagements existants
	> 30 km/h	> 50 km/h	> 60 km/h	
Rue du Centre sportif	34%	0%	0%	largeur de chaussée réd. + cheminement piéton séparé
Rue des Préalpes	46.5%	10%	1.4%	aucun

Typologie

Rues	Typologie	Régime	Rencontre sur demande	Aménagement prévu	
				En section	Porte
Rue du Centre sportif	desserte niv1	zone 30	non	réalisé	oui
Rue des Préalpes	collectrice	50 modéré	non	oui *	non

* Voir chapitre "Illustrations"

Coordination avec les autres planifications

Déclassement de la rue des Préalpes en route communale

Espaces publics: conception directrice

Dort-Verte: proposition pour la rue du Centre Sportif

L'étang et le Centre sportif: espace public majeur

Plan directeur du stationnement

Assurer une liaison performante entre le parking de la Grange et le centre sportif

Modération: mesures

► Aménagement du carrefour Préalpes / Centre sportif



Rues des Blés-d'Or et du Coulat



Chemin du Verger



Chemin des Sources



Situation actuelle

Rues	Niveau de vitesse			Aménagements existants
	> 30 km/h	> 50 km/h	> 60 km/h	
Rue du Coulat	47%	6%	0%	arrêts de bus sans dépassement & îlot central
Rue des Blés-d'Or	50%	1%	0%	carrefour «4 STOP»
Chemin des Sources	X	X	X	aucun
Chemin du Verger	71.5%	1.5%	0%	aucun
Chemin du Grand Clos	X	X	X	aucun
Rue des Martinets (ouest)	X	X	X	carrefour «4 STOP»

Typologie

Rues	Typologie	Régime	Rencontre sur demande	Aménagement prévu	
				En section	Porte
Rue du Coulat	collectrice	50 modéré	non	oui	non
Rue des Blés-d'Or	collectrice	50 modéré	non	oui *	non
Chemin des Sources	desserte niv2	zone 30	oui	non	oui
Chemin du Verger	desserte niv1	zone 30	non	oui *	oui *
Chemin du Grand Clos	desserte niv2	zone 30	oui	non	oui
Rue des Martinets (ouest)	desserte niv1	zone 30	non	oui *	oui *

* Voir chapitre "Illustrations"

Coordination avec les autres planifications

Espaces publics: conception directrice

Dort-Verte: propositions à travers Platy-Centre et le Coulat

Place de quartier du Platy: espace public majeur

Plan directeur du stationnement

Transformer les places sur voirie en durée limitée de manière à en faire profiter les visiteurs

Mise en place d'un marquage réglementé à la route des Martinets

Modération: mesures

- Mise en place de portes zone 30 (rue du Verger, rue des Martinets ouest, rue du Grand Clos, chemin des Sources)
- Renforcement de la modération à l'intersection des rues du Coulat et des Blés-d'Or
- Aménagement de la rue du Verger (parcage en niches et rétrécissements)
- Aménagement de la rue des Martinets ouest (parcage en niches et rétrécissements)



Rue du Platy



Rue de la Berra



Rue des Martinets



Situation actuelle

Rues	Niveau de vitesse			Aménagements existants
	> 30 km/h	> 50 km/h	> 60 km/h	
Rue des Martinets (centre)	90%	12%	2%	carrefour «4 STOP» Berra / Martinets porte commune Écoles / Cousimbert porte commune Écoles / Cousimbert aucun aucun
Chemin des Écoles (ouest)	X	X	X	
Impasse du Cousimbert	X	X	X	
Rue du Gibloux	X	X	X	
Chemin des Oisillons	X	X	X	
Rue de la Berra (bas)	70%	2%	0%	carrefour «4 STOP» Berra / Martinets aucun aucun aucun aucun aucun aucun aucun aucun aucun aucun
Rue du Platy (est)	79%	3.5%	0.5%	
Rue du Platy (ouest)	X	X	X	
Chemin de la Combent	X	X	X	
Chemin de la Praire	X	X	X	
Chemin du Couchant (haut)	70%	2%	0%	
Chemin du Couchant (bas)	X	X	X	
Chemin du Pré-Vert	X	X	X	
Rue de la Ferme (haut)	69%	2%	0%	
Rue de la Ferme (bas)	X	X	X	

Typologie

Rues	Typologie	Régime	Rencontre sur demande	Aménagement prévu	
				En section	Porte
Rue des Martinets (centre)	collectrice	50 modéré	non	oui *	non
Chemin des Écoles (ouest)	desserte niv2	zone 30	oui	non	réalisée
Impasse du Cousimbert	desserte niv2	zone 30	oui	non	réalisée
Rue du Gibloux	desserte niv2	zone 30	oui	non	oui
Chemin des Oisillons	desserte niv2	zone 30	oui	non	oui
Rue de la Berra (bas)	desserte niv1	zone 30	non	oui *	oui *
Rue du Platy (est)	desserte niv1	zone 30	non	oui *	oui *
Rue du Platy (ouest)	desserte niv2	zone 30	oui	non	non
Chemin de la Combent	desserte niv2	zone 30	oui	non	non
Chemin de la Praire	desserte niv2	zone 30	oui	non	non
Chemin du Couchant (haut)	desserte niv1	zone 30	non	oui *	oui *
Chemin du Couchant (bas)	desserte niv2	zone 30	oui	oui	non
Chemin du Pré-Vert	desserte niv2	zone 30	oui	non	non
Rue de la Ferme (haut)	desserte niv1	zone 30	non	oui *	non
Rue de la Ferme (bas)	desserte niv2	zone 30	oui	non	non

* Voir chapitre "Illustrations"

Coordination avec les autres planifications

Plan directeur du stationnement

Déficit en cases pour clients / visiteurs dans le secteur de la route de la Glâne

Modération: mesures

- Mise en place d'une porte zone 30 à l'entrée du chemin du Couchant
- Mise en place de portes zone 30 au carrefour Berra/Martinets (direction haut et bas)
- Mise en place de portes zone 30 au carrefour Gibloux/Oisillons/Martinets (direction haut et bas)
- Mise en place d'une porte zone 30 à l'entrée de la rue du Platy
- Mise en place d'un mobilier zone 30 à l'entrée du chemin des Écoles / impasse du Cousimbert
- Aménagement du Chemin du Couchant (plantations alternées)
- Aménagement de la place Arc-du-Couchant (projet en cours)
- Aménagement de la rue du Platy (est) (arborisation, rétrécissements)
- Aménagement de la rue de la Berra (arborisation, rétrécissements)
- Aménagement du haut du chemin de la Ferme (marquages)



Route de la Glâne

Situation actuelle

Rues	Niveau de vitesse			Aménagements existants
	> 30 km/h	> 50 km/h	> 60 km/h	
Route de la Glâne	–	63%	14%	aucun

Typologie

Rues	Typologie	Régime	Rencontre sur demande	Aménagement prévu	
				En section	Porte
Route de la Glâne	<i>réseau principal</i>	50	non	oui	non

Coordination avec les autres planifications

Espaces publics: conception directrice

Route principale à caractère paysager

Plan directeur du stationnement

Organiser mieux le stationnement lié au restaurant de la Glâne sur le bas de la parcelle
Prévoir un aménagement plus intégré de cet équipement en relation avec la création du carrefour-giratoire définitif

Classement de la route de Condoz en route cantonale

Modération: mesures

► Aménagement d'un giratoire au carrefour Glâne / Condoz



Situation actuelle

Rues	Niveau de vitesse			Aménagements existants
	> 30 km/h	> 50 km/h	> 60 km/h	
-	-	-	-	-

Typologie

Rues	Typologie	Régime	Rencontre sur demande	Aménagement prévu	
				En section	Porte
-	<i>selon plan spécial</i>	<i>selon plan spécial</i>	-	-	-

Coordination avec les autres planifications

Concept paysager (ADR / G. Descombes, février 2002)

Idées directrices Belle-Croix – Moncor – Villars-Vert – Bertigny (Feddersen & Klostermann, mars 2002)

Plan directeur du stationnement

Création de places de stationnement pour les habitants de Villars-Vert permettant de libérer les espaces publics de ce quartier

Création d'un parking-relais relié à la ligne 3 prolongée

Modération: mesures

- Création d'espaces d'accès au centre Gottéron-Village en relation avec les entrées et les arrêts de bus

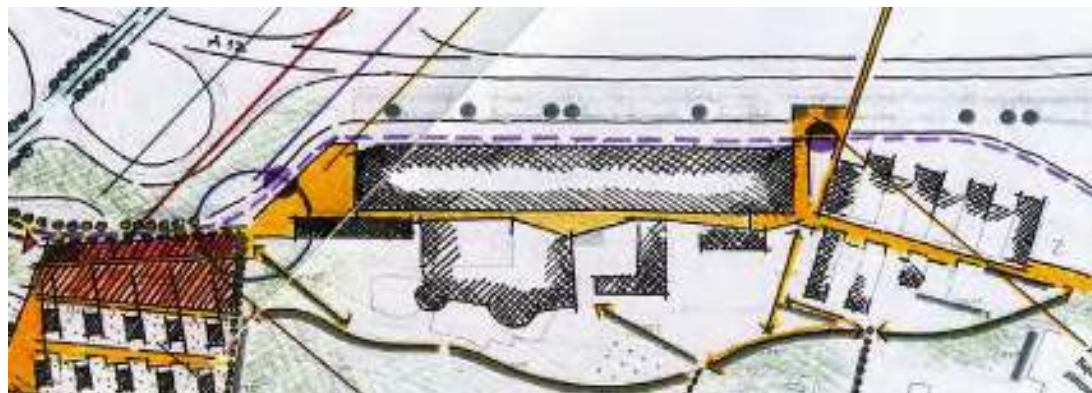


Plan directeur
de la modération

BERTIGNY

BERTIGNY

3.15





Rue de Villars-Vert



Rue de Villars-Vert



Rue de Villars-Vert



Situation actuelle

Rues	Niveau de vitesse			Aménagements existants
	> 30 km/h	> 50 km/h	> 60 km/h	
Rue de Villars-Vert (bas)	80%	3%	0%	seuil de ralentissement provisoire
Rue de Villars-Vert (haut)	29%	0%	0%	seuil de ralentissement près de l'école
Chemin des Charmilles	X	X	X	aucun

Typologie

Rues	Typologie	Régime	Rencontre sur demande	Aménagement prévu	
				En section	Porte
Rue de Villars-Vert	desserte niv1	zone 30	non	oui *	oui *
Chemin des Charmilles	desserte niv2	zone 30	oui	non	oui

* Voir chapitre "Illustrations"

Coordination avec les autres planifications

Espaces publics: conception directrice

Place de Villars-Vert: espace public majeur

Liaison arborisée avec le Guintzet

Idees directrices Belle-Croix – Moncor – Villars-Vert – Bertigny (Feddersen & Klostermann, mars 2002)

Plan directeur du stationnement

Mise à durée limitée de cases de stationnement sur voirie ou dans le parking de l'école afin d'en faire profiter les visiteurs

Création de places de stationnement pour les habitants dans le secteur de Bertigny

Modération: mesures

- Mise en place de portes zone 30 aux entrées de la rue de Villars-Vert et du chemin des Charmilles
- Aménagement du bas de la rue de Villars-Vert (plate-forme combinée avec traversée piétonne)
- Constitution d'un espace urbain central





Chemin du Cardinal Journet



Avenue Jean-Paul II

Situation actuelle

Rues	Niveau de vitesse			Aménagements existants
	> 30 km/h	> 40 km/h	> 60 km/h	
Chemin des Pensionnats	96%	73%	23%	limitation à 40 km/h
Avenue Jean-Paul II	83%	35%	–	aucun
Chemin du Cardinal Journet	X	X	X	aucun

Typologie

Rues	Typologie	Régime	Rencontre sur demande	Aménagement prévu	
				En section	Porte
Chemin des Pensionnats	desserte niv1	sign. 40 km/h	non	non	non
Avenue Jean-Paul II	desserte niv1	zone 30	non	non	oui
Chemin du Cardinal Journet	desserte niv2	zone 30	oui	non	non

Coordination avec les autres planifications

Espaces publics: conception directrice

Liaison arborisée avec Villars-Vert

Plan directeur du stationnement

Bilan satisfaisant, aucune mesure envisagée

Modération: mesures

- Mise en place d'une porte zone 30 à l'entrée de l'avenue Jean-Paul II (tenir compte de la contrainte "ambulances", notamment en ce qui concerne le croisement avec les bus)



Plan directeur
de la modération



Point de rencontre Belvédère / Redoute



Rue du Belvédère



Chemin de la Redoute



Situation actuelle

Rues	Niveau de vitesse			Aménagements existants
	> 30 km/h	> 50 km/h	> 60 km/h	
Rue du Belvédère	73%	2%	0%	stationnement en niches
Chemin de la Redoute	X	X	X	seuils, rétrécissements, stationnement en niches
Rue de Villars	—	9%	1%	giratoires

Typologie

Rues	Typologie	Régime	Rencontre sur demande	Aménagement prévu	
				En section	Porte
Rue du Belvédère	desserte niv1	zone 30	non	réalisé	oui
Chemin de la Redoute	desserte niv1	zone 30	non	réalisé	non
Rue de Villars	principale	50	non	en projet	non

Coordination avec les autres planifications

Espaces publics: conception directrice

Rue de Villars: route à caractère commercial / paysager

Plan directeur du stationnement

Mise en zone à durée limitée de places sur voiries

Modération: mesures

► Mise en place d'une porte zone 30 à l'entrée de la rue du Belvédère



Rue du Fort-St-Jacques



Chemin des Eaux-Vives



Chemin de Bel-Air



Situation actuelle

Rues	Niveau de vitesse			Aménagements existants
	> 30 km/h	> 50 km/h	> 60 km/h	
Rue du Fort-St-Jacques	85%	27%	4%	rétrécissements et décrochements horizontaux
Chemin des Eaux-Vives	X	X	X	aucun
Chemin de Bel-Air	X	X	X	aucun

Typologie

Rues	Typologie	Régime	Rencontre sur demande	Aménagement prévu	
				En section	Porte
Rue du Fort-St-Jacques	desserte niv1	zone 30	non	oui	oui
Chemin des Eaux-Vives	desserte niv2	zone 30	oui	oui	oui
Chemin de Bel-Air	desserte niv2	zone 30	oui	oui	non

Coordination avec les autres planifications

Espaces publics: conception directrice

Villars: route principale à caractère commercial

Plan directeur du stationnement

Création de zones à durée limitée (Eaux-Vives, Fort-St-Jacques)

Planification des zones 30 en ville de Fribourg

Modération: mesures

- Pose d'un panneau zone 30 à l'entrée de la rue du Fort-St-Jacques
- Surélévation (seuils) et introduction de la priorité de droite au carrefour Fort-St-Jacques / Bel-Air
- Aménagement de portes zone 30 aux deux entrées du chemin des Eaux-Vives
- Création de cases de stationnement au chemin des Eaux-Vives (secteur ouest)
- Création de cases de stationnement au chemin de Bel-Air (secteur est)



Rue des Dailles (ouest)



Chemin de la Forêt



Rue des Dailles (est)



Situation actuelle

Rues	Niveau de vitesse			Aménagements existants
	> 30 km/h	> 50 km/h	> 60 km/h	
Rue du Soleil (haut)	–	4%	0%	aucun
Chemin de la Pépinière	X	X	X	aucun
Rue des Dailles (ouest)	74%	13%	2%	aucun
Rue des Dailles (est)	X	X	X	aucun
Chemin de la Forêt	X	X	X	partiel: bandes herbeuses, arborisation, ...

Typologie

Rues	Typologie	Régime	Rencontre sur demande	Aménagement prévu	
				En section	Porte
Rue du Soleil	collectrice	50 modéré	non	oui *	non
Chemin de la Pépinière	desserte niv2	zone 30	oui	non	oui
Rue des Dailles (ouest)	desserte niv1	zone 30	non	oui *	oui *
Rue des Dailles (est)	desserte niv2	zone 30	oui	non	oui
Chemin de la Forêt	desserte niv2	zone 30	oui	non	oui

* Voir chapitre "Illustrations"

Coordination avec les autres planifications

Plan directeur du stationnement

Bilan satisfaisant, aucune mesure envisagée

Modération: mesures

- Mise en place d'une porte zone 30 aux entrées de la rue des Dailles (est et ouest)
- Mise en place d'une porte zone 30 à l'entrée des chemins de la Forêt et de la Pépinière
- Aménagement de la rue des Dailles ouest (arborisation, rétrécissements)
- Mise à sens unique de l'entrée de la rue des Dailles ouest (plus de débouché sur la rue du Soleil)
- Aménagement de la rue du Soleil en relation avec les différentes portes adjacentes (marquages)



Chemin de la Fenetta



Chemin de la Fenetta



Situation actuelle

Rues	Niveau de vitesse			Aménagements existants
	> 30 km/h	> 50 km/h	> 60 km/h	
Chemin de la Fenetta	X	X	X	aucun
Rue des Préalpes	—	46.5%	10%	giratoire Coulat / Fenetta

Typologie

Rues	Typologie	Régime	Rencontre sur demande	Aménagement prévu	
				En section	Porte
Chemin de la Fenetta	desserte niv2	zone 30	oui	non	oui
Rue des Préalpes	collectrice	50 modéré	non	réalisé	non

Coordination avec les autres planifications

Plan directeur du stationnement

Bilan satisfaisant, aucune mesure envisagée

Modération: mesures

► Création d'une porte zone 30 à l'entrée du quartier de la Fenetta



Chemin des Écoles



Rue de la Berra (bas)

Situation actuelle

Rues	Niveau de vitesse			Aménagements existants
	> 30 km/h	> 50 km/h	> 60 km/h	
Rue de la Berra (haut)	70%	2%	0%	aucun
Chemin des Écoles (est)	X	X	X	stationnement unilatéral
Hameau de Cormanon	X	X	X	aucun

Typologie

Rues	Typologie	Régime	Rencontre sur demande	Aménagement prévu	
				En section	Porte
Rue de la Berra (haut)	desserte niv1	zone 30	non	oui *	oui *
Chemin des Écoles (est)	desserte niv1	zone 30	non	non	non
Hameau de Cormanon	desserte niv2	bordiers autorisés	oui	non	non

* Voir chapitre "Illustrations"

Coordination avec les autres planifications

Espaces publics: conception directrice

Hameau de Cormanon (selon directives)

Centre scolaire et communal de Cormanon (selon directives)

Dort-Verte: proposition pour le Grand Clos

Plan directeur du stationnement

Revoir l'organisation du stationnement devant l'école de Cormanon et la Poste

Modération: mesures

- ▶ Création d'une porte zone 30 au droit du bâtiment de l'administration
- ▶ Mesures de modération sur la rue de la Berra (arborisation)
- ▶ Arborisation du chemin des Écoles à étudier dans le cadre de l'extension des bâtiments scolaires
- ▶ Aménagement de la place devant l'école de Cormanon





Rue du Marteray

Situation actuelle

Rues	Niveau de vitesse			Aménagements existants
	> 30 km/h	> 50 km/h	> 60 km/h	
Route de Cormanon	X	X	X	aucun
Rue du Marteray	X	X	X	aucun



Plan directeur
de la modération

Typologie

Rues	Typologie	Régime	Rencontre sur demande	Aménagement prévu	
				En section	Porte
Route de Cormanon	principale	50	non	oui	non
Rue du Marteray	desserte niv1	zone 30	non	oui	oui
Impasse du Moléson	desserte niv2	zone 30	oui	oui	non
Impasse de la Fin Derrey	desserte niv2	zone 30	oui	oui	non
Impasse du Pré Henry	desserte niv2	zone 30	oui	oui	non
Rue du Centre	desserte niv1	zone 30	non	oui	oui
Rue des Grand-Chênes	desserte niv1	zone 30	non	oui	non
Chemin des Mampes	desserte niv2	zone 30	oui	oui	non
Chemin de Pérolles d'en Haut	desserte niv2	zone 30	oui	oui	non

Coordination avec les autres planifications

Espaces publics: conception directrice

Futur Espace Nuithonie: espace public majeur

Dort-Verte: proposition pour le parc de Cormanon-Est

Route de Cormanon: route à caractère paysager

Plan directeur du stationnement

Stationnement étudié dans le cadre du PAD

Modération: mesures

► Voir plan des infrastructures en cours d'élaboration



CORMANON

CORMANON

3.22



Rue de la Petite Fin



Chemin de Florimont



Rue des Martinets



Situation actuelle

Rues	Niveau de vitesse			Aménagements existants
	> 30 km/h	> 50 km/h	> 60 km/h	
Rue des Martinets (est)	—	16%	2%	aucun
Rue de la Petite Fin	X	X	X	aucun
Chemin de Florimont	X	X	X	aucun

Typologie

Rues	Typologie	Régime	Rencontre sur demande	Aménagement prévu	
				En section	Porte
Rue des Martinets (est)	collectrice	50 modéré	non	oui *	non
Rue de la Petite Fin	desserte niv2	zone 30	oui	oui	oui *
Chemin de Florimont	desserte niv2	zone 30	oui	non	non

* Voir chapitre "Illustrations"

Coordination avec les autres planifications

Plan directeur du stationnement

Bilan satisfaisant

Stationnement sur voirie entravant la sécurité

Modération: mesures

- Mise en place d'une porte zone 30 à l'entrée de la rue de la Petite Fin (débouché sur la rue des Martinets)
- Marquage de quelques places de stationnement à la rue de la Petite Fin
- Aménagement de la route des Martinets (plate-forme devant le home)
- Réduction de la hauteur des haies (visibilité, diminution de l'effet "couloir" de cette rue)



Route de la Glâne



Chemin des Bouvreuils



Route de la Glâne



Situation actuelle

Rues	Niveau de vitesse			Aménagements existants
	> 30 km/h	> 50 km/h	> 60 km/h	
Chemin des Bouvreuils	X	X	X	aucun
Impasse de la Grangette	X	X	X	aucun
Impasse des Cimes	X	X	X	aucun
Route de la Glâne	—	14%	1%	îlot protecteur pour piétons, mini-giratoire

Typologie

Rues	Typologie	Régime	Rencontre sur demande	Aménagement prévu	
				En section	Porte
Chemin des Bouvreuils	desserte niv2	zone 30	oui	non	oui
Impasse de la Grangette	desserte niv2	zone 30	oui	non	oui
Impasse des Cimes	desserte niv2	zone 30	oui	non	oui
Route de la Glâne	principale	50	non	Valtraloc *	non

* "Valorisation des traversées de localités"

Coordination avec les autres planifications

Espaces publics: conception directrice

Glâne: route à caractère commercial / paysager

Plan directeur du stationnement

Tenter d'augmenter l'offre sur voirie dans le cadre du projet de réaménagement de la route de la Glâne

Modération: mesures

- Mise en place d'une porte zone 30 à l'entrée du chemin des Bouvreuils
- Mise en place d'une porte zone 30 à l'entrée de l'impasse de la Grangette
- Mise en place d'une porte zone 30 à l'entrée de l'impasse des Cimes
- À terme: aménagement Valtraloc de la route de la Glâne



Rue du Soleil



Rue de la Résidence



Rue des Cerisiers



Situation actuelle

Rues	Niveau de vitesse			Aménagements existants
	> 30 km/h	> 50 km/h	> 60 km/h	
Rue des Cerisiers	X	X	X	aucun
Rue du Soleil	–	22%	4%	projet en cours
Rue de la Résidence	60%	0%	0%	aménagement du carrefour avec chemin des Rochettes

Typologie

Rues	Typologie	Régime	Rencontre sur demande	Aménagement prévu	
				En section	Porte
Rue des Cerisiers	desserte niv2	zone 30	oui	non	non
Rue du Soleil	collectrice	50 modéré	non	projet	non
Rue de la Résidence	desserte niv1	zone 30	non	oui *	oui *

* Voir chapitre "Illustrations"

Coordination avec les autres planifications

Espaces publics: conception directrice

Rue des Platanes: espace public majeur

Dort-Verte: proposition à travers le secteur

Plan directeur du stationnement

Aménager des places le long de la rue du Soleil (coordination avec secteur Village)

Modération: mesures

- Mise en place d'une porte zone 30 à l'entrée de la rue de la Résidence
- Aménagement de la rue de la Résidence (rétrécissement arborisé)



Rue du Pré de l'Étang



Rue des Foyards



Route de Matran



Situation actuelle

Rues	Niveau de vitesse			Aménagements existants
	> 30 km/h	> 50 km/h	> 60 km/h	
Chemin du Croset	X	X	X	aucun
Rue du Pré de l'Étang	X	X	X	aucun
Rue des Foyards	X	X	X	aucun
Impasse des Lauriers	X	X	X	aucun
Route de Matran	—	48%	9%	aucun

Typologie

Rues	Typologie	Régime	Rencontre sur demande	Aménagement prévu	
				En section	Porte
Chemin du Croset	desserte niv1	zone 30	non	non	oui
Rue du Pré de l'Étang	desserte niv2	zone 30	oui	oui	oui
Rue des Foyards	desserte niv2	zone 30	oui	oui	oui
Impasse des Lauriers	desserte niv2	zone 30	oui	non	oui
Route de Matran	collectrice	50	non	Valtraloc *	Valtraloc *

* "Valorisation des traversées de localités"

Coordination avec les autres planifications

Espaces publics: conception directrice

Route de Matran: route à caractère paysager

Plan directeur du stationnement

Étudier l'aménagement de cases de stationnement aux rues du Pré de l'Étang et des Foyards

Modération: mesures

- Mise en place d'une porte zone 30 à l'entrée de la rue du Pré de l'Étang
- Mise en place d'une porte zone 30 à l'entrée de la rue des Foyards
- Mise en place d'une porte zone 30 à l'entrée de l'impasse des Lauriers
- Mise en place d'une porte zone 30 à l'entrée du chemin du Croset
- À terme: aménagement Valtraloc de la route de Matran



Route du Vieux-Moulin



Route du Vieux-Moulin



Route de Sainte-Apolline



Situation actuelle

Rues	Niveau de vitesse			Aménagements existants
	> 30 km/h	> 50 km/h	> 60 km/h	
Route de Sainte-Apolline	–	7%	1%	aucun
Route du Vieux-Moulin	–	7%	1%	aucun
Chemin des Auges	X	X	X	aucun
Route de Condoz	X	X	X	aucun

Typologie

Rues	Typologie	Régime	Rencontre sur demande	Aménagement prévu	
				En section	Porte
Route de Sainte-Apolline	desserte niv1	50 modéré	non	Valtraloc *	Valtraloc *
Route du Vieux-Moulin	desserte niv1	50 modéré	non	Valtraloc *	Valtraloc *
Chemin des Auges	desserte niv2	<i>non-signalé</i>	oui	non	non
Route de Condoz	collectrice	50 modéré	non	oui	non

* "Valorisation des traversées de localités"

Coordination avec les autres planifications

Projet paysager de la route de Condoz (Feddersen & Klostermann, janvier 1998)

Plan directeur du stationnement

Bilan satisfaisant, aucune mesure envisagée

Classement de la route de Condoz en route communale

Modération: mesures

► Aménagement Valtraloc du hameau de Ste-Apolline



Plan directeur
de la modération

STE-APOLLINE
VILLAGE

3.5



Chemin de Rochettes



Rue de la Gare



Chemin de la Fontaine



Situation actuelle

Rues	Niveau de vitesse			Aménagements existants
	> 30 km/h	> 50 km/h	> 60 km/h	
Rue de l'Église	—	1%	0%	aucun
Allée du Château	—	0%	0%	projet en cours de réalisation
Rue des Préalpes (gare)	X	X	X	aucun
Chemin de la Fontaine	X	X	X	aucun
Chemin de Rochettes (ouest)	X	X	X	aucun

Typologie

Rues	Typologie	Régime	Rencontre sur demande	Aménagement prévu	
				En section	Porte
Rue de l'Église	collectrice	50 modéré	non	oui	non
Allée du Château	collectrice	50 modéré	non	projet	non
Rue des Préalpes (gare)	desserte niv2	zone 30	oui	oui *	oui *
Chemin de la Fontaine	desserte niv2	zone 30	oui	non	oui
Chemin des Rochettes (ouest)	desserte niv1	zone 30	non	non	oui *

* Voir chapitre "Illustrations"

Coordination avec les autres planifications

Espaces publics: conception directrice

Parvis de l'Église et cour de l'ancienne école: espace public majeur

Place du Château et centre de rencontre de la Grange: espace public majeur

Plan directeur du stationnement

Introduction de la durée limitée au parc du cimetière

Extension du parking de la Grange (Grange, centre sportif, P+R)

Modération: mesures

- Mise en place d'une porte zone 30 à l'entrée du chemin des Rochettes
- Mise en place d'une porte zone 30 à l'entrée de la rue de la Gare (Préalpes)
- Mise en place d'une porte zone 30 à l'entrée du chemin de la Fontaine
- Marquage des cases de stationnement à la rue des Préalpes (gare)
- Aménagement de la place de la Gare (arborisation)
- À plus long terme: réaménagement de la rue de l'Église
- Compléter le projet de l'Allée du Château par un aménagement du "goulet" de la rue des Préalpes (rétrécissement de la chaussée au profit d'un espace piéton)



Rue de Belle-Croix



Promenade de Belle-Croix



Rue de Villamont



Situation actuelle

Rues	Niveau de vitesse			Aménagements existants
	> 30 km/h	> 50 km/h	> 60 km/h	
Chemin des Rochettes (est)	49%	0%	0%	aucun
Rue de Belle-Croix	65%	1%	0%	rétrécissements / décrochements horizontaux
Promenade de Belle-Croix	X	X	X	aucun
Rue de Villamont	X	X	X	aucun
Chemin du Gerbey	X	X	X	aucun
Rue du Pré de l'Ile	X	X	X	aucun

Typologie

Rues	Typologie	Régime	Rencontre sur demande	Aménagement prévu	
				En section	Porte
Chemin des Rochettes (est)	desserte niv2	zone 30	non	oui *	oui
Rue de Belle-Croix	desserte niv2	zone 30	non	réalisé	oui *
Promenade de Belle-Croix	desserte niv2	zone 30	oui	non	non
Rue de Villamont	desserte niv2	zone 30	oui	oui *	non
Chemin du Gerbey	desserte niv2	zone 30	oui	non	non
Rue du Pré de l'Ile	desserte niv2	zone 30	oui	non	oui

* Voir chapitre "Illustrations"

Coordination avec les autres planifications

Espaces publics: conception directrice

Dort-Verte: proposition pour le passage à travers Belle-Croix

Plan directeur du stationnement

Bilan satisfaisant, aucune mesure envisagée

Modération: mesures

- Mise en place d'une porte zone 30 à l'entrée du chemin des Rochettes (rue du Soleil)
- Mise en place d'une porte zone 30 à l'entrée ouest de la rue de Belle-Croix
- Mise en place d'une porte zone 30 à l'entrée de la rue du Pré de l'Ile
- Aménagement d'éléments modérateurs au chemin des Rochettes (continuité de la rue de Belle-Croix)
- Aménagement d'éléments modérateurs à la rue de Villamont (plantations, niches de stationnement)



Rue de Chandolan



Rue de Chandolan



Rue du Petit-Moncor



Situation actuelle

Rues	Niveau de vitesse			Aménagements existants
	> 30 km/h	> 50 km/h	> 60 km/h	
Rue de Chandolan (sud)	–	7%	1%	aucun
Rue de Chandolan (nord)	–	7%	2%	aucun
Rue du Petit-Moncor (est)	–	4%	1%	aucun
Rue des Biches	X	X	X	projet privé en cours de réalisation
Rue de Moncor (est)	–	14%	2%	giratoire et berme centrale

Typologie

Rues	Typologie	Régime	Rencontre sur demande	Aménagement prévu	
				En section	Porte
Rue de Chandolan (sud)	collectrice	50 modéré	non	oui	non
Rue de Chandolan (nord)	desserte niv1	50 modéré	non	oui	non
Rue du Petit-Moncor (est)	collectrice	50 modéré	non	oui	non
Rue des Biches	desserte niv2	zone 30	non	projet privé	oui
Rue de Moncor (ouest)	principale	50	non	non	non

Coordination avec les autres planifications

Espaces publics: conception directrice

Rehaussement de la qualité paysagère de la zone d'activités de Moncor

Espaces publics majeurs dans le secteur Cartier

Moncor: route principale à caractère commercial

Plan directeur du stationnement

Rééquilibrage de l'offre de stationnement entre les employés et les visiteurs / clients

Modération: mesures

- Réaménagements ponctuels des rues de Chandolan et du Petit-Moncor (giratoire, passages piétons protégés, arborisation, ...)
- Projet à prévoir au gré des opportunités et en coordination avec l'accès de Bertigny



Rue du Petit-Moncor



Rue du Petit-Moncor



Rue de Moncor



Situation actuelle

Rues	Niveau de vitesse			Aménagements existants
	> 30 km/h	> 50 km/h	> 60 km/h	
Rue du Petit-Moncor (ouest)	X	X	X	aucun
Rue de Moncor (est)	X	X	X	giratoires et berme centrale

Typologie

Rues	Typologie	Régime	Rencontre sur demande	Aménagement prévu	
				En section	Porte
Rue du Petit-Moncor (ouest)	desserte niv1	50 modéré	non	oui	non
Rue de Moncor (est)	principale	50	non	oui	non

Coordination avec les autres planifications

Espaces publics: conception directrice

Moncor: route principale à caractère commercial

Plan directeur du stationnement

Analyser des solutions de mixité d'usage de manière à résoudre conjointement les problèmes liés au restaurant et au secteur Sud

Modération: mesures

- Réaménagements ponctuels de la rue du Petit-Moncor (arborisation, passages piétons protégés, ...) (projets à prévoir au gré des opportunités)
- Réaménagement de la traversée piétonne au carrefour Moncor / Petit-Moncor

Commune de Villars-sur-Glâne
Plan directeur du stationnement
Bases

Sommaire

Bases légales	3
Objectifs et principes généraux	4
Inventaire de l'offre et de la demande en stationnement	6
Modalités d'utilisation du domaine public	11
Mise en oeuvre	14
Règlementation sur le domaine privé	14
Annexe : Tableaux des bilans Offre / Demande par secteur	15

Bases légales

Ce Plan directeur répond à l'obligation qu'ont les communes comprises dans le périmètre du Plan régional des transports (PRT) d'élaborer un concept de stationnement (ReLATeC, art. 25b). Il définit les modalités d'utilisation du domaine public en la matière. Les modalités d'utilisation et la réglementation sur le domaine privé seront fixées dans le cadre du Plan d'aménagement local (PAL) en cours de révision.

Par ailleurs, ce Plan directeur se base le Plan régional des transports (PRT) et sur le Plan Général (PG) de la CUTAF en ce qui concerne les objectifs en matière de stationnement et la localisation des parkings d'échange.

Au niveau fédéral, les études de stationnement se fondent principalement sur la Loi fédérale sur la circulation routière et sur son ordonnance d'application. En particulier, les dispositions relatives au stationnement limité dans le temps ont influencé les recherches menées dans ces études. En effet, en ce qui concerne les durées de parage, l'introduction du nouveau disque de stationnement autorise plus de souplesse que le disque traditionnel "Zone bleue" et permet une gestion différenciée des places de parc sur le domaine public.



Par ailleurs, la mise en place de zones 30 et de zones de rencontre permet de gérer conjointement le stationnement par une signalisation de zone et d'éviter ainsi, si on le souhaite, le stationnement des véhicules sur la chaussée, en dehors des cases marquées et réservées à cet usage.

En ce qui concerne les **zones de rencontre**, la législation fédérale stipule que "le stationnement n'est autorisé qu'aux endroits désignés par des signaux ou des marques" (Ordonnance sur la signalisation routière – OSR).

En ce qui concerne les **zones 30**, ce problème est réglé par la signalisation de zone pour le stationnement (panneau placé également sur le mobilier de la porte). Le panneau "parage avec disque de stationnement" (voir ci-dessus) est introduit avec une plaque complémentaire indiquant la durée autorisée, valable pour toute la zone. Les véhicules sont donc tenus de stationner dans les limites des cases pendant la durée indiquée.

Objectifs et principes généraux

Le plan directeur du stationnement de Villars-sur-Glâne vise à satisfaire les objectifs du plan régional des transports (PRT) de la CUTAF et à éviter des dysfonctionnements dus à la mise en place de mesures dissuasives dans les communes voisines.

Par ailleurs, le plan directeur doit être, pour la commune, un outil de coordination permettant de mettre en place, à chaque opportunité (réaménagement et entretien de la voirie, mise en place de zones 30, nouvelles planifications - PAD p. ex. - nouvelles constructions, ...), les mesures nécessaires à la bonne gestion du stationnement sur le territoire communal et à la satisfaction des objectifs.

Objectifs généraux

Le plan directeur du stationnement doit permettre de gérer quantitativement et qualitativement l'offre en places de stationnement afin de :

- assurer une offre de stationnement adaptée dans les quartiers de la commune,
- éviter le report du stationnement des pendulaires dans les quartiers résidentiels,
- garantir une offre suffisante en places de stationnement dans les parkings d'échange.

Parallèlement et de manière générale, le plan directeur doit permettre **d'organiser le stationnement de manière à favoriser l'utilisation des transports publics.**

Principes généraux

Les principes généraux ci-après soutiennent les objectifs généraux du plan directeur du stationnement. Ils sont structurés comme suit, sans distinction du statut de propriété (domaine public ou privé) :

- stationnement à usage public (principes 1 à 3),
- stationnement à usage privé (principe 4).

Stationnement à usage public

- P1 Le stationnement à usage public doit être destiné en priorité aux visiteurs et aux clients. Il doit être organisé (nombre de places et gestion) de façon à inciter les travailleurs-employés à utiliser les transports publics.
- P2 Dans les quartiers résidentiels desservis par les transports publics, les zones de stationnement longue durée du domaine public doivent être transformées si nécessaire en courte durée de manière à éviter le parcage des pendulaires en direction du centre de l'agglomération ("parking d'échange sauvage").
- P3 Les axes d'entrée dans l'agglomération traversant la commune de Villars-sur-Glâne et desservis par les lignes urbaines performantes doivent être équipés, en périphérie, de parkings d'échange. Il en va de même de la gare (ligne CFF). L'interfaçage entre les différents moyens de transports doit être optimisé. D'autres arrêts de bus peuvent également être équipés de places de stationnement servant de parkings d'échange à condition que le trafic que ceux-ci génèrent ne dégrade pas les conditions locales (trafic et nuisances).

Stationnement à usage privé

- P4 Pour des nouvelles constructions, des transformations ou des changements d'affectation de bâtiments entraînant des modifications de parkings à usage privé, le nombre de places de stationnement doit être différencié par quartier, en fonction de la qualité de desserte en transports publics et du nombre de places de stationnement existant dans le quartier. Si nécessaire, l'utilisation de ces places de stationnement doit être réglementée et contrôlée.

Inventaire de l'offre et de la demande

Pour chacun des quartiers, une analyse de l'offre et des besoins en stationnement a été effectuée afin de détecter les problèmes propres au quartier et d'évaluer les mesures à mettre en place. De manière générale, cette analyse a permis de tirer les conclusions suivantes :

- ▶ A quelques exceptions près, l'offre dans les quartiers est suffisante. Les mesures à mettre en place concernent donc plus la gestion de ce stationnement dans le but d'obtenir une meilleure utilisation de celui-ci.
- ▶ Il apparaît clairement que le stationnement à durée illimitée dans le temps donne lieu à des dysfonctionnements sérieux, c'est pourquoi, dans plusieurs quartiers, la limitation de la durée du stationnement sur le domaine public apparaît nécessaire. Cette limitation doit pourtant également tenir compte de la demande en stationnement des clients-visiteurs et des habitants.

Offre en stationnement

La définition de l'offre de stationnement s'est faite sur la base d'un recensement effectué par les soins de la commune. Ce recensement comprend les renseignements suivants :

- le nombre de places par rue,
- le nombre de places dans les parkings souterrains,
- le nombre de places pour certains équipements caractéristiques.

Pour chacune de ces informations, une distinction a été faite entre :

- les places à usage privé sur le domaine privé (privées s/privé),
- les places à usage public sur le domaine privé (publiques s/privé),
- les places publiques sur voirie (publiques s/voirie),
- les places publiques dans les parkings (publiques parking).

Des recensements plus détaillés ont ensuite été réalisés par le bureau team+, en fonction des besoins liés à l'étude, dans les quartiers où des incohérences notoires apparaissaient (Villars-Vert, Les Daillettes, Eaux-Vives, Pépinière, Petit-Moncor, Village ainsi que quelques équipements caractéristiques). Une enquête a également été réalisée pour connaître plus précisément l'offre et la demande dans le secteur industriel de Moncor. Pour les autres secteurs, le recensement communal est resté la référence pour l'établissement de l'offre. Les valeurs annoncées ne tiennent pas compte du parage lié aux zones d'habitations de faible densité. Les chiffres recensés permettent toutefois une bonne évaluation des problèmes qui conduisent à la nécessité de mesures bien réelles.

Demande en stationnement

Données de base et méthode générale

La demande ou les besoins en stationnement ont été estimés sur la base des données à disposition, à savoir :

- le nombre de ménages par immeuble pour les habitants,
- le type d'activités et leur localisation sur le territoire communal,
- des données caractéristiques à certaines activités (nombre de classes, d'employés, de places assises, ...),
- le nombre actuel de cases de stationnement pour certains équipements.

Pour le diagnostic, les besoins en stationnement ont été estimés selon le règlement communal d'urbanisme (RCU, art. 31). Dans l'impossibilité d'établir ces besoins sur la base des surfaces brutes de plancher ou des surfaces de vente, les calculs ont été faits sur la base des valeurs minimales de ce règlement et en fonction du type d'activité. Les hypothèses de calcul sont explicitées dans les chapitres suivants.

Cette manière de faire permet de détecter, au niveau du diagnostic, les carences véritablement effectives en cases de stationnement. Elle correspond par ailleurs à une vision nouvelle de dimensionnement de l'offre en stationnement visant à augmenter la part modale des transports publics en influençant le comportement des usagers ainsi qu'à limiter le nombre trop élevé de voitures par ménage (politique appliquée dans le cadre de l'élaboration du PAD Cormanon-Est).

Besoins pour les habitants

Dans l'estimation des besoins pour habitants, les bâtiments de 2 ménages ou moins n'ont pas été pris en compte partant du principe qu'il s'agissait d'équipements de type "villa" pour lesquels la demande en stationnement était satisfaite de manière autonome, au niveau de la parcelle (exception faite pour les zones d'habitat groupé). Dans les quartiers d'habitations individuelles présentant un déficit en cases, des vérifications in situ ont été faites sur les bâtiments de 3 à 5 ménages pour vérifier si l'offre était adéquate.

Pour le reste, les besoins pour habitants ont été estimés à 1 place par ménage. L'importance de la carence ou de l'excédent de places a été ensuite évaluée selon le type de quartier (habitat groupé ou individuel, style et grandeur des appartements, ...).

Finalement, les besoins pour visiteurs ont été estimés à 10% de la demande pour habitants.

Besoins pour les activités

Les activités ont été divisées en sept catégories :

1. les commerces avec peu de clients (petite entité de vente, ...),
2. les commerces avec beaucoup de clients (boulangerie, boucherie, ...),
3. les services avec peu de clients (bureaux d'architectes / ingénieurs, assurances, ...),
4. les services avec beaucoup de clients (salons de coiffure, médecins, ...),
5. l'artisanat et l'industrie,
6. les hôtels et les cafés-restaurants,
7. les bâtiments d'utilité publique.

Les hypothèses de calcul sont résumées dans le tableau ci-dessous. Elles sont détaillées ensuite pour les bâtiments d'utilité publique. Il est à noter que ces valeurs, basées sur l'application de la norme SN 640 290, ont été utilisées pour les petites entités d'activité qui ne dépassent a priori pas la limite des 80 m² de surface, inscrite dans le RCU (art. 31). Pour les autres¹, une analyse particulière a été faite in situ pour évaluer si les besoins en stationnement étaient satisfaits ou non.

	RCU		Hypothèses	
	employés	clients	employés	clients
Commerces avec peu de clients	1 pl. pour 20 m ² de surface de vente		1 place	1 place
Commerces avec beaucoup de clients	1 pl. pour 10 m ² de surface de vente		1 place	2 places ou plus selon surface
Services avec peu de clients	1 pl. / 80 m ²	20%	1 place	1 place
Services avec beaucoup de clients	1 pl. / 80 m ²	50%	1 place	2 places ou plus selon surface
Artisanat / industrie	idem services			
Hôtels / restaurants / cafés	-	1 pl. / 4 pl. assises 1 pl. / 2 lits	-	1 pl. / 4 pl. assises 1 pl. / 2 lits
Utilité publique	selon type d'établissement			

Besoins en stationnement pour l'église et le cimetière

Pour identifier les besoins de l'église et du cimetière, il a été tenu compte de l'expérience communale. Les parkings du cimetière et de l'Ancienne Ecole satisfont les besoins de base (services religieux et visites). Des solutions doivent par contre être trouvées pour assurer le parage des véhicules en cas de manifestations exceptionnelles (enterrements, mariages, communions, concerts, ...) d'une part et pour garantir que ces parkings soient effectivement occupés par les utilisateurs de ces équipements d'autre part (voir fiche "Pré de l'Ile", chap. 5).

¹ Il s'agit principalement de la STEP, des cafés-restaurants du Pont de la Glâne et du Chamois, du Centre des Dailles, de Notre-Dame de la Route, des homes et foyers, des garages et stations services ainsi que de l'ensemble des activités dans le secteur 6A.

Besoins pour les écoles

Le besoin en stationnement pour les écoles a été fixé à 1,2 case par classe pour tenir compte du personnel complémentaire (direction, secrétariat, maîtres spécialisés, ...).

Besoins pour l'administration communale et la poste

Le besoin en stationnement pour l'administration communale s'est fait sur la base de la norme SN 641400, c'est-à-dire 0.6 case par place de travail pour les employés et 0.2 cases par place de travail pour les visiteurs.

La poste de Cormanon compte trois guichets. On peut estimer à environ 10 employés le personnel nécessaire au fonctionnement de cet équipement (employés de bureau + facteurs). Le besoin en stationnement s'est également fait sur la base de la norme SN 641400, c'est-à-dire 0.6 case par place de travail pour les employés et 0.4 cases par place de travail pour les clients.

Bilan offre/demande par secteur, diagnostics et mesures

Les bilans offre/demande détaillés par quartier figurent en annexe de ce chapitre. Les bilans récapitulatifs sont résumés dans le plan de la page suivante. Ils sont par ailleurs indiqués dans les fiches par quartier (chapitre 5) ainsi que le diagnostic et les mesures retenues en matière de stationnement.

Plan récapitulatif des bilans

Modalités d'utilisation du domaine public

Les parkings publics

Les mesures particulières concernant les parkings publics sont traitées dans les fiches par quartier. Le tableau ci-dessous rappelle les différentes mesures qui touchent les parkings publics. Ils sont par ailleurs localisés sur la planche de la page 4.13.

Quartier	Parking	Mesures
Le Guintzet	Le Guintzet	Tarification favorisant une rotation rapide des véhicules et étude concernant les besoins en stationnement pour l'extension de la zone sportive
	Hôpital	-
Cormanon	Ecole de Cormanon	Meilleure organisation du parking Affectation des places visiteurs/employés
	Cormanon Est	-
Le Bugnon	Centre commercial des Dailles	-
Petite Fin	Les Bouvreuils	Mise à durée limitée
Les Echelettes	Centre commercial Carrefour	-
Centre sportif	Parking du centre sportif	Liaison piétonne avec le parking de la Fontaine
Pré de l'Ile	Cimetière	Mise à durée limitée
	La Grange	Meilleure signalisation, liaison piétonne avec le centre sportif
	Ancienne Ecole	Mise à durée limitée

Les parkings d'échange

Les solutions apparaissent très clairement pour Villars-sur-Glâne si l'on tient compte de la planification régionale (Plan général de la CUTAF) et des critères principaux, indispensables au bon fonctionnement de ces équipements, à savoir :

- la proximité directe avec une ligne performante (cadence minimale de 10'),
- la localisation avant les contrôles d'accès à l'agglomération ou avant les perturbations importantes sur le réseau,
- l'absence de possibilité de stationner plus proche de la destination,
- un court trajet entre le véhicule privé et l'arrêt de bus,
- la tarification,
- la proximité avec un commerce.

Les sites à retenir en priorité sont les suivants (voir également la planche page 4.13) :

- le secteur de **Bertigny** avec un accès le plus direct possible à l'autoroute et la prolongation de la ligne 3,
- le parking de **Carrefour** en relation avec la ligne 2,
- le secteur de la **route de la Glâne** en relation avec la ligne 5,
- le secteur proche de la **gare de Villars-sur-Glâne**, en relation avec les trains régionaux.

Le site de **Cormanon-Est**, en relation avec la ligne 5 voire la Dort-Verte à long terme, fait également partie des sites potentiels. Il peut être envisagé en soutien à celui de Carrefour en ce qui concerne les origines des pendulaires concernés. Il n'est par contre pas optimal en ce qui concerne son accessibilité depuis les origines arrivant par la route de la Glâne. Il ne remplace donc en aucun cas le secteur de la route de la Glâne. Par ailleurs, le trafic qu'il génère pourrait être en conflit avec le trafic local (voir principe P3, p. 4.5).

Concept de stationnement à durée limitée

Dans plusieurs quartiers ou secteurs, on observe la nécessité de limiter la durée de stationnement sur voirie ou dans certains parkings publics, le but étant de dissuader l'utilisation de ces places de parc par les pendulaires (parking d'échange "sauvage") ou par les habitants (mauvaise utilisation du stationnement sur domaine privé) et surtout de les rendre plus disponibles pour les visiteurs et les clients.

Un système de parage à durée limitée est donc introduit dans les quartiers où cela est nécessaire (voir fiches par quartier – chapitre 5). Dans un premier temps, il n'est pas prévu que le stationnement soit payant sur voirie. Par ailleurs, la mise en place de systèmes de macarons (vignettes) pour les habitants n'est, pour l'heure, pas envisagée car elle serait contre-productive dans la majorité des quartiers.

Dans la plupart des cas, la zone bleue, de trop courte durée, n'est pas adaptée. L'entrée en vigueur du nouveau disque de stationnement permettant plus de souplesse au niveau de la durée de stationnement, la durée du stationnement est fixée à **trois heures**. Cette durée exclut un stationnement durant toute une journée ou une matinée. Elle permet par contre le stationnement des habitants dans les plages non réglementées. La réglementation sera valable les jours de semaine (**lundi à vendredi**) de **8h00 à 18h30**.

Dans des cas particuliers où le stationnement est destiné avant tout à une clientèle commerciale ou de services, cette durée sera abaissée localement, en fonction du type d'établissements en présence.

Plan des parkings

Mise en oeuvre

La réalisation des mesures de stationnement se fera en coordination avec les mesures liées à la modération de trafic (voir chapitre 7 « Plan d’actions » et chapitre 2 « Mise en œuvre », page 2.14).

Règlementation sur le domaine privé

Afin d'atteindre les objectifs généraux relatifs au stationnement (selon art. 25b ReLATeC) et notamment une meilleure utilisation des transports publics à long terme, des modifications du règlement communal d'urbanisme (RCU) doivent être envisagées. Celles-ci sont en cours, dans le cadre de la révision du Plan d'aménagement local (PAL).

Ces modifications peuvent en outre se faire de manière ciblée sur les différents quartiers afin de résoudre leurs problèmes propres. Ces modifications concernent plus particulièrement les points suivants :

- la diminution de l'offre par logement (politique incitative visant à limiter le nombre de voiture par ménage) avec des recommandations sur la tarification des places privées liées à ces logements,
- des règles plus précises pour les besoins en stationnement des activités (par secteur et en fonction de l'offre de transport public),
- des règles favorisant l'utilisation complémentaire du stationnement pour plusieurs activités (notamment activités diurnes/nocturnes et privées/publiques)
- des règles favorisant la création de cases pour les deux-roues (cycles et deux-roues motorisés),
- des recommandations sur l'aménagement des parkings souterrains visant à garantir la sécurité de leurs usagers, notamment en ce qui concerne leur utilisation nocturne.

Annexe

Tableaux des bilans offre/demande par quartier

Bilan offre/demande par quartier

- Les Dailles
- Cormanon
- Village
- Platy
- Bertigny
- Les Daillettes
- Moncor

Légende :

H/E = satisfaction des besoins pour les habitants/employés

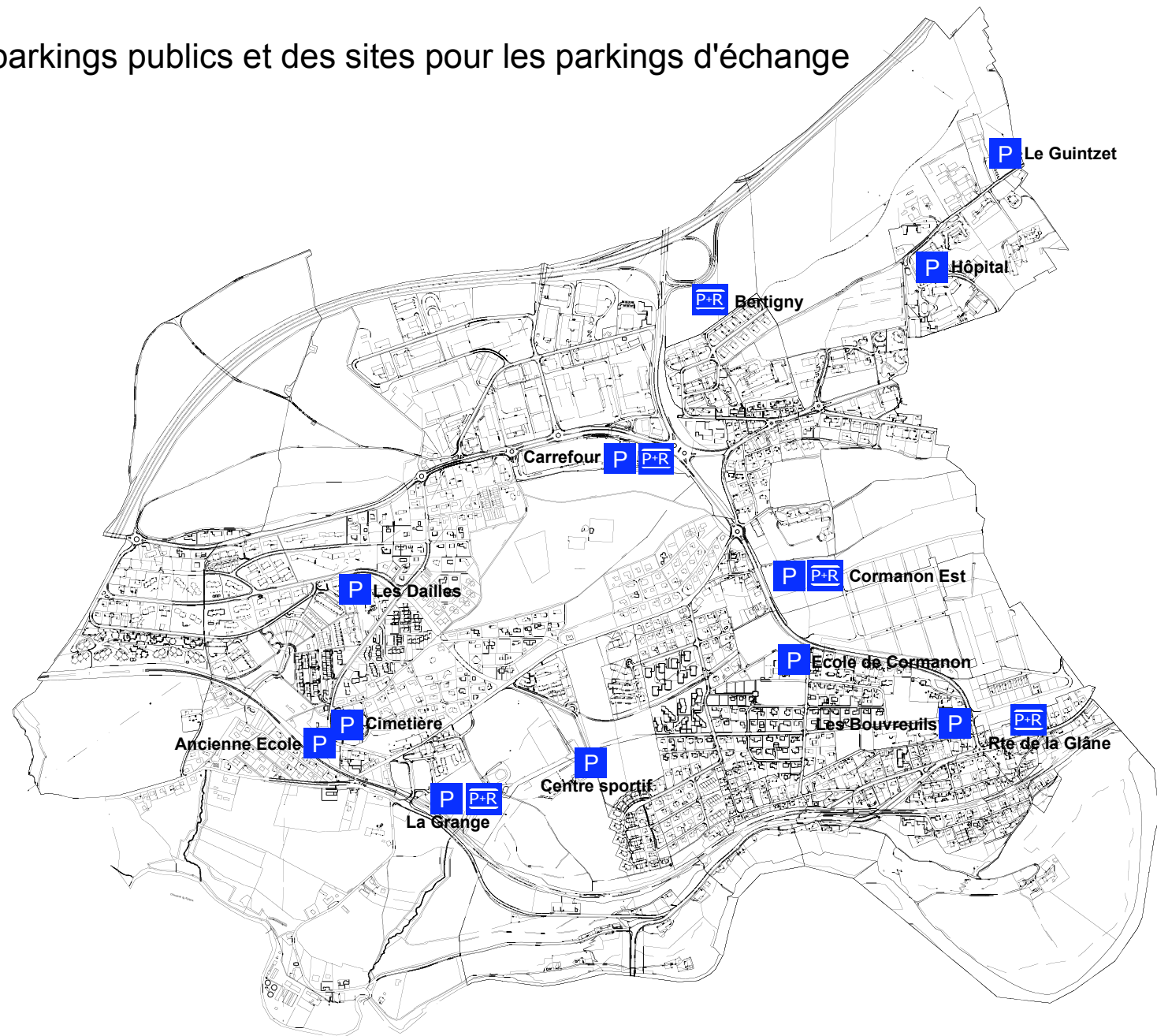
C/V = satisfaction des besoins pour les clients/visiteurs

► team +

Octobre 2004



Localisation des parkings publics et des sites pour les parkings d'échange



VILLARS-SUR GLANE - Plan directeur du stationnement

Bilan de stationnement - Secteur Bertigny

Rue	Besoins pour habitants			Besoins pour emplois		Places privées recensées		Bilan		Places publiques recensées		Remarques
	Ménages	Places	Places visit.	Places empl.	Places clients	Privées s/privé	Publiques s/privé	Hab./empl.	Visit./clients	Publiques s/voirie	Publiques parkings	
Villars-Vert												
Charmilles	22	6	1			5	0	-1	-1	8		
Villars-Vert	627	622	62			423	19	-199	-43	50	48	48 = parking école
Total Villars-Vert	649	628	63	20	14	423	13	-225	-64	58	48	Besoins emplois estimés sans garages
Belvédère												
Belvédère	105	105	11			0	0	-105	-11			
Redoute	140	140	14			291	56	151	42	32		Recensement Belvédère+Redoute
Villars	1	-	-			0	0	-	-			
Total Belvédère	246	245	25	14	22	291	56	32	9	32		Besoins emplois : sans garage
Le Guintzet (ss hôpital)												
Cardinal Journey	66	66	7			-	-	-	-			
Jean-Paul II	57	52	5			-	-	-	-	155		
Pensionnats	3	-	-			-	-	-	-			
Total Le Guintzet	126	118	12			172		52		155		Besoins centre sportif satisfaits par offre publique

VILLARS-SUR GLANE - Plan directeur du stationnement

Bilan de stationnement - Secteur Cormanon

Rue	Besoins pour habitants			Besoins pour emplois		Places privées recensées		Bilan		Places publiques recensées		Remarques
	Ménages	Places	Places visit.	Places empl.	Places clients	Privées s/privé	Publiques s/ privé	Hab./empl.	Visit./clients	Publiques s/voirie	Publiques parkings	
Fenetta												
Fenetta	42	3	1			0	0	-3	-1			
Total Fenetta	42	3	1	7	7	0	0	-10	-8			
Eaux-Vives												26 = Notre Dame de la Route
Bel-Air	54	54	5			57	4	3	-1	3		
Eaux-Vives	58	33	3			20	2	-13	-1	5	26	
Fort-St-Jacques	97	83	8			73	5	-10	-3	11		
Villars	57	49	5			60	20	11	15			
Total Eaux-Vives	266	219	21	8	9	210	31	-17	1	19	26	
Hameau et école												
Cormanon (Ecole)	-	-	-	47	12	30	39	-	-			
Cormanon (hameau)	17	7	1	1	1	10	0	2	-2			
Total Hameau et école de Cormanon	17	7	1	48	13	40	39	-15	25			

VILLARS-SUR GLANE - Plan directeur du stationnement

Bilan de stationnement - Secteur Les Dailles

Rue	Besoins pour habitants			Besoins pour emplois		Places privées recensées		Bilan		Places publiques recensées		Remarques
	Ménages	Places	Places visit.	Places empl.	Places clients	Privées s/privé	Publiques s/privé	Hab./empl.	Visit./clients	Publiques s/voirie	Publiques parking	
Le Bugnon												
Beaulieu	64	64	6			81	16	17	10	25		
Bugnon (Rte)	410	402	40			518	35	116	-5			
Coteau	250	237	24			305	75	68	51	53		
Dalles	139	133	13			170	14	37	1	70		
Total Le Bugnon	863	836	83	20	40	1074	140	218	17	148	-	
Les Rochettes												60 = Biolley
Cerisiers	44	44	4			72	9	28	5	60		
Coteau	4	4	1			0	0	-4	-1			
Eglantiers	8	8	1			0	0	-8	-1			
Marronniers	25	25	2			0	0	-25	-2			
Murets	5	5	1			0	0	-5	-1			
Payerne	18	18	2			0	0	-18	-2			
Peupliers	60	60	6			0	0	-60	-6			
Pins	25	25	2			0	0	-25	-2			
Platanes	43	43	4			160	34	117	30			
Résidence	53	53	5			71	0	18	-5			
Soleil	29	29	3			0	0	-29	-3	45		45 = Ecole des Rochettes
Total Les Rochettes	314	314	31	36	21	303	43	-47	-9	105		Besoins emplois sans Centre des Dalles Parking école compense le déficit en cases
La Pépinière												
Bugnon (Imp.)	6	-	-			-	-	-	-			
Dalles	14	-	-			-	-	-	-			
La Forêt	28	4	1			0	0	-4	-1			
Payerne	19	9	1			8	2	-1	1			
Pépinière	27	-	-			-	-	-	-			
Soleil	5	-	-			-	-	-	-			
Total La Pépinière	99	13	2	3	3	8	2	-8	-3			

VILLARS-SUR GLANE - Plan directeur du stationnement

Bilan de stationnement - Secteur Les Daillettes

Rue	Besoins pour habitants			Besoins pour emplois		Places privées recensées		Bilan		Places publiques recensées		Remarques
	Ménages	Places	Places visit.	Places empl.	Places clients	Privées s/privé	Publiques s/ privé	Hab./empl.	Visit./clients	Publiques s/voirie	Publiques parkings	
Les Daillettes												
Bouvreuils	9	3	1			2	0	-1	-1		16	
Cimes	8	3	1			2	0	-1	-1			
La Glâne	172	150	16			147	46	-3	30			
La Grangette	51	37	4			46	2	9	-2			
Total Les Daillettes	240	193	22	38	77	197	48	-34	-51	0	16	
Planafaye												
Planafaye	64	16	2			16	0	0	-2			
Total Planafaye	64	16	2	6	6	16	0	-6	-8			
Petite Fin												54 = besoins du home
Cormanon (Rte)	35	18	2			20	1	2	-1			
Florimont	12	3	1			0	0	-3	-1			
Martinets	36	2	0			0	0	-2	0		54	
Petite-Fin	17	4	1			0	0	-4	-1			
Total Petite Fin	100	27	4	6	6	20	1	-13	-9		54	Besoins emplois estimés sans home

VILLARS-SUR GLANE - Plan directeur du stationnement

Bilan de stationnement - Secteur Moncor

Rue	Secteur	Besoins pour habitants			Employés recensés	Besoins pour emplois		Places privées recensées		Bilan		Places publiques recensées		Remarques
		Ménages	Places	Places visit.		Places empl.	Places clients	Privées s/privé	Publiques s/privé	Hab./empl.	Visit./clients	Publiques s/voirie	Publiques parkings	
Cité-Moncor		178	171	20	58	35	12	204	58	-2	26			
Moncor					155	93	31	224	20	131	-11	0	0	
Petit-Moncor														
Total Cité-Moncor		178	171	20	213	128	43	428	78	129	15	0	0	
Moncor					33	20	6	35	3	15	-3	41	0	
Chandolan					648	389	130	602	38	213	-92	0	0	
Biches					361	217	73	240	59	23	-14	0	0	
Moncor					325	195	65	493	45	298	-20	0	0	
Petit-Moncor														
Total Moncor		0	-	-	1367	821	274	1370	145	549	-129	41	0	

VILLARS-SUR GLANE - Plan directeur du stationnement

Bilan de stationnement - Secteur Platy

Rue	Besoins pour habitants			Besoins pour emplois		Places privées recensées		Bilan		Places publiques recensées		Remarques
	Ménages	Places	Places visit.	Places empl.	Places clients	Privées s/privé	Publiques s/ privé	Hab./empl.	Visit./clients	Publiques s/voirie	Publiques parkings	
Le Coulat												
Blés d'Or	71	71	7			102	3	31	-4			env. 10 logements en construction
Centre Sportif	22	22	4			64	0	42	-4			
Coulat	3	-	-			-	-	-	-			32 = Foyer Ste-Camille
Préalpes	12	12	1			2	6	-10	5		32	
Grand-Clos	13	-	-			-	-	-	-			
Sources	15	-	-			-	-	-	-			
Verger total	117	113	11			101	0	-12	-11	23		
Total Le Coulat	253	218	23	5	17	269	9	46	-31	23	32	Besoins emplois estimés sans le foyer Ste-Camille
Platy												
Berra	12	-	-			-	-	-	-			
Blés d'Or	5	-	-			-	-	-	-			
La Combert	10	-	-			-	-	-	-			
Couchant	43	6	1			0	0	-6	-1			
Ecoles	4	-	-			-	-	-	-			
La Ferme	32	-	-			-	-	-	-			
Gibloux	13	3	1			0	0	-3	-1			
Martinets	8	3	1			27	8	24	7	28		
Oisillons	16	3	1			0	0	-3	-1			
Platy total	140	79	8			131	23	52	15	24		
La Prairie	14	-	-			-	-	-	-			
Pré-Vert	13	-	-			-	-	-	-			
Total Platy	310	94	12	50	22	158	31	14	-3	52	0	Déficit dû aux besoins de école, administration et poste (parkings = 69)
Pont de la Glâne												
La Glâne	20	10	1	32	47	50	45	8	-3			Pour Baechler et le Pont de la Glâne, les besoins ont été estimés sur la base de l'offre

VILLARS-SUR GLANE - Plan directeur du stationnement

Bilan de stationnement - Secteur Village

Rue	Besoins pour habitants			Besoins pour emplois		Places privées recensées		Bilan		Places publiques recensées		Remarques
	Ménages	Places	Places visit.	Places empl.	Places clients	Privées s/privé	Publiques s/privé	Hab./empl.	Visit./clients	Publiques s/voirie	Publiques parking	
Le Croset												
Croset	16	-	-			0	0					
Foyards	13	6	1			3	0	-3	-1			
Lauriers	6	3	1			0	0	-3	-1			
Matran	25	-	-			0	3					
Pré de l'Etang	40	17	2			13	0	-4	-2			
Total Le Croset	100	26	4	4	4	16	3	-14	-5			
Ste-Apolline												
Ste Apolline	12	9	1	1	1	5	0	-5	-2			Les besoins de la STEP sont satisfaits
Pré de l'Ile												
Eglise	37	35	4			34	16	-1	12		100	Ecole (26), cimetière (24), parking (50) y c. 25 pl. restaurant du Chamois
La Fontaine	88	88	9			81	17	-7	8			
Préalpes	24	13	1			7	28	-6	27			
Rochettes	5	3	1			0	0	-3	-1			
Total Pré de l'Ile	154	139	15	6	41	122	61	-23	5		100	Besoins Ancienne Ecole, église et cimetière non comptés
Belle Croix												
Belle-Croix (Pde)	8	-	-			-	-	-	-			
Belle-Croix (Rte)	15	-	-			-	-	-	-			
Gerbey	18	-	-			-	-	-	-			
Préalpes	2	-	-			-	-	-	-			
Pré de l'Ile	8	-	-			-	-	-	-			
Rochettes	17	7	1			4	1	-3	0			
Villamont	3	3	1			2	1	-1	0			
Total Belle Croix	71	10	2	4	4	6	2	-8	-4			

Commune de Villars-sur-Glâne
Plan directeur du stationnement
Fiches par quartier



Éléments liants

Commune de Villars-sur-Glâne

Plan directeur du stationnement

Les Dailles :	Le Bugnon	5.1
	La Pépinière	5.2
	Les Rochettes	5.3
Village :	Le Croset	5.4
	Ste-Apolline	5.5
	Pré de l'Île	5.6
	Belle Croix	5.7
Moncor :	Moncor	5.8
	Cité Moncor	5.9
Platy :	Le Coulat	5.10
	Platy	5.11
	Pont de la Glâne	5.12
Bertigny :	Villars-Vert	5.13
	Le Guintzet	5.14
	Belvédère	5.15
Cormanon :	Eaux-Vives	5.16
	Fenetta	5.17
	Hameau et	
	Ecole de Cormanon	5.18
Les Daillettes :	Petite Fin	5.19
	Les Daillettes	5.20
	Planafaye	5.21

Offre de stationnement

Places privées sur domaine privé	1074
Places publiques sur domaine privé	140
Places publiques sur voirie	148
Places dans des parkings publics	–

Besoins en stationnement

Ménages (total)	863
Ménages (comptabilisés dans les besoins)	836
Besoin en cases de stationnement habitants	836
Besoin en cases de stationnement visiteurs	83
Besoin en cases de stationnement employés	20
Besoin en cases de stationnement clients	40

Bilan

Satisfaction des besoins habitants et employés	218
Satisfaction des besoins visiteurs et clients	17
Places publiques (voirie et parkings)	148



Diagnostic

- Le quartier du Bugnon est un quartier d'habitats collectifs de relativement haut standing.
- On n'y recense que peu d'emplois (services, un commerce, un restaurant et quelques artisans).
- Ce quartier est desservi par la ligne 2, performante et de bonne fréquence (7,5').
- Le bilan de stationnement fait apparaître un excédent d'environ 200 places privées à usages des habitants alors que les besoins pour les visiteurs sont bien satisfaits.
- A ce bilan positif s'ajoute une offre de 148 places illimitées sur voirie. Aucune analyse à ce jour n'a permis de démontrer une utilisation abusive de cette offre par des pendulaires, mais elle est à craindre avec la mise en place des mesures CUTAF.
- Le bilan largement positif en cases pour habitants doit être relativisé dans le sens où cette offre correspond à un coefficient de 1.28 cases/ménage, ce qui ne paraît pas extrême dans ce type de quartier, même en tenant compte de la desserte performante en transports publics.

Objectifs

- Favoriser l'utilisation de l'offre privée par les habitants
- Éviter le parage abusif de pendulaires en direction du centre de l'agglomération (parking d'échange sauvage)

Stationnement : mesures

► Mise en zone à durée limitée de l'offre sur voirie

Avantages: empêche le parking d'échange sauvage et le stationnement de longue durée des résidents, maintient une offre conséquente pour visiteurs (et habitants) le soir et les jours fériés

Risque: utilisation par les habitants de la voiture au lieu du bus en l'absence de solutions de parage (limité par les mesures CUTAF au centre)

► Diminution partielle de l'offre sur voirie par une action combinée de réaménagement des chaussées (Dailles, Coteau)

- Tentative de contrôle des tarifs pour les places privées à usage des habitants



Plan directeur
du stationnement

LE BUGNON
LES DAILLES

Offre de stationnement

Places privées sur domaine privé	269
Places publiques sur domaine privé	9
Places publiques sur voirie	23
Places dans des parkings publics	–

Besoins en stationnement

Ménages (total)	253
Ménages (comptabilisés dans les besoins)	218
Besoin en cases de stationnement habitants	218
Besoin en cases de stationnement visiteurs	23
Besoin en cases de stationnement employés	5
Besoin en cases de stationnement clients	17

Bilan

Satisfaction des besoins habitants et employés	46
Satisfaction des besoins visiteurs et clients	-31
Places publiques (voirie et parkings)	23



Diagnostic

- Le bilan fait apparaître un déficit en places pour clients / visiteurs.
- Le bilan positif pour les habitants ne peut être exploité pour combler ce déficit, car il correspond à une réserve en prévision de la construction de bâtiments locatifs à la rue du Centre sportif.
- À la rue du Verger, les places sont occupées en permanence, vraisemblablement par des habitants.
- À la rue des Martinets, les places sur voirie sont "improvisées" (pas de marquages).

Objectifs

- Offrir des possibilités de parcage aux visiteurs

Stationnement : mesures

- Mise en zone à durée limitée (3heures) des places sur voirie (signalisation de zone)
- Marquage réglementé de cases à la rue des Martinets



Plan directeur
du stationnement

PLATY

LE COULAT

5.10

Offre de stationnement

Places privées sur domaine privé	158
Places publiques sur domaine privé	31
Places publiques sur voirie	–
Places dans des parkings publics	–

Besoins en stationnement

Ménages (total)	310
Ménages (comptabilisés dans les besoins)	94
Besoin en cases de stationnement habitants	94
Besoin en cases de stationnement visiteurs	12
Besoin en cases de stationnement employés	50
Besoin en cases de stationnement clients	22

Bilan

Satisfaction des besoins habitants et employés	14
Satisfaction des besoins visiteurs et clients	-3
Places publiques (voirie et parkings)	–



Diagnostic

- Le quartier du Platy est un quartier résidentiel.
- Les besoins en stationnement y sont satisfaits.
- La rue du Platy jouxte le secteur de la route de la Glâne où un déficit en cases est relevé.

Objectifs

–

Stationnement : mesures

- Mise en zone à durée limitée (3 heures) des cases situées à la rue du Platy (signalisation de zone)



Plan directeur
du stationnement

PLATY

PLATY

5.11

Offre de stationnement

Places privées sur domaine privé	50
Places publiques sur domaine privé	45
Places publiques sur voirie	–
Places dans des parkings publics	–

Besoins en stationnement

Ménages (total)	20
Ménages (comptabilisés dans les besoins)	10
Besoin en cases de stationnement habitants	10
Besoin en cases de stationnement visiteurs	1
Besoin en cases de stationnement employés	32
Besoin en cases de stationnement clients	47

Bilan

Satisfaction des besoins habitants et employés	8
Satisfaction des besoins visiteurs et clients	-3
Places publiques (voirie et parkings)	–



Diagnostic

- Le quartier du Pont de la Glâne ne pose globalement pas de problème.
- La création d'un giratoire au carrefour de la route de Condoz entraîne la suppression de places pour le restaurant.

Objectifs

- Maintenir une offre de stationnement nécessaire à la bonne exploitation du restaurant

Stationnement : mesures

- Organiser mieux le stationnement lié au restaurant de la Glâne sur le bas de la parcelle
- Prévoir un aménagement plus intégré de cet équipement en relation avec la création du carrefour-giratoire définitif



Plan directeur
du stationnement

PONT DE LA GLÂNE
PLATY

5.12

Offre de stationnement

Places privées sur domaine privé	423
Places publiques sur domaine privé	13
Places publiques sur voirie	58
Places dans des parkings publics	48

Besoins en stationnement

Ménages (total)	649
Ménages (comptabilisés dans les besoins)	628
Besoin en cases de stationnement habitants	628
Besoin en cases de stationnement visiteurs	63
Besoin en cases de stationnement employés	20
Besoin en cases de stationnement clients	14

Bilan

Satisfaction des besoins habitants et employés	-225
Satisfaction des besoins visiteurs et clients	-64
Places publiques (voirie et parkings)	106



Diagnostic

- Le quartier de Villars-Vert est un quartier d'habitations de haute densité, avec très peu d'emplois et un seul commerce.
- Le déficit en places pour habitants y est très important. Même l'utilisation des cases sur voirie et du parking de l'école le soir ne suffisent pas à combler ce manque.
- A part l'offre sur voirie, déjà très prise par les habitants, on relève quasiment aucune offre pour les clients / visiteurs.
- Le recensement de l'offre a pris en compte tous les garages-boxes existants. On peut toutefois relever que certains sont utilisés à d'autres fins que le stationnement et que d'autres ne semblent pas avoir été ouverts depuis longtemps.

Objectifs

- Trouver des solutions de parcage pour habitants (en tout cas nocturnes)
- Trouver des solutions de parcage pour les visiteurs
- Rendre plus attractif ce quartier

Stationnement : mesures

- Mettre en zone à durée limitée (3 heures) les cases sur voirie et dans le parking de l'école en faveur des visiteurs (signalisation de zone)
- Étudier les complémentarités d'usage le soir en relation avec la création d'un parking d'échange dans le secteur de Bertigny
- Étudier une meilleure desserte du quartier par les TC en relation avec le développement du secteur de Bertigny (prolongement ligne 3)
- Contrôle de l'occupation des garages-boxes en tentant d'impliquer les régies
- Accélérer la création du "socle" de Villars-Vert (dans le secteur de Bertigny) offrant des places de stationnement pour les habitants



Plan directeur
du stationnement

VILLARS-VERT
BERTIGNY

5.13

Offre de stationnement

Places privées sur domaine privé	} 172
Places publiques sur domaine privé	
Places publiques sur voirie	} 245
Places dans des parkings publics	

Besoins en stationnement

Ménages (total)	} 126
Ménages (comptabilisés dans les besoins)	
Besoin en cases de stationnement habitants	} 118
Besoin en cases de stationnement visiteurs	
Besoin en cases de stationnement employés	172
Besoin en cases de stationnement clients	–

Bilan

Satisfaction des besoins habitants et employés	–
Satisfaction des besoins visiteurs et clients	–
Places publiques (voirie et parkings)	155



Diagnostic

- L'hôpital satisfait à ses besoins en stationnement (planification particulière).
- Le quartier du Guintzet est principalement constitué de homes et de pensionnats; ces établissements satisfont à leurs besoins.
- Le parking public sert au restaurant, aux équipements sportifs et aux manifestations éventuelles; il semble toutefois être également utilisé par les pendulaires.

Objectifs

–

Stationnement : mesures

- Prévoir une réglementation du parking en cas d'utilisation abusive par les pendulaires (limitation dans le temps ou tarification)
- Adapter l'offre en stationnement aux développements futurs du secteur (centre sportif en particulier)



Plan directeur
du stationnement

BERTIGNY

GUINTZET

5.14

Offre de stationnement

Places privées sur domaine privé	291
Places publiques sur domaine privé	56
Places publiques sur voirie	32
Places dans des parkings publics	0

Besoins en stationnement

Ménages (total)	246
Ménages (comptabilisés dans les besoins)	245
Besoin en cases de stationnement habitants	245
Besoin en cases de stationnement visiteurs	25
Besoin en cases de stationnement employés	14
Besoin en cases de stationnement clients	22

Bilan

Satisfaction des besoins habitants et employés	32
Satisfaction des besoins visiteurs et clients	9
Places publiques (voirie et parkings)	32



Diagnostic

- Le secteur du Belvédère est un secteur d'habitations avec un bon nombre d'activités de type services (médecins en particulier).
- Au vu des résultats chiffrés, ce quartier ne semble pas poser de problèmes majeurs.
- Ce quartier étant situé sur l'itinéraire de la ligne 2, axe principal de la conception du réseau CUTAF, il faut anticiper les problèmes de parcage sauvage qui pourraient survenir.

Objectifs

- Trouver des solutions pour éviter le stationnement des pendulaires durant la journée
- Assurer le stationnement des clients des services médicaux

Stationnement : mesures

- Mise en zone à durée limitée (3 heures) des places sur voirie (signalisation de zone)
- Étudier la nécessité de la mise en place de cases pour handicapés



Plan directeur
du stationnement

BELVÉDÈRE
BERTIGNY

5.15

Offre de stationnement

Places privées sur domaine privé	210
Places publiques sur domaine privé	31
Places publiques sur voirie	19
Places dans des parkings publics	26

Besoins en stationnement

Ménages (total)	266
Ménages (comptabilisés dans les besoins)	219
Besoin en cases de stationnement habitants	219
Besoin en cases de stationnement visiteurs	21
Besoin en cases de stationnement employés	8
Besoin en cases de stationnement clients	9

Bilan

Satisfaction des besoins habitants et employés	-17
Satisfaction des besoins visiteurs et clients	45
Places publiques (voirie et parkings)	

Diagnostic

- Le quartier des Eaux-Vives est un secteur d'habitations mixtes locatifs et villas.
- Au vu des résultats chiffrés, ce quartier ne semble pas poser de problèmes majeurs mais présente un léger déficit en cases pour habitants, notamment aux rues des Eaux-Vives et Fort-St-Jacques.
- Ce quartier étant situé sur l'itinéraire de la ligne 2, axe principal de la conception du réseau CUTAF, il faut anticiper les problèmes de parcage sauvage qui pourraient survenir.

Objectifs

- Trouver quelques solutions complémentaires pour le stationnement des habitants
- Trouver des solutions pour éviter le stationnement des pendulaires durant la journée

Stationnement : mesures

- Création de quelques zones à durée limitée à la Rue des Eaux-Vives (3 heures)
- Mise en zone à durée limitée des places sur voirie à la Rue Fort-St-Jacques (coordonner la signalisation de zone avec Fribourg)
- Étudier des complémentarités d'utilisation avec la création éventuelle d'un parking d'échange à Belle-Croix



Plan directeur
du stationnement

EAUX-VIVES CORMANON

5.16



Offre de stationnement

Places privées sur domaine privé	–
Places publiques sur domaine privé	–
Places publiques sur voirie	–
Places dans des parkings publics	–

Besoins en stationnement

Ménages (total)	42
Ménages (comptabilisés dans les besoins)	3
Besoin en cases de stationnement habitants	3
Besoin en cases de stationnement visiteurs	1
Besoin en cases de stationnement employés	7
Besoin en cases de stationnement clients	7

Bilan

Satisfaction des besoins habitants et employés	-10
Satisfaction des besoins visiteurs et clients	-8
Places publiques (voirie et parkings)	–

Diagnostic

- Le quartier de la Fenetta est un quartier résidentiel (zone villas).
- Les besoins sont en principe satisfaits au niveau de la parcelle.
- Un léger déficit apparaît. Il est dû au fait qu'aucun relevé de l'offre n'a été fait au niveau des parcelles privées. Ce déficit peut néanmoins être satisfait par du stationnement libre sur voirie.

Objectifs

–

Stationnement : mesures

- Pas de signalisation de zone (possibilité de parcage sur voirie)
- En cas de mise en zone de rencontre, marquage de cases de stationnement



Plan directeur
du stationnement

FENETTA
CORMANON

5.17



Offre de stationnement

Places privées sur domaine privé	40
Places publiques sur domaine privé	39
Places publiques sur voirie	–
Places dans des parkings publics	–

Besoins en stationnement

Ménages (total)	17
Ménages (comptabilisés dans les besoins)	7
Besoin en cases de stationnement habitants	7
Besoin en cases de stationnement visiteurs	1
Besoin en cases de stationnement employés	48
Besoin en cases de stationnement clients	13

Bilan

Satisfaction des besoins habitants et employés	-15
Satisfaction des besoins visiteurs et clients	25
Places publiques (voirie et parkings)	–

Diagnostic

- Aucun problème n'est à relever au hameau de Cormanon.
- Les besoins en stationnement sont globalement satisfaits à l'école de Cormanon, la répartition des cases entre employés et visiteurs n'est par contre pas optimale.

Objectifs

- Mieux organiser le stationnement à l'école de Cormanon

Stationnement : mesures

- Marquer l'affectation des places
- Réserver des places pour visiteurs
- Trouver un arrangement avec la Poste pour mieux utiliser l'offre globale de stationnement
- Étudier l'opportunité de la création de quelques cases de stationnement le long de la rue de la Berra en coordination avec la modération du trafic



Plan directeur
du stationnement

HAMEAU ET ÉCOLE DE
CORMANON CORMANON

5.18



Offre de stationnement

Places privées sur domaine privé	20
Places publiques sur domaine privé	1
Places publiques sur voirie	–
Places dans des parkings publics	54

Besoins en stationnement

Ménages (total)	100
Ménages (comptabilisés dans les besoins)	27
Besoin en cases de stationnement habitants	27
Besoin en cases de stationnement visiteurs	4
Besoin en cases de stationnement employés	6
Besoin en cases de stationnement clients	6

Bilan

Satisfaction des besoins habitants et employés	-13
Satisfaction des besoins visiteurs et clients	-9
Places publiques (voirie et parkings)	54



Diagnostic

- Le quartier de la Petite Fin est un quartier essentiellement résidentiel (zone villas).
- Les besoins en stationnement sont en principe satisfaits au niveau des parcelles privées.
- Un léger déficit apparaît toutefois. Il est partiellement dû au fait qu'aucun relevé n'a été fait au niveau de la parcelle.
- Le parking des Bouvreuils, proche du secteur commercial de la route de la Glâne, ne profite pas assez aux visiteurs/clients.

Objectifs

- Étudier le stationnement sur voirie
- Offrir quelques places sur voirie pour les visiteurs
- Faire profiter les visiteurs/clients du parking des Bouvreuils

Stationnement : mesures

- Marquage de quelques places de stationnement à quelques endroits n'entravant pas la visibilité et la sécurité des cheminements piétons (p. ex. dans le tronçon perpendiculaire à la rue de Martinets)
- Introduction d'une signalisation de zone
- Mise à durée limitée du parking des Bouvreuils



Plan directeur
du stationnement

PETITE FIN
LES DAILLETES

5.19

Offre de stationnement

Places privées sur domaine privé	8
Places publiques sur domaine privé	2
Places publiques sur voirie	–
Places dans des parkings publics	–

Besoins en stationnement

Ménages (total)	99
Ménages (comptabilisés dans les besoins)	13
Besoin en cases de stationnement habitants	13
Besoin en cases de stationnement visiteurs	2
Besoin en cases de stationnement employés	3
Besoin en cases de stationnement clients	3

Bilan

Satisfaction des besoins habitants et employés	-8
Satisfaction des besoins visiteurs et clients	-3
Places publiques (voirie et parkings)	–



Diagnostic

- Le quartier de la Pépinière est un quartier résidentiel (zone villas).
- Les besoins sont satisfaits au niveau de la parcelle.

Objectifs

–

Stationnement : mesures

–



Plan directeur
du stationnement

LA PÉPINIÈRE
LES DAILLES

5.2

Offre de stationnement

Places privées sur domaine privé	197
Places publiques sur domaine privé	48
Places publiques sur voirie	–
Places dans des parkings publics	16

Besoins en stationnement

Ménages (total)	240
Ménages (comptabilisés dans les besoins)	193
Besoin en cases de stationnement habitants	193
Besoin en cases de stationnement visiteurs	22
Besoin en cases de stationnement employés	38
Besoin en cases de stationnement clients	77

Bilan

Satisfaction des besoins habitants et employés	-34
Satisfaction des besoins visiteurs et clients	-51
Places publiques (voirie et parkings)	16



Diagnostic

- Le secteur est un secteur mixte habitations-activités desservi par le bus 5 de fréquence moyenne (20').
- En ce qui concerne les besoins pour habitants et employés, on assiste à une situation tendue aux abords directs de la route de la Glâne. Le déficit en places de parc est partiellement comblé par l'offre située à la route du Platy où l'on compte un excédent de places privées à cet usage. Sur la route de la Glâne, par contre, les places privées satisfont juste et uniquement aux besoins des habitants.
- La situation est similaire pour le stationnement des clients / visiteurs.
- Il faut également relever que les abords de la route de la Glâne ne sont constitués, et pour cause, que de zones de parcage qui rendent ce lieu animé peu attractif.
- Ce quartier constitue l'entrée de l'agglomération depuis Bulle. Dans ce sens, il devrait être le siège d'un parking d'échange.

Objectifs

- Rendre plus attractif la centralité que représente ce quartier.
- Trouver des solutions de parcage nocturnes pour les habitants.
- Localiser un parking d'échange.

Stationnement : mesures

- Réaménager la Route de la Glâne entre le pont CFF et la limite communale
Avantages: marquer l'entrée dans l'agglomération, rendre plus attractif ce secteur, modérer la circulation, organiser mieux le parcage
- Localiser un parking d'échange qui permette une utilisation complémentaire pour les habitants (en coordination avec les futures constructions entre la route de la Glâne et la rue du Marteray)
- Prévoir la création de cases pour clients / visiteurs dans les réalisations futures



Plan directeur
du stationnement

LES DAILLETES
LES DAILLETES

5.20

Offre de stationnement

Places privées sur domaine privé	16
Places publiques sur domaine privé	–
Places publiques sur voirie	–
Places dans des parkings publics	–

Besoins en stationnement

Ménages (total)	64
Ménages (comptabilisés dans les besoins)	16
Besoin en cases de stationnement habitants	16
Besoin en cases de stationnement visiteurs	2
Besoin en cases de stationnement employés	6
Besoin en cases de stationnement clients	6

Bilan

Satisfaction des besoins habitants et employés	-6
Satisfaction des besoins visiteurs et clients	-8
Places publiques (voirie et parkings)	–



Diagnostic

- Le quartier de Planafaye est un quartier résidentiel.
- Les besoins en stationnement sont satisfaits au niveau de la parcelle.

Objectifs

–

Stationnement : mesures

–



Plan directeur
du stationnement

PLANAFAYE
LES DAILLETES

5.21

Offre de stationnement

Places privées sur domaine privé	303
Places publiques sur domaine privé	43
Places publiques sur voirie	–
Places dans des parkings publics	105

Besoins en stationnement

Ménages (total)	314
Ménages (comptabilisés dans les besoins)	314
Besoin en cases de stationnement habitants	314
Besoin en cases de stationnement visiteurs	31
Besoin en cases de stationnement employés	36
Besoin en cases de stationnement clients	21

Bilan

Satisfaction des besoins habitants et employés	-47
Satisfaction des besoins visiteurs et clients	-9
Places publiques (voirie et parkings)	105



Diagnostic

- Le quartier des Rochettes est un quartier essentiellement résidentiel (moyenne densité – habitat groupé).
- Les parkings sont rassemblés en certains points.
- On observe un déficit relativement important pour les habitants et les employés.

Objectifs

- Trouver des solutions pour combler le déficit en places pour habitants, notamment le soir

Stationnement : mesures

- Aménager des places limitées dans le temps (3 heures) à la rue du Soleil (en cours)
- Mieux organiser le parking de l'école, étudier son ouverture aux habitants pour le soir et le week-end



Plan directeur
du stationnement

LES ROCHETTES
LES DAILLES

Offre de stationnement

Places privées sur domaine privé	16
Places publiques sur domaine privé	3
Places publiques sur voirie	–
Places dans des parkings publics	–

Besoins en stationnement

Ménages (total)	100
Ménages (comptabilisés dans les besoins)	26
Besoin en cases de stationnement habitants	26
Besoin en cases de stationnement visiteurs	4
Besoin en cases de stationnement employés	4
Besoin en cases de stationnement clients	4

Bilan

Satisfaction des besoins habitants et employés	-14
Satisfaction des besoins visiteurs et clients	-5
Places publiques (voirie et parkings)	–



Diagnostic

- Le quartier du Croset est un quartier essentiellement résidentiel (zone villas).
- Les besoins en stationnement sont en principe satisfaits au niveau de la parcelle.
- Un léger déficit apparaît toutefois.

Objectifs

- Combiner dans la mesure du possible modération et offre de stationnement

Stationnement : mesures

- Étudier la possibilité de marquer quelques cases de stationnement en relation avec la modération du trafic



Plan directeur
du stationnement

LE CROSET

VILLAGE

5.4

Offre de stationnement

Places privées sur domaine privé	5
Places publiques sur domaine privé	–
Places publiques sur voirie	–
Places dans des parkings publics	–

Besoins en stationnement

Ménages (total)	12
Ménages (comptabilisés dans les besoins)	9
Besoin en cases de stationnement habitants	9
Besoin en cases de stationnement visiteurs	1
Besoin en cases de stationnement employés	1
Besoin en cases de stationnement clients	1

Bilan

Satisfaction des besoins habitants et employés	-5
Satisfaction des besoins visiteurs et clients	-2
Places publiques (voirie et parkings)	–



Diagnostic

- Le quartier de Ste-Apolline est un quartier mixte habitat / activités.
- Les besoins en stationnement y sont satisfaits.

Objectifs

–

Stationnement : mesures

–



Plan directeur
du stationnement

STE-APOLLINE
VILLAGE

5.5

Offre de stationnement

Places privées sur domaine privé	122
Places publiques sur domaine privé	61
Places publiques sur voirie	0
Places dans des parkings publics	100

Besoins en stationnement

Ménages (total)	154
Ménages (comptabilisés dans les besoins)	139
Besoin en cases de stationnement habitants	139
Besoin en cases de stationnement visiteurs	15
Besoin en cases de stationnement employés	6
Besoin en cases de stationnement clients	41

Bilan

Satisfaction des besoins habitants et employés	-23
Satisfaction des besoins visiteurs et clients	5
Places publiques (voirie et parkings)	100



Diagnostic

- Le quartier du Pré de l'Île est un quartier mixte habitations-activités.
- Le déficit en places pour habitants et employés ne semble pas problématique dans la pratique. Le besoin pour visiteurs et clients est quant à lui satisfait.
- Les problèmes dans ce secteur sont plus liés aux activités sociales et religieuses, les parkings de l'Ancienne École et du cimetière ne satisfaisant pas les besoins de pointes liées à l'Église, ceci d'autant plus que le parking du cimetière fait souvent l'objet d'une occupation partielle liée au manque de places pour visiteurs dans les quartiers voisins.
- Il faut également relever les manifestations liées à la Grange dont les participants utilisent le parking du même nom.
- Ce quartier est desservi par la gare qui sera amenée à jouer un rôle plus régional dans le contexte de la CUTAF.

Objectifs

- Trouver des solutions complémentaires de parage pour les manifestations liée à l'Église et éviter l'occupation inappropriée des parkings de l'Ancienne École et du cimetière
- Garantir les besoins de stationnement liés à la Grange
- Localiser un parking d'échange proche de la gare

Stationnement : mesures

- Mettre à durée limitée le parage le long de la rue du Soleil (projet en cours de réalisation)
- Empêcher le stationnement gênant dans le parking du cimetière (introduction d'une durée limitée du stationnement)
- Mieux signaler le parking de la Grange qui satisfait à des usages complémentaires: parking d'échange, besoins liés à la Grange et au Centre sportif



Plan directeur
du stationnement

Offre de stationnement

Places privées sur domaine privé	6
Places publiques sur domaine privé	2
Places publiques sur voirie	–
Places dans des parkings publics	–

Besoins en stationnement

Ménages (total)	71
Ménages (comptabilisés dans les besoins)	10
Besoin en cases de stationnement habitants	10
Besoin en cases de stationnement visiteurs	2
Besoin en cases de stationnement employés	4
Besoin en cases de stationnement clients	4

Bilan

Satisfaction des besoins habitants et employés	-8
Satisfaction des besoins visiteurs et clients	-4
Places publiques (voirie et parkings)	–



Diagnostic

- Le quartier de Belle-Croix est un quartier résidentiel (zone villas).
- Les besoins en stationnement sont satisfaits au niveau de la parcelle.
- Le léger déficit est dû au fait qu'aucun relevé de l'offre n'a été fait au niveau des parcelles privées.
- Le bilan est néanmoins satisfaisant.

Objectifs

–

Stationnement : mesures

- Pas de signalisation de zone



Plan directeur
du stationnement

BELLE-CROIX VILLAGE

5.7

Offre de stationnement

Places privées sur domaine privé	1370
Places publiques sur domaine privé	145
Places publiques sur voirie	41
Places dans des parkings publics	–

Besoins en stationnement

Ménages (total)	–
Ménages (comptabilisés dans les besoins)	–
Besoin en cases de stationnement habitants	–
Besoin en cases de stationnement visiteurs	–
Besoin en cases de stationnement employés	821
Besoin en cases de stationnement clients	274

Bilan

Satisfaction des besoins habitants et employés	549
Satisfaction des besoins visiteurs et clients	-129
Places publiques (voirie et parkings)	41



Diagnostic (effectué sur la base d'une enquête auprès des entreprises)

- Les grandes et petites sociétés satisfont leurs besoins en stationnement pour employés.
- Certaines sociétés moyennes ne les satisfont pas.
- Globalement, l'offre en stationnement pour employés correspond à une case par employé; elle est donc surévaluée.
- La conséquence évidente est que la répartition modale en faveur des TC est insignifiante, malgré une desserte relativement bonne par la ligne 2 (passant toutefois en périphérie).
- Les besoins pour clients / visiteurs ne sont pas satisfaits malgré l'offre de 41 places publiques sur voirie.

Objectifs

- Rééquilibrer l'offre en stationnement entre employés et clients / visiteurs
- Augmenter l'utilisation des transports publics par les employés

Stationnement : mesures

- Mieux répartir les 41 cases sur voirie dans le quartier et limiter leur utilisation dans le temps (durée limitée à 3 heures)
- Mieux desservir le quartier par les TC en relation avec la desserte du secteur de Bertigny
- Diminuer la possibilité de créer des places pour employés pour les futures entreprises (0,6 places par employé) et vérifier la possibilité de collaboration entre entreprises en matière de stationnement, dans le but de favoriser une utilisation accrue des transports publics



Plan directeur
du stationnement

MONCOR

MONCOR

5.8

Offre de stationnement

Places privées sur domaine privé	428
Places publiques sur domaine privé	78
Places publiques sur voirie	—
Places dans des parkings publics	—

Besoins en stationnement

Ménages (total)	178
Ménages (comptabilisés dans les besoins)	171
Besoin en cases de stationnement habitants	171
Besoin en cases de stationnement visiteurs	20
Besoin en cases de stationnement employés	128
Besoin en cases de stationnement clients	43

Bilan

Satisfaction des besoins habitants et employés	129
Satisfaction des besoins visiteurs et clients	15
Places publiques (voirie et parkings)	—



Diagnostic

- Ce quartier est un quartier mixte (activités au nord / habitat au sud). On y relève la présence d'un café-restaurant (Le Refuge) et de l'Espace-Moncor (théâtre).
- L'offre en places privées pour employés y est très importante. On peut relever un nombre impressionnant de cases pour certaines entreprises.
- Dans le secteur nord, le stationnement est mal organisé (places non affectées, pas d'indications pour les visiteurs, ...).
- L'offre pour le café-restaurant est insuffisante aux heures de forte affluence.
- Dans le secteur sud, l'offre pour les habitants et surtout les visiteurs est insuffisante.

Objectifs

- Mieux organiser le stationnement
- Améliorer l'offre pour le café-restaurant
- Tenter de survenir aux besoins du secteur d'habitations au sud
- Analyser des solutions de mixité d'usage jour / nuit en relation avec l'offre importante du secteur nord

Stationnement : mesures

- Mieux affecter les places et indiquer plus clairement les places réservées pour les visiteurs
- Entrer en négociation avec les propriétaires du complexe «Crédit-Suisse - Publicitas et autres» pour étudier la possibilité de rendre partiellement public (et payant) leur parking en surface, ce qui permettrait de résoudre les problèmes du quartier de la Pépinière, du café-restaurant et de l'Espace-Moncor



Plan directeur
du stationnement

CITÉ-MONCOR
MONCOR

Commune de Villars-sur-Glâne

Plans directeurs de la modération et du stationnement

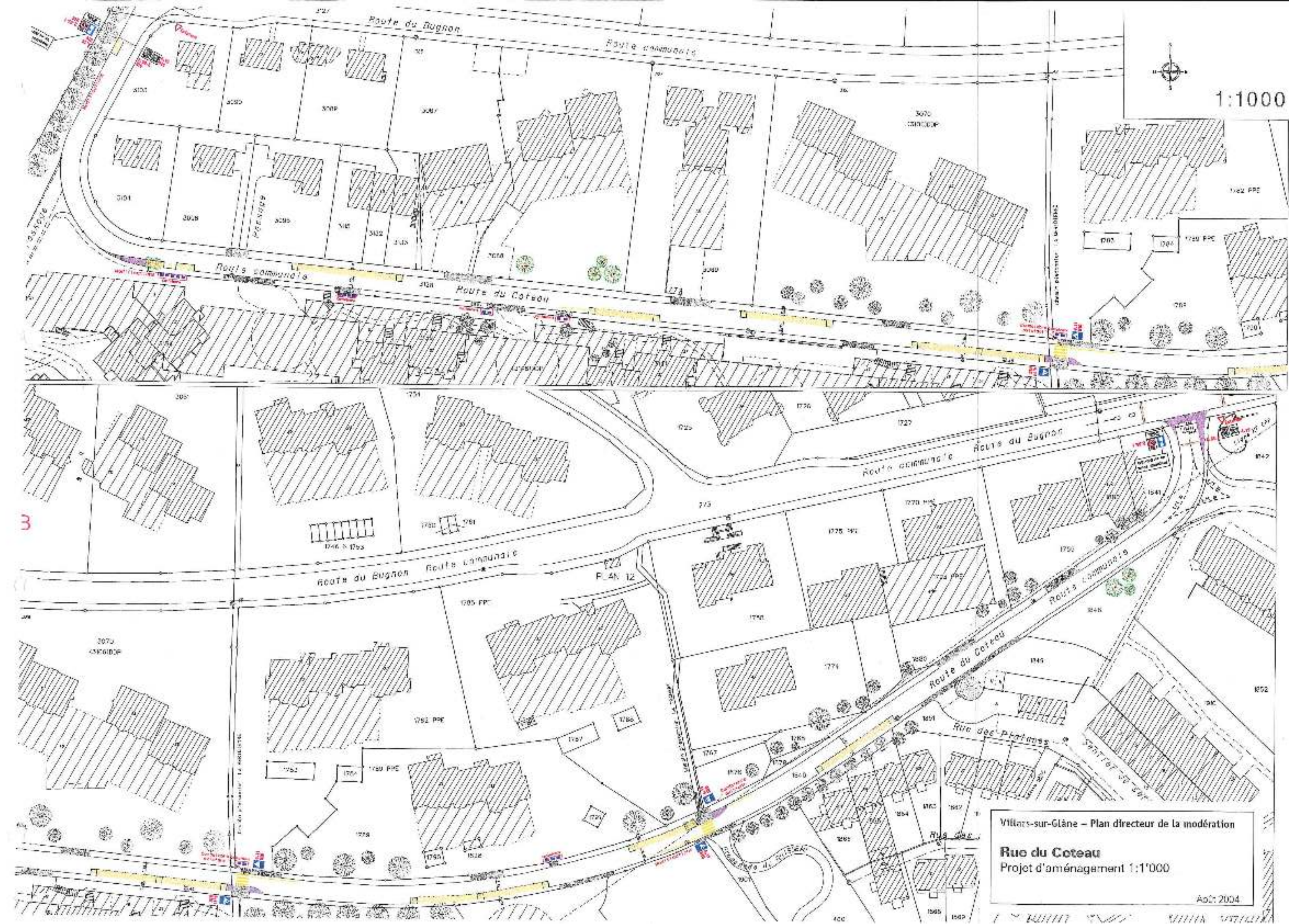
Illustrations

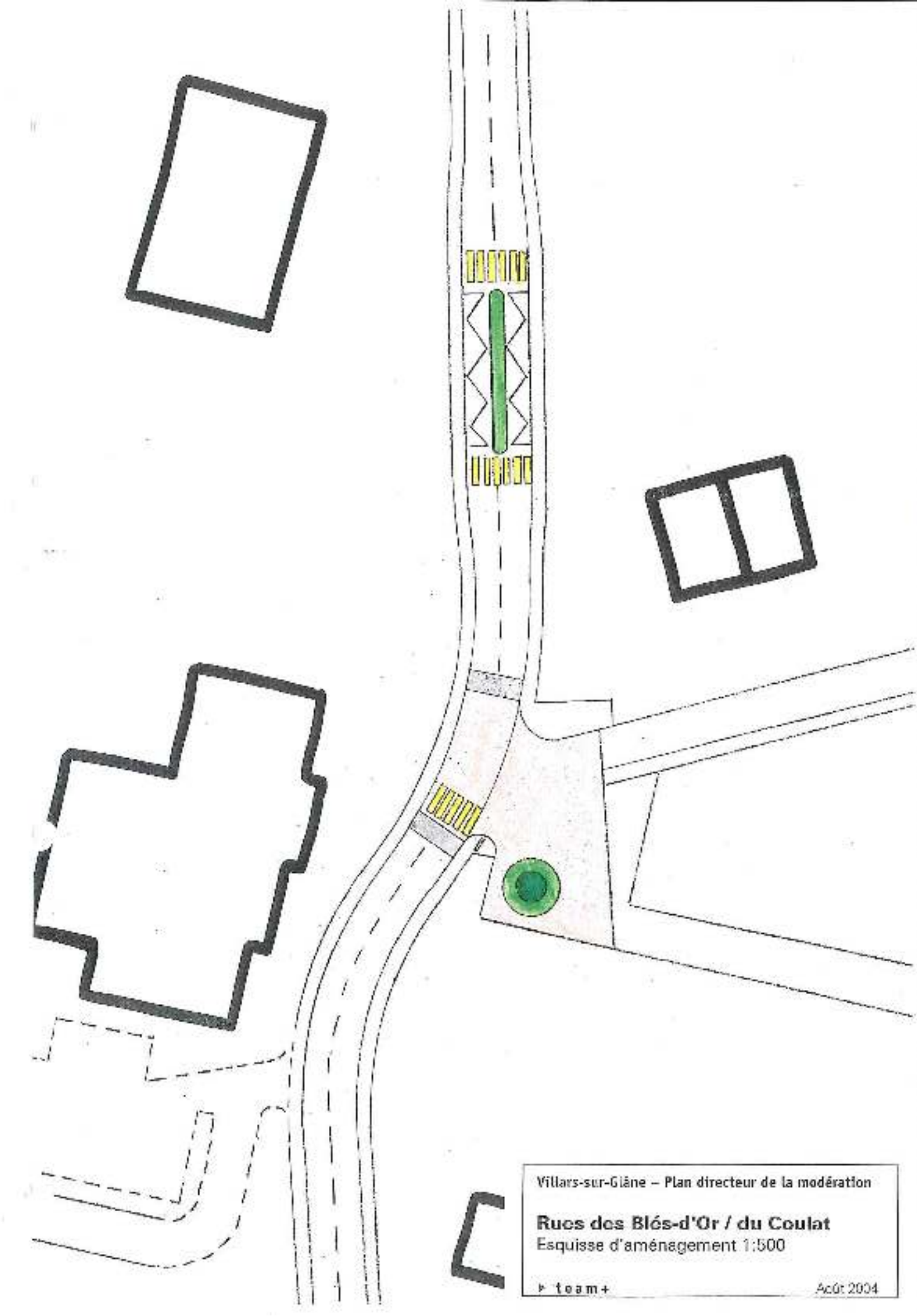
Contenu

Rue du Coteau
Rue des Dailles
Rue de la Résidence
Chemin des Rochettes
Rue de Villamont
Rue des Préalpes (gare)
Carrefour Préalpes / Centre Sportif
Rue des Martinets – secteur ouest
Rue du Coulat / rue des Blés d'Or
Chemin du Verger
Chemin du Couchant
Rue du Platy Est
Rue de la Berra
Entrée dans la rue de Villars-Vert
Chemin des Eaux-Vives
Chemin de Bel-Air / Fort-St-Jacques
Rue de Marteray
Rue des Martinets – secteur est

Légende

	Nouvelle arborisation
	Ilot planté
	Matériau différencié (rampe, bande franchissable, etc.)
	Bitume de couleur
	Cheminements piétons
	Carrefour surélevé
	Ligne de marquage



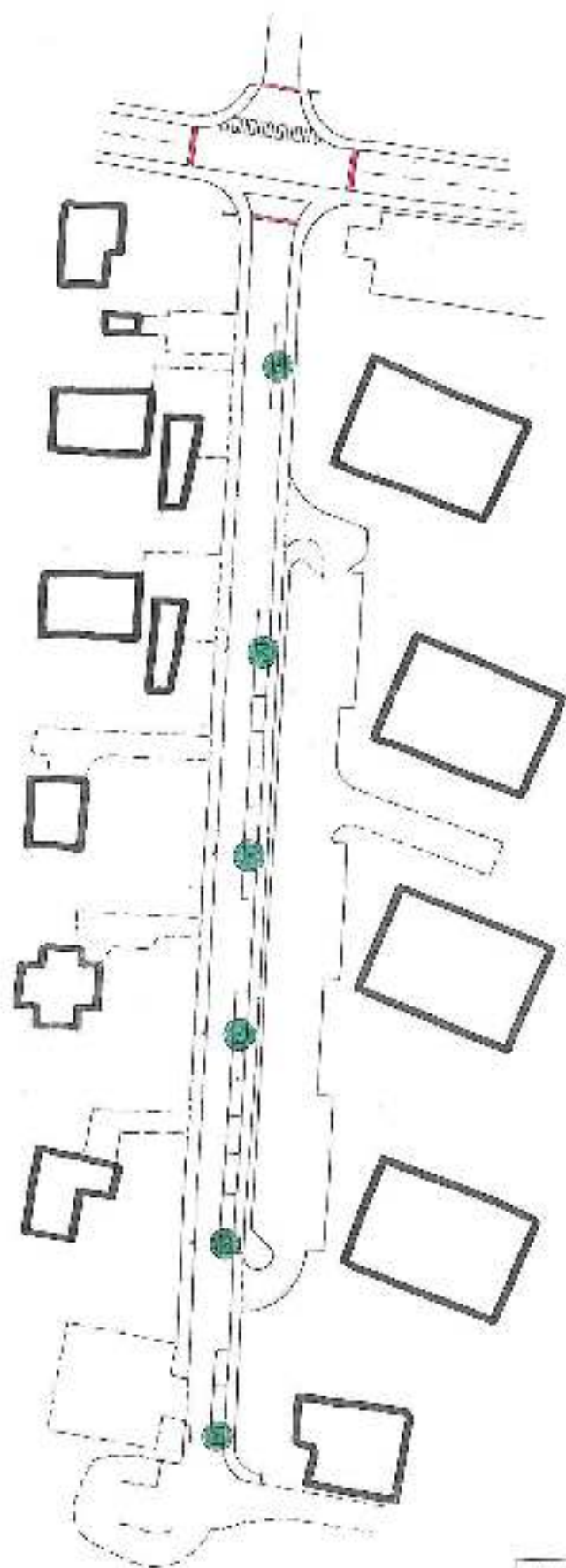


Villars-sur-Glâne – Plan directeur de la modération

Rues des Blés-d'Or / du Coulat
Esquisse d'aménagement 1:500

► team+

Acôt 2004



Villars-sur-Glâne – Plan directeur de la modération

Chemin du Verger

Esquisse d'aménagement 1:1'000

team+

Avril 2004

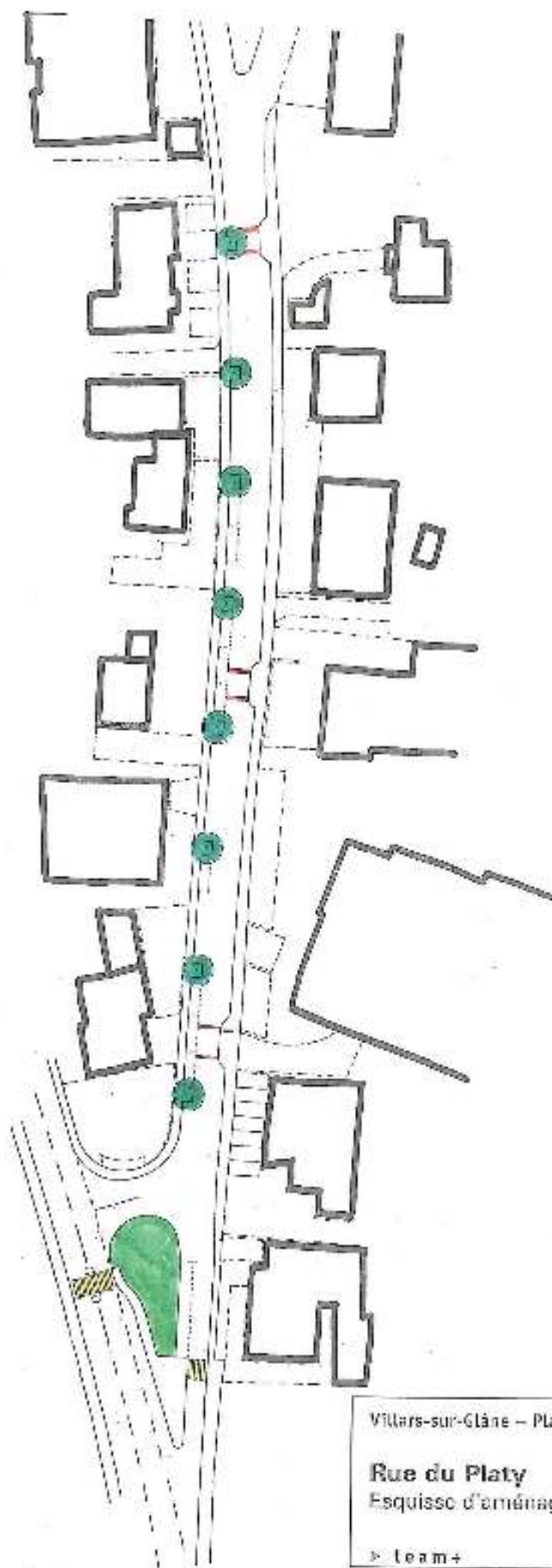


Villers-sur-Glâne – Plan directeur de la modération

Chemin du Couchant
Esquisse d'aménagement 1:1'000

team+

Avril 2004



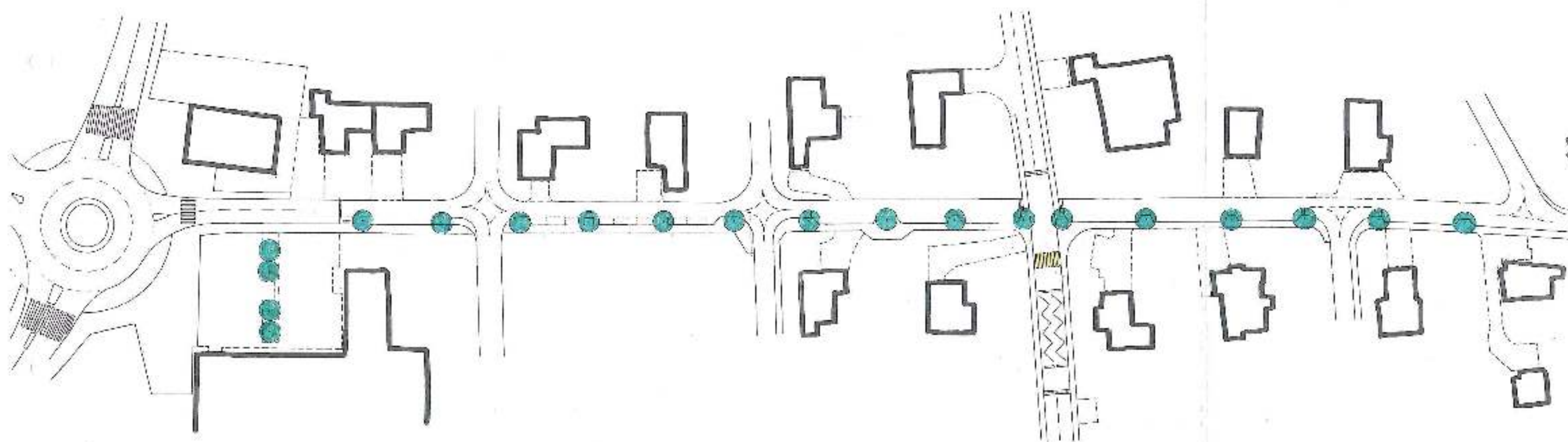
Villars-sur-Glâne – Plan directeur de la modération

Rue du Platy

Esquisse d'aménagement 1:1'000

> team+

Avril 2004



Villars-sur-Glâne – Plan directeur de la modération

Rue de la Berra

Esquisse d'aménagement 1:1'000

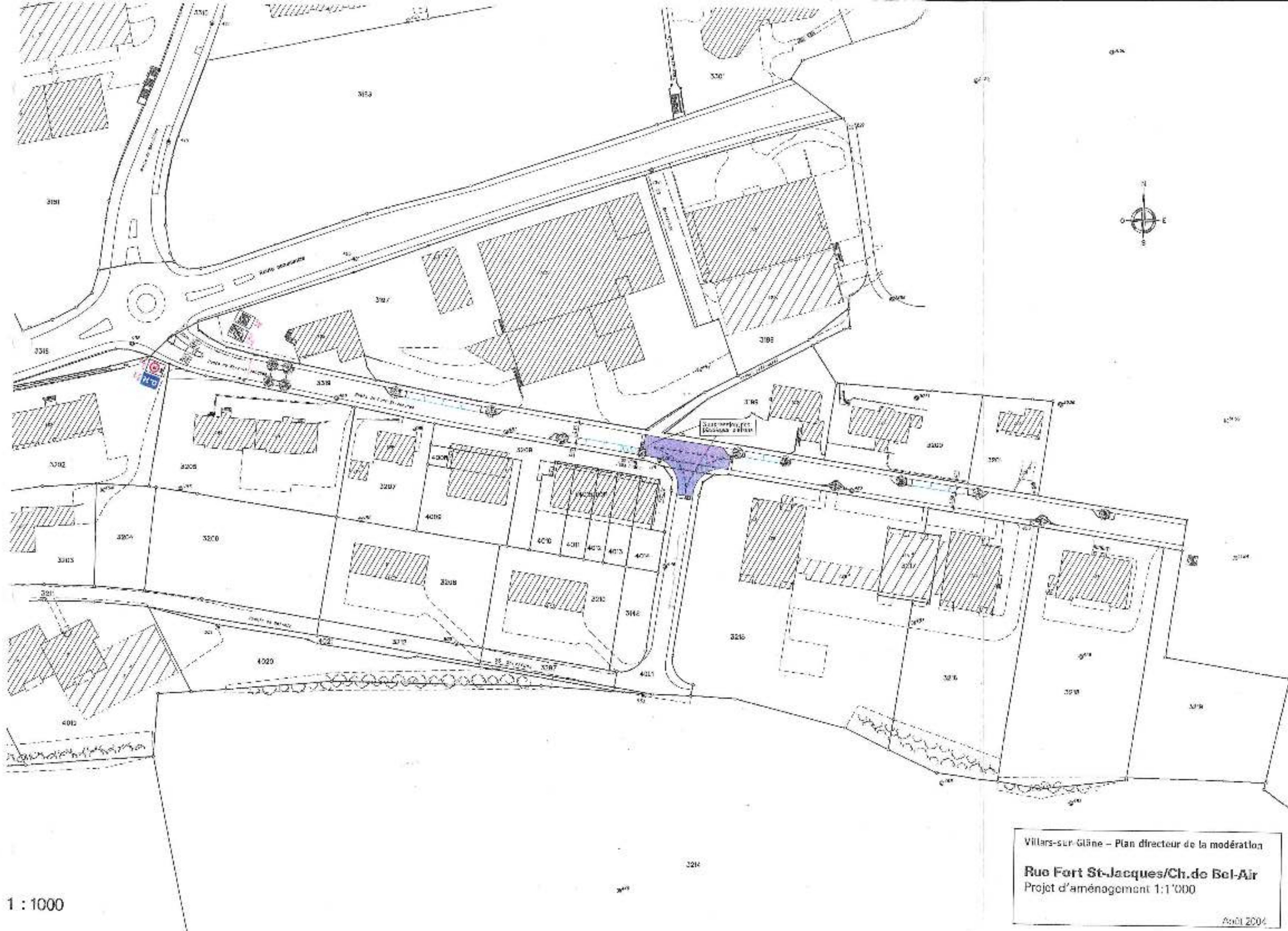
Long terme

► team+

Avril 2004

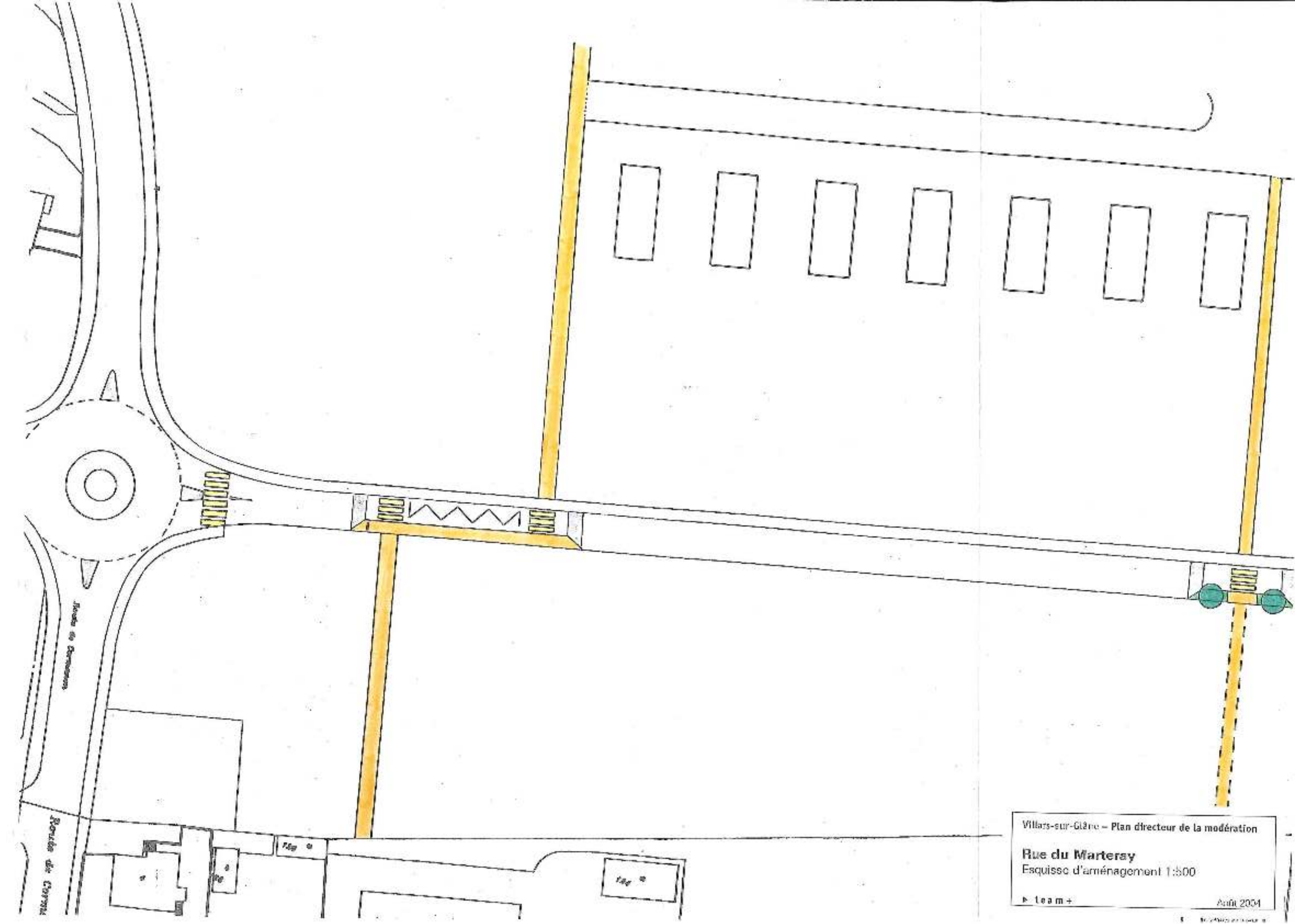


Villars-sur-Glâne – Plan directeur de la modulation
Chemin des Eaux-Vives
Esquisse d'aménagement 1:500
team+ Août 2007

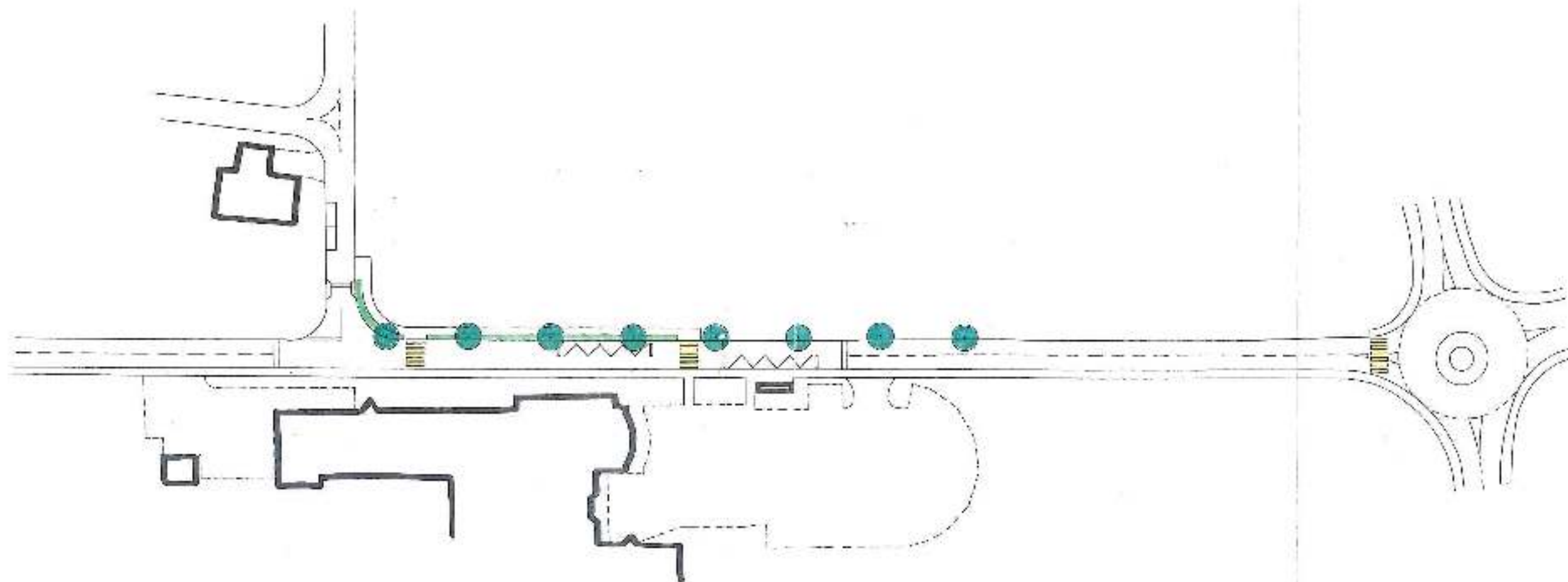


1 : 1000

Villars-sur-Glâne – Plan directeur de la modération
Rue Fort St-Jacques/Ch. de Bel-Air
Projet d'aménagement 1:1'000
Août 2004



Villars-sur-Glâne - Plan directeur de la modération
Rue du Marteray
Esquisse d'aménagement 1:500
team+ Août 2004

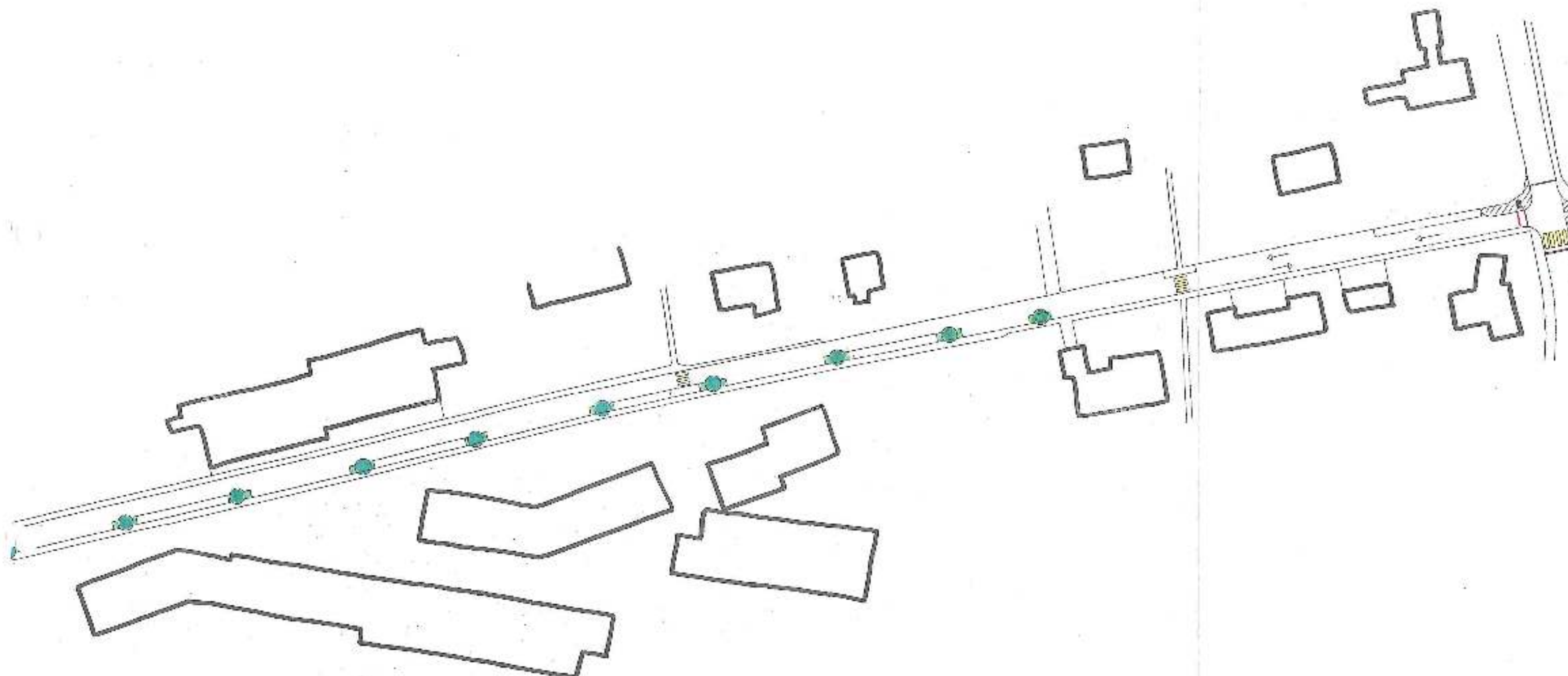


Villars-sur-Clâne – Plan directeur de la modération

Rue des Martinets (secteur est)
Esquisse d'aménagement 1:1'000

► team+

Août 2004



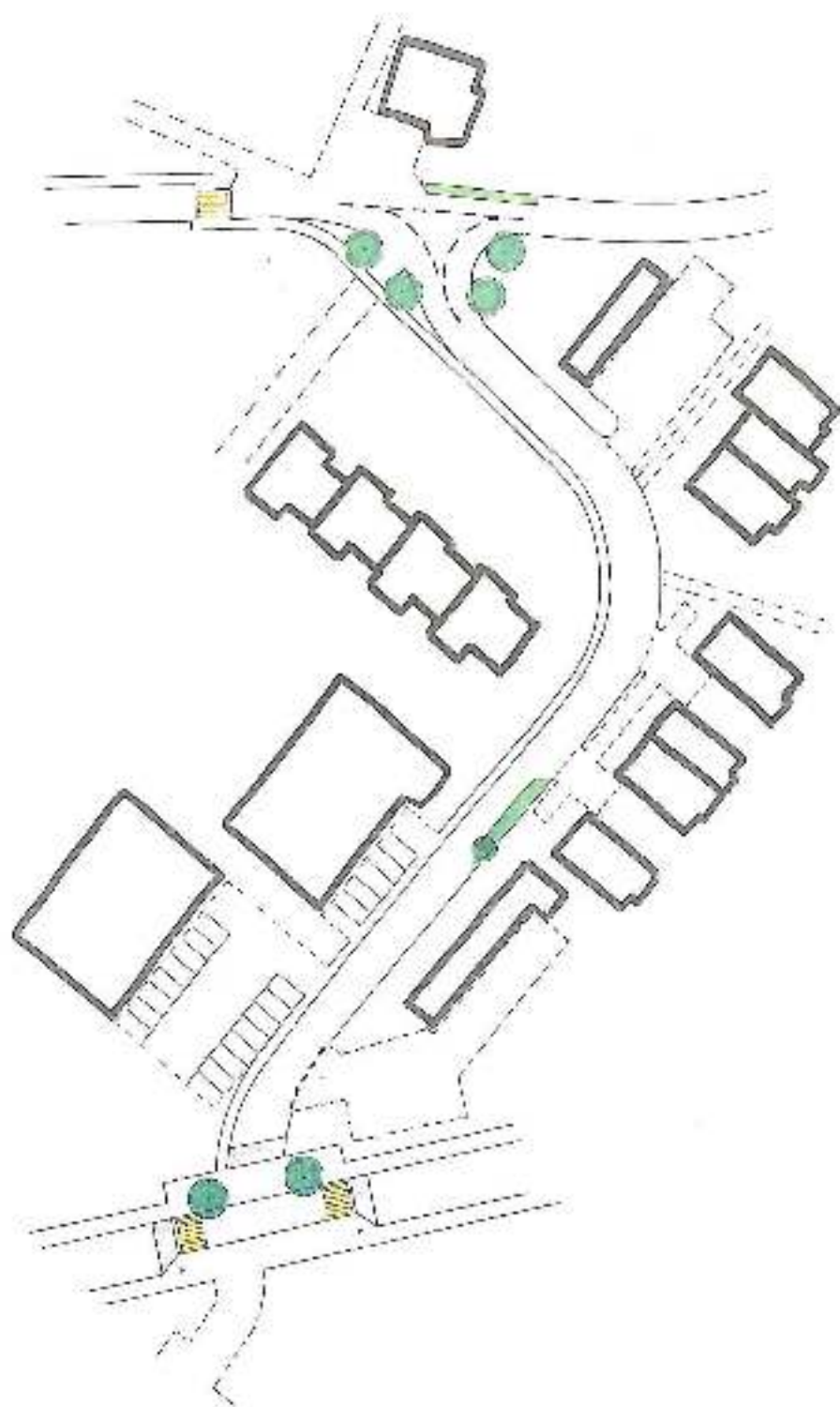


Villars-sur-Glâne – Plan directeur de la modération

Rue des Daillos
Esquisse d'aménagement 1:1'000
Long terme

team+

AcC1 2004



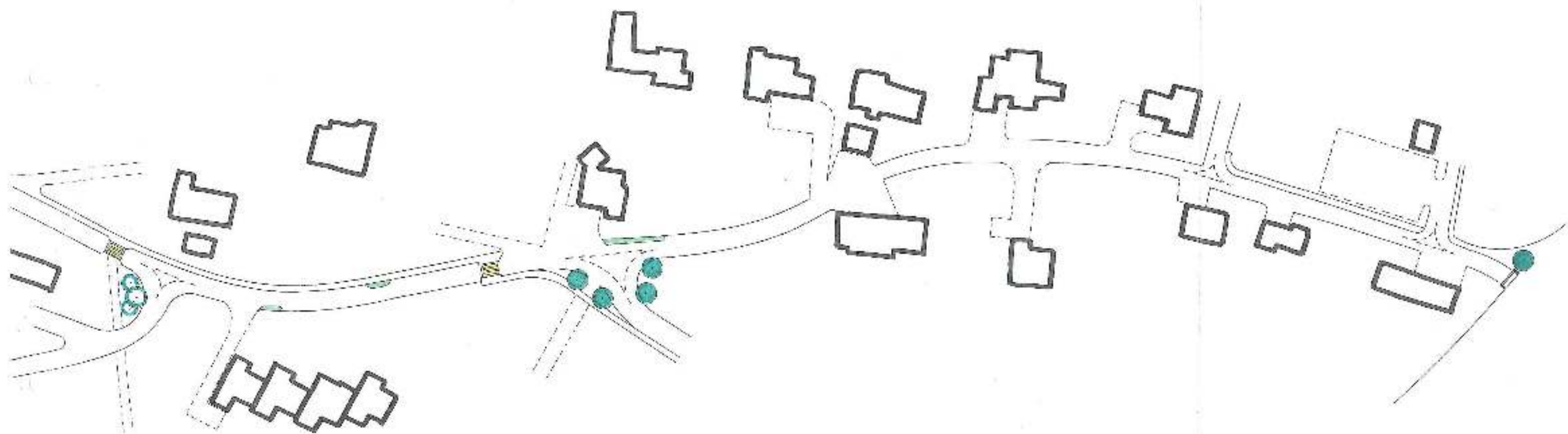
Villars-sur-Glâne – Plan directeur de la modération

Rue de la Résidence

Esquisse d'aménagement 1:1'000

► team+

Avril 2004



Villars-sur-Glâne – Plan directeur de la modération

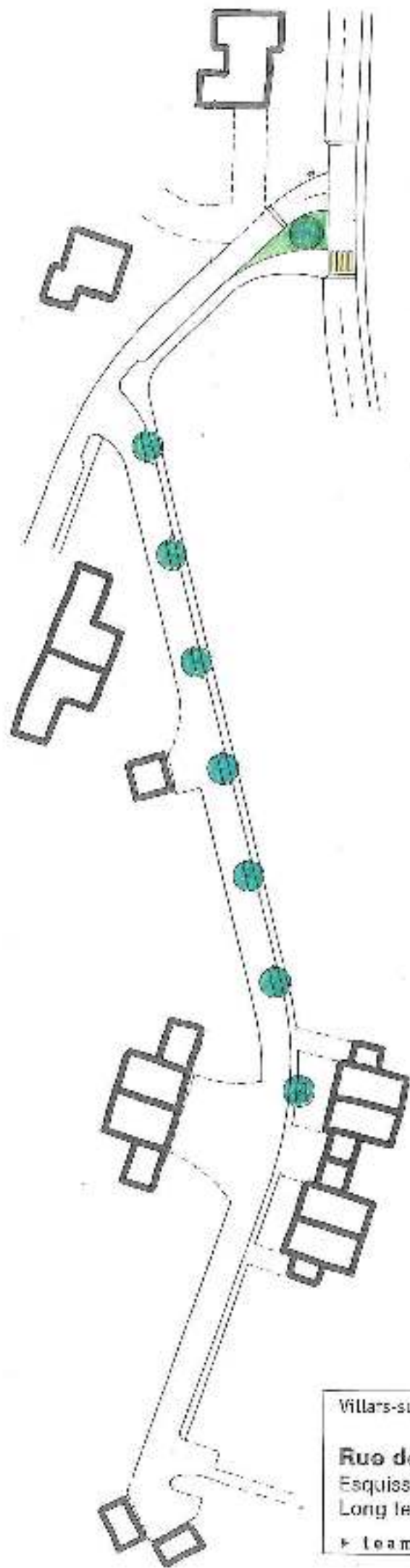
Chemin des Rochettes

Esquisse d'aménagement 1:1'000

Long terme

team+

août 2004



Villars-sur-Glâne – Plan directeur de la modulation

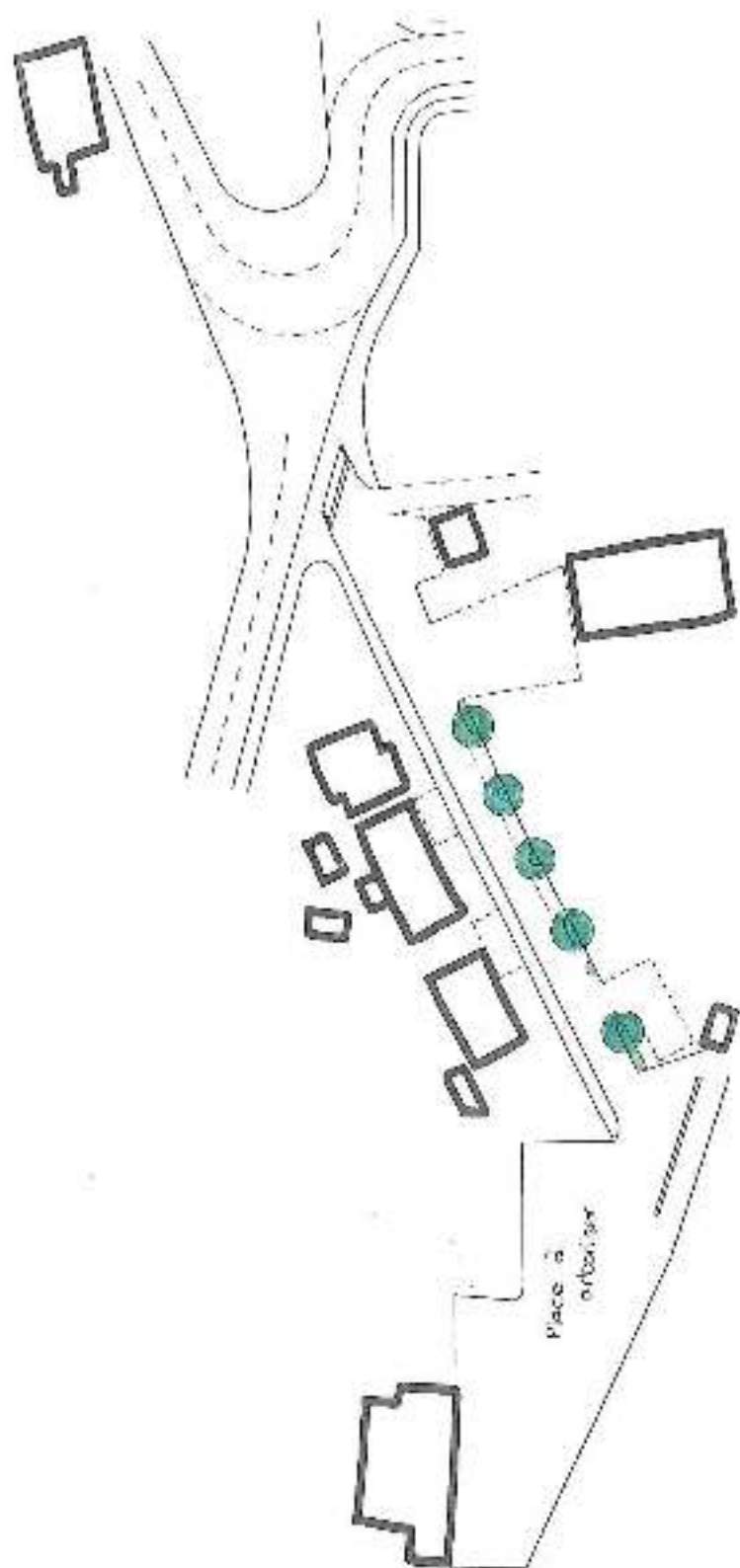
Rue de Villamont

Esquisse d'aménagement 1:1'000

Long terme

► team+

Avril 2004



Villars-sur-Glâne – Plan directeur de la modulation

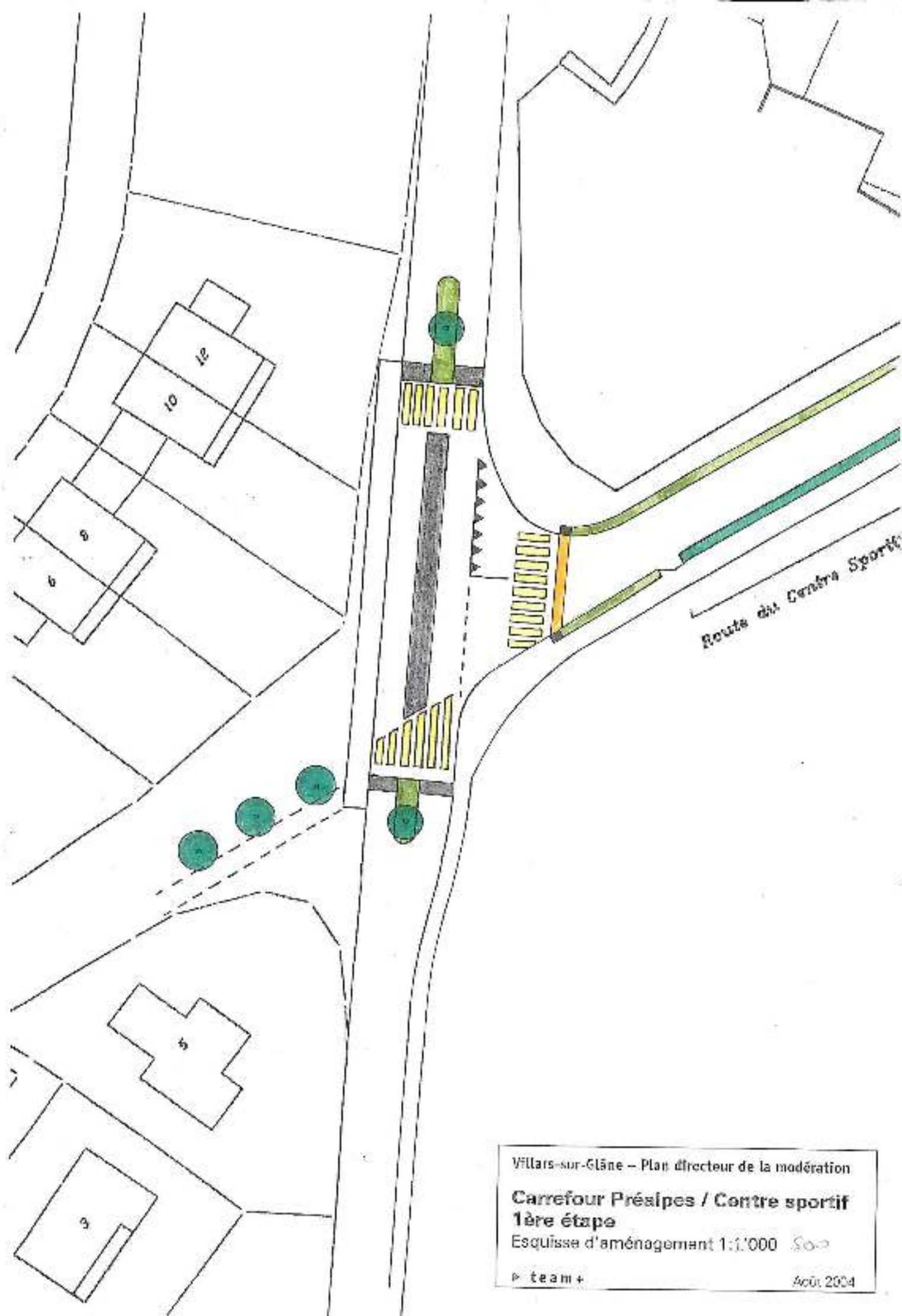
Rue de la "Gare" (Préalpes)

Esquisse d'aménagement 1:1'000

Long terme

team+

Avril 2004



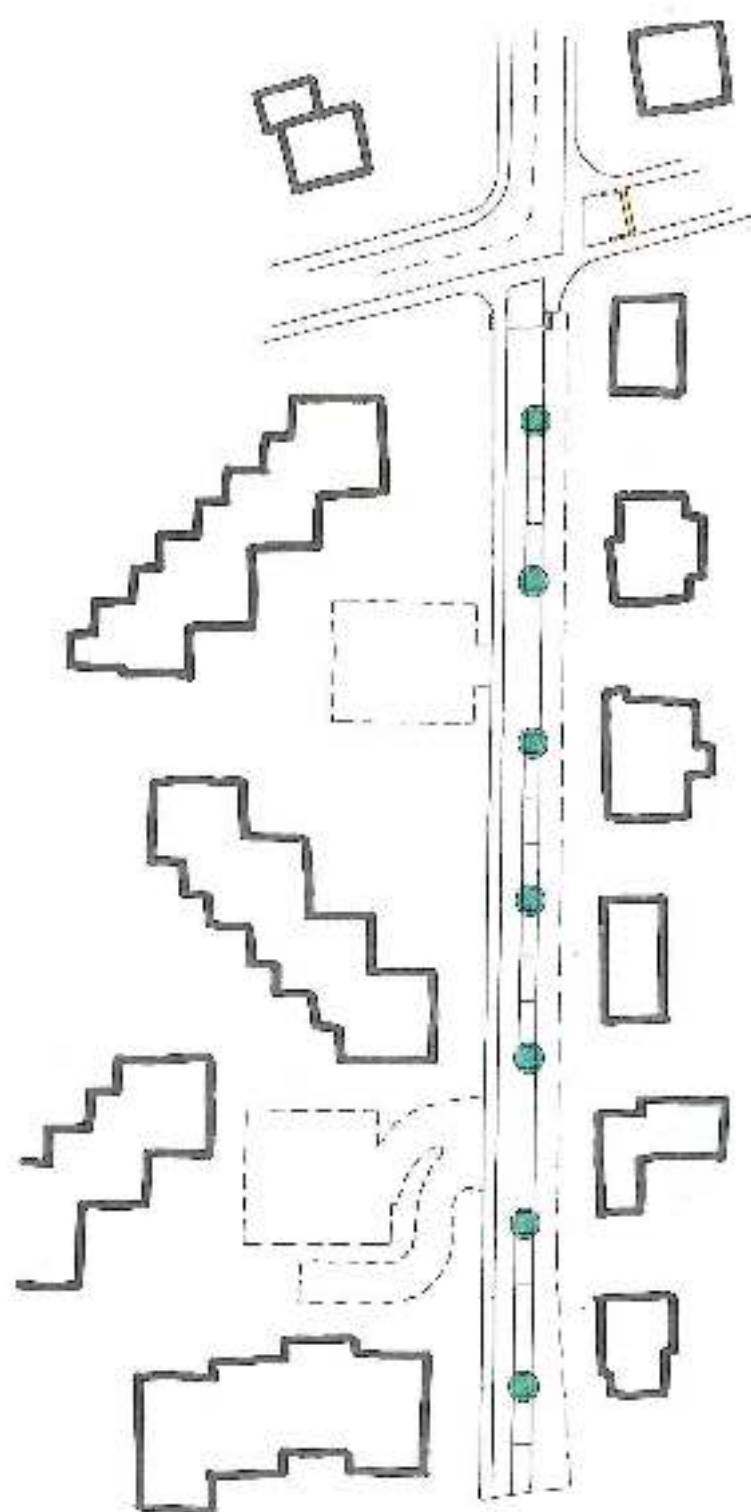
Villars-sur-Glâne – Plan directeur de la modération

**Carrefour Préalpes / Centre sportif
1ère étape**

Esquisse d'aménagement 1:1'000

► team+

Avril 2004



Villars-sur-Glâne – Plan directeur de la modération

Rue des Martinets (secteur ouest)

Esquisse d'aménagement 1:1'000

Long terme

► team+

Avril 2004

Commune de Villars-sur-Glâne

Plans directeurs de la modération et du stationnement

Devis estimatif des mesures

Sommaire

Bases de l'estimation des coûts	3
Devis estimatif	4
Secteur "Les Dailles"	4
Secteur "Village"	6
Secteur "Platy"	8
Secteur "Bertigny"	10
Secteur "Cormanon"	11
Secteur "Les Daillettes"	13
Récapitulatif des coûts par secteur et total	14

Bases de l'estimation des coûts

La présente estimation des coûts concerne les différentes mesures de modération prévues dans le cadre des plans directeurs de la modération et du stationnement de la commune de Villars-sur-Glâne.

Elle est faite sur la base des esquisses d'aménagement figurant dans le dossier d'approbation des plans directeurs de la modération et du stationnement (chapitre 6). Elle tient également compte des différentes portes de "zones 30" ne figurant pas sur ces esquisses (non compris la porte de la rue des Biches).

Seules les interventions projetées sur ces esquisses ont été prises en compte pour cette estimation. Il n'a pas été tenu compte des différents services (conduites industrielles, eaux usées, eaux de surfaces, éclairage public,...), a priori très peu touchés.

Il n'a pas été tenu compte de la mise en place d'un mobilier particulier dans les aménagements, excepté aux entrées où l'introduction d'un mobilier particulier a été prise en compte.

Les installations de chantier ainsi que le poste "divers et imprévus" ont été estimés à environ 10% du coût des aménagements.

Les frais d'études (projet et direction des travaux) ainsi que les frais divers (dossiers, mise à l'enquête publique, émoluments,...) ont été estimés à 15%, respectivement 5% du coût des aménagements.

Les montants calculés tiennent compte des prix 2002 et devront être ajustés en fonction de la date prévue pour la réalisation des travaux (renchérissement du coût de construction).

Devis estimatif

Le devis estimatif établi ci-dessous comprend les bases de l'estimation des coûts présentées précédemment. Il comprend également les frais d'études (projet et direction des travaux) et divers (dossiers, mise à l'enquête publique, émoluments,...). La présente estimation avoisine les +/- 20% du coût total de l'ouvrage compte tenu du degré de définition des aménagements projetés. Les montants indiqués sont TTC.

1. Secteur "Les Dailles"

Rue des Dailles

Construction de portes d'entrée avec trottoir continu et mobilier unilatéral y compris marquage

Modification du carrefour intermédiaire, géométrie et îlots latéraux avec végétation y compris marquage et signalisation

Prolongation de trottoir, construction d'îlots latéraux, création de surfaces latérales de stationnement en pavés et gravillonnage (poussier), introduction d'une nouvelle arborisation, marquage et signalisation

Coût de l'ouvrage	Fr.	370'000.00
-------------------	-----	------------

Dans le cadre du programme 2004-2006, seules les portes et l'arborisation dans le tronçon rectiligne seront mises en place.

Rue de la Résidence

Construction d'une porte d'entrée avec resserrement de la chaussée et îlot latéral avec végétation y compris marquage et signalisation

Construction d'un îlot latéral avec végétation, introduction ponctuelle d'une arborisation, marquage et signalisation

Coût de l'ouvrage	Fr.	45'000.00
-------------------	-----	-----------

Dans le cadre du programme 2004-2006, l'îlot latéral avec végétation ne sera pas construit.

report	Fr.	415'000.00
--------	-----	------------

report Fr. 415'000.00

Porte Bugnon - Dailles

Construction d'une porte d'entrée avec trottoir continu
et mobilier bilatéral y compris marquage

Coût de l'ouvrage Fr. 45'000.00

Dans le cadre du programme 2004-2006, une porte centrale simplifiée sera mise en place.

Porte Soleil - Forêt

Construction d'une porte d'entrée avec trottoir continu
et mobilier bilatéral y compris marquage

Coût de l'ouvrage Fr. 30'000.00

Dans le cadre du programme 2004-2006, une porte simplifiée sera mise en place.

Porte Soleil - Pépinière

Construction d'une porte d'entrée avec trottoir continu
et mobilier unilatéral y compris marquage

Coût de l'ouvrage Fr. 30'000.00

Dans le cadre du programme 2004-2006, une porte simplifiée sera mise en place.

Coût total des mesures pour "Les Dailles", montant TTC Fr. 520'000.00

2. Secteur "Village"

Chemin des Rochettes

Construction d'ilôts latéraux ponctuels, introduction ponctuelle d'une arborisation, marquage et signalisation

Coût de l'ouvrage	Fr.	20'000.00
-------------------	-----	-----------

Dans le cadre du programme 2004-2006, seule une porte simplifiée sera mise en place à l'entrée depuis la route du Soleil.

Rue de Villamont

Construction d'une porte d'entrée avec seuils, resserrement et mise à niveau de la chaussée y compris marquage et signalisation

Construction d'ilôts latéraux ponctuels, introduction d'une nouvelle arborisation, marquage et signalisation

Coût de l'ouvrage	Fr.	150'000.00
-------------------	-----	------------

Dans le cadre du programme 2004-2006, la rue de Villamont ne sera pas réaménagée. Seule une porte simplifiée sera mise place à l'entrée de la rue de Belle-Croix.

Rue des Préalpes (gare)

Construction d'une porte d'entrée avec trottoir continu et mobilier bilatéral y compris marquage

Aménagement de la place de la gare

Coût de l'ouvrage	Fr.	150'000.00
-------------------	-----	------------

Dans le cadre du programme 2004-2006, cette rue ne sera pas réaménagée. Seule une porte simplifiée sera mise en place.

Carrefour Préalpes – Centre sportif

Construction d'une porte d'entrée avec seuils, ilôts centraux, berme centrale et mise à niveau de la chaussée y compris marquage et signalisation.

Coût de l'ouvrage	Fr.	225'000.00
-------------------	-----	------------

Dans le cadre du programme 2004-2006, cet aménagement ne sera pas réalisé.

report	Fr.	545'000.00
--------	-----	------------

report	Fr.	545'000.00
--------	-----	------------

Porte Préalpes – Pré de l'Île

Construction d'une porte d'entrée sans trottoir continu y compris marquage et signalisation

Coût de l'ouvrage	Fr.	10'000.00
-------------------	-----	-----------

Porte Matran – Pré de l'Etang

Construction d'une porte d'entrée sans trottoir continu y compris marquage et signalisation

Coût de l'ouvrage	Fr.	10'000.00
-------------------	-----	-----------

Porte Matran - Foyards

Construction d'une porte d'entrée sans trottoir continu y compris marquage et signalisation

Coût de l'ouvrage	Fr.	10'000.00
-------------------	-----	-----------

Porte Matran - Lauriers

Construction d'une porte d'entrée sans trottoir continu y compris marquage et signalisation

Coût de l'ouvrage	Fr.	10'000.00
-------------------	-----	-----------

Porte Matran - Croset

Construction d'une porte d'entrée sans trottoir continu y compris marquage et signalisation

Coût de l'ouvrage	Fr.	10'000.00
-------------------	-----	-----------

Coût total des mesures pour "Village", montant TTC	Fr.	595'000.00
--	-----	------------

3. Secteur "Platy"

Rue des Martinets (secteur ouest)

Construction d'une porte d'entrée avec trottoir continu et mobilier bilatéral y compris marquage

Construction d'ilôts latéraux ponctuels, création de stationnement latéral, introduction d'une nouvelle arborisation, marquage et signalisation

Coût de l'ouvrage	Fr.	100'000.00
-------------------	-----	------------

Dans le cadre du programme 2004-2006, seule une porte simplifiée sera mise en place. Les cases de stationnement feront l'objet d'un simple marquage.

Rue des Blés-d'Or / Route du Coulat

Construction d'une plateforme avec seuils et mise à niveau de la chaussée avec enrobé teinté y compris marquage et signalisation.

Coût de l'ouvrage	Fr.	50'000.00
-------------------	-----	-----------

Chemin du Verger

Construction de portes d'entrée (Verger et Grand Clos) avec trottoir continu et mobilier bilatéral y compris marquage

Création de stationnement latéral, introduction d'une nouvelle arborisation, y compris marquage et signalisation, non compris revêtement

Coût de l'ouvrage	Fr.	75'000.00
-------------------	-----	-----------

Chemin du Couchant / Rue de la Ferme

Construction d'une porte d'entrée avec trottoir continu et mobilier bilatéral y compris marquage

Construction d'ilôts latéraux ponctuels, introduction d'une nouvelle arborisation, marquage et signalisation

Coût de l'ouvrage	Fr.	130'000.00
-------------------	-----	------------

Dans le cadre du programme 2004-2006, la porte sera réalisée de manière simplifiée.

report	Fr.	355'000.00
--------	-----	------------

report Fr. 355'000.00

Rue du Platy

Construction d'une porte d'entrée latérale, construction d'ilôts latéraux ponctuels, introduction d'une nouvelle arborisation, marquage et signalisation

Coût de l'ouvrage Fr. 70'000.00

Rue de la Berra

Construction d'une porte d'entrée avec seuils et mise à niveau de la chaussée y compris marquage et signalisation

Construction d'ilôts latéraux ponctuels, création de stationnement latéral, introduction d'une nouvelle arborisation, marquage et signalisation

Coût de l'ouvrage Fr. 265'000.00

Dans le cadre du programme 2004-2006, seules des portes simplifiées et du marquage seront mis en place.

Porte Coulat - Sources

Construction d'une porte d'entrée avec trottoir continu et mobilier unilatéral y compris marquage

Coût de l'ouvrage Fr. 30'000.00

Porte Martinets – Gibloux - Oisillons

Construction d'une porte d'entrée avec trottoir continu et mobilier unilatéral y compris marquage

Coût de l'ouvrage Fr. 55'000.00

Dans le cadre du programme 2004-2006, des portes simplifiées seront mises en place.

Coût total des mesures pour "Platy", montant TTC	Fr. 775'000.00
--	----------------

4. Secteur "Bertigny"

Rue de Villars-Vert

Construction d'une porte d'entrée avec seuils, mise à niveau de la chaussée et îlot latéral avec végétation et arborisation ponctuelle y compris marquage et signalisation

Coût de l'ouvrage	Fr.	65'000.00
-------------------	-----	-----------

Porte Villars - Charmilles

Construction d'une porte d'entrée avec trottoir continu et mobilier unilatéral y compris marquage

Coût de l'ouvrage	Fr.	10'000.00
-------------------	-----	-----------

Porte Villars - Belvédère

Construction d'une porte d'entrée centrale y compris marquage et signalisation

Coût de l'ouvrage	Fr.	15'000.00
-------------------	-----	-----------

Porte Jean-Paul II - Pensionnats

Construction d'une porte d'entrée latérale y compris marquage et signalisation

Coût de l'ouvrage	Fr.	10'000.00
-------------------	-----	-----------

Coût total des mesures pour "Bertigny", montant TTC	Fr.	100'000.00
---	-----	------------

5. Secteur "Cormanon"

Chemin des Eaux-Vives

Construction d'une porte d'entrée avec trottoir continu et mobilier bilatéral y compris marquage

Construction d'ilôts latéraux ponctuels, création de stationnement latéral, introduction d'une nouvelle arborisation, marquage et signalisation

Coût de l'ouvrage	Fr.	90'000.00
-------------------	-----	-----------

Dans le cadre du programme 2004-2006, une porte centrale simplifiée sera mise en place, avec marquage des cases de stationnement.

Chemin de Bel-Air

Adaptation de la porte d'entrée avec seuils et mise à niveau de la chaussée y compris marquage et signalisation

Construction d'ilôts latéraux ponctuels, création de stationnement latéral, introduction d'une nouvelle arborisation, marquage et signalisation

Coût de l'ouvrage	Fr.	120'000.00
-------------------	-----	------------

Dans le cadre du programme 2004-2006, la nouvelle arborisation ne sera pas mise en place.

Porte Villars – Fort-St-Jacques

Construction d'une porte d'entrée sans trottoir continu y compris marquage et signalisation

Coût de l'ouvrage	Fr.	20'000.00
-------------------	-----	-----------

Porte Préalpes - Fenetta

Construction d'une porte d'entrée centrale y compris marquage et signalisation

Coût de l'ouvrage	Fr.	15'000.00
-------------------	-----	-----------

report	Fr.	245'000.00
--------	-----	------------

report Fr. 245'000.00

Cormanon-Est

Construction de portes d'entrée latérales aux rues du Centre et du Marteray, y compris marquage et signalisation

Construction d'une plateforme-bus et d'un rétrécissement ponctuel à la rue du Marteray

Coût de l'ouvrage Fr. 70'000.00

Coût total des mesures pour "Cormanon", montant TTC Fr. 315'000.00

6. Secteur "Les Daillettes"

Rue des Martinets (secteur est)

Construction d'une plateforme avec seuils, resserrement, mise à niveau de la chaussée, bande végétale et arborisée et trottoir y compris marquage et signalisation, porte d'entrée "Petite Fin"

Coût de l'ouvrage	Fr.	240'000.00
-------------------	-----	------------

Dans le cadre du programme 2004-2006, cet aménagement n'est pas réalisé.

Porte Glâne - Grangette

Construction d'une porte d'entrée avec trottoir continu et mobilier unilatéral y compris marquage

Coût de l'ouvrage	Fr.	30'000.00
-------------------	-----	-----------

Dans le cadre du programme 2004-2006, une porte simplifiée sera mise en place.

Porte Cormanon - Bouvreuils

Construction d'une porte d'entrée avec trottoir continu et mobilier unilatéral y compris marquage

Coût de l'ouvrage	Fr.	30'000.00
-------------------	-----	-----------

Dans le cadre du programme 2004-2006, une porte simplifiée sera mise en place.

Porte Glâne - Planafaye

Construction d'une porte d'entrée sans trottoir continu y compris marquage et signalisation

Coût de l'ouvrage	Fr.	10'000.00
-------------------	-----	-----------

Porte Glâne - Cimes

Construction d'une porte d'entrée sans trottoir continu y compris marquage et signalisation

Coût de l'ouvrage	Fr.	10'000.00
-------------------	-----	-----------

Coût total des mesures pour "Les Daillettes", montant TTC	Fr.	320'000.00
---	-----	------------

Récapitulatif des coûts

1. Secteur "Les Dailles"	Fr.	520'000.00
2. Secteur "Village"	Fr.	595'000.00
3. Secteur "Platy"	Fr.	775'000.00
4. Secteur "Bertigny"	Fr.	100'000.00
5. Secteur "Cormanon"	Fr.	315'000.00
6. Secteur "Les Daillettes"	Fr.	320'000.00
Coût total des mesures de modération, montant TTC	Fr.	2'625'000.00

Zones 30 - Plan d'action

- 2004
- 2005
- 2006



Commune de Villars-sur-Glâne - Planification des zones 30

PDMS - Plan d'actions - 2004

Quartiers		Zones	Rues	Mesures	Coûts	Remarques
Coteau		Coteau	Rue du Coteau Rue des Cerisiers	Selon projet en cours Selon projet en cours	150'000.-	
Rochettes / Belle-Croix		Rochettes / Belle-Croix	Chemin des Rochettes Rue de la Résidence Rue de Belle-Croix Promenade de Belle-Croix Rue de Villamont	Porte simplifiée "trottoir traversant" (rte du Soleil) Porte rte du Soleil (totem+ arborisation) Porte provisoire latérale (carr. Belle-Croix/Villamont)	10'000.- 15'000.- 10'000.- - -	pas d'autres aménagements à court terme pas d'autres aménagements à court terme demande des habitants pour une ZR
Le Croset		Chemin du Croset Rue du Pré de l'Etang Rue des Foyards Impasse des Lauriers	Chemin du Croset Rue du Pré de l'Etang Rue des Foyards Impasse des Lauriers	Porte latérale Porte latérale Porte latérale Porte latérale	10'000.- 10'000.- 10'000.- 10'000.-	
Le Coulat		Chemin des Sources Chemin du Verger Chemin du Grand Clos Chemin des Ecoles (ouest)	Chemin des Sources Chemin du Verger Chemin du Grand Clos Chemin des Ecoles (ouest) Impasse du Cousimbert	Porte définitive "trottoir traversant" Porte définitive "trottoir traversant" îlots arborisés / mobilier urbain Porte simplifiée "trottoir traversant" Porte (pose du totem)	30'000.- 75'000.- 10'000.- 10'000.- -	Pose d'un tapis planifiée hors budget Z30 Pose d'un tapis planifiée hors budget Z30 demande des habitants pour une ZR cf. Chemin des Ecoles ouest
Fort-St-Jacques		Fort-St-Jacques	Rue du Fort-St-Jacques Chemin de Bel-Air	Pose d'un totem (porte existante) Surélévation du carrefour Fort-St-Jacques / Bel-Air et marquage de places de parc	10'000.- 100'000.-	demande des habitants pour de la modération
Cormanon		Rue du Centre Rue du Marteray	Rue du Centre Rue des Chênes Chemin des Mampes Chemin de Pérolles d'en Haut Rue du Marteray Impasse du Moléson Impasse de la Fin Derrey Impasse du Pré Henry	Porte latérale / marquages Porte latérale / arrêt de bus / rétrécissement ponctuel	15'000.- - - - 55'000.- - - -	
TOTAL					530'000.-	

Commune de Villars-sur-Glâne - Planification des zones 30

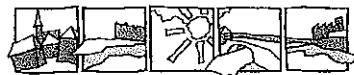
PDMS - Plan d'actions - 2005

Quartiers		Zones	Rues	Mesures	Coûts	Remarques
Fenetta		Fenetta	Chemin de la Fenetta	Porte centrale	15'000.-	demande des habitants pour une ZR
Belle-Croix		Chemin du Gerbey	Chemin du Gerbey Rue du Pré-de-l'Île	Porte latérale	- 10'000.-	
Le Coulat		Rue des Martinets (ouest)	Rue des Martinets (ouest)	Porte simplifiée "trottoir traversant" marquage places de parc	15'000.-	
Platy		Couchant	Chemin du Couchant (haut) Chemin du Couchant (bas) Chemin de la Prairie Rue de la Ferme (haut) Rue de la Ferme (bas) Chemin du Pré-Vert	Porte simplifiée "trottoir traversant" îlots de modération définitifs Selon projet en cours	110'000.- - - - - -	hors planification Z30
Platy		Platy	Rue des Martinets (centre) Chemin des Oisillons Rue de la Berra (bas) Chemin de la Combart Rue du Platy	Porte simplifiée "trottoir traversant" Porte simplifiée "trottoir traversant" Porte latérale + niches pour stationnement	- 10'000.- 10'000.- - 70'000.-	hors planification Z30 demande des hab. pour régler le stationnement
Petite Fin		Petite Fin	Rue de la Berra (haut) Chemin des Ecoles (est) Rue du Gibloux Rue des Martinets (est) Rue de la Petite Fin Chemin de Florimont	Porte latérale + porte simplifiée "trottoir traversant" + marquage stationnement Porte simplifiée "trottoir traversant" Porte latérale	25'000.- - 10'000.- - 10'000.- -	hors planification Z30 demande des habitants pour de la modération
Les Daillettes		Chemin des Bouvreuils Impasse de la Grangette Impasse des Cimes	Chemin des Bouvreuils Impasse de la Grangette Impasse des Cimes	Porte simplifiée "trottoir traversant" Porte simplifiée "trottoir traversant" Porte latérale	10'000.- 10'000.- 10'000.-	
Planafaye		Planafaye	Rue de la Planafaye	Porte latérale	10'000.-	
Moncor		Rue des Biches	Rue des Biches	Portes latérales	20'000.-	
TOTAL					345'000.-	

Commune de Villars-sur-Glâne - Planification des zones 30

PDMS - Plan d'actions - 2006

Quartiers		Zones	Rues	Mesures	Coûts	Remarques
Dailles ouest		Dailles ouest	Rue des Dailles (ouest)	Porte centrale + porte simplifiée "trottoir traversant" Places de parc avec îlots + arborisation	25'000.- 65'000.-	+ fermeture de la sortie sur la route du Soleil mesures sur le tronçon rectiligne central
La Pépinière		Chemin de la Pépinière Rue des Dailles (est) Chemin de la Forêt	Chemin de la Pépinière Rue des Dailles (est-4) Chemin de la Forêt	Porte simplifiée "trottoir traversant" Porte simplifiée "trottoir traversant" Porte simplifiée "trottoir traversant"	10'000.- 10'000.- 10'000.-	
Pré-de-l'Ile		Chemin de la Fontaine Rue des Préalpes (Gare)	Chemin de la Fontaine Rue des Préalpes (Gare)	Porte latérale Porte simplifiée "trottoir traversant" et marquage de places de parc	10'000.- 15'000.-	
Centre sportif		Centre Sportif	Rue du Centre sportif Carrefour rte des Préalpes	Porte centrale	15'000.- -	hors planification Z30
Le Coulat			Rue des Blés-D'Or	Plateforme de modération (protection de la traversée)	35'000.-	
Eaux-Vives		Eaux-Vives	Chemin des Eaux-Vives	Porte définitive "trottoir traversant" / porte provisoire centrale / marquage de places de parc	25'000.-	
Villars-Vert		Villars-Vert	Rue de Villars-Vert (bas) Chemin des Charmilles	Porte définitive et plateforme de modération Porte définitive "trottoir traversant"	65'000.- 10'000.-	
Belvédère		Belvédère	Rue du Belvédère Chemin de la Redoute	Porte centrale	15'000.- -	
Le Guintzet		Le Guintzet	Avenue Jean-Paul II Chemin du Cardinal Journet	Porte latérale	10'000.- -	-
TOTAL					320'000.-	



COMMUNE DE VILLARS-SUR-GLÂNE

PLAN DIRECTEUR DE LA MODERATION PLAN DIRECTEUR DU STATIONNEMENT

Consultation publique dans la Feuille Officielle

N° 3

du 4 mars 2005

Adoptés par le Conseil communal

le 9 mai 2005

Le Secrétaire

E. Roulin



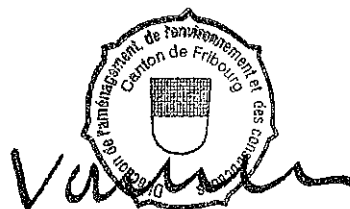
Le Syndic

P. Uldry

Approuvés par la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (DAEC) 30 NOV. 2005

Le Conseiller d'Etat, Directeur

B. Vonlanthen



Auteur(s) : **team+**
rue Pierre-Aeby 17
1700 Fribourg
t 026 323 27 80



Plan directeur de la modération
Plan directeur du stationnement
Dossier de consultation publique

Schéma d'organisation du dossier

Partie introductive	1
Rapport explicatif	1.3
Démarche et procédures	1.6
Résultats de l'information publique	1.8
Identification des secteurs et quartiers	1.9
 Plan directeur de la modération – Bases	 2
Bases légales	2.3
Typologie des rues et régimes de circulation	2.5
De la zone 30 à la zone de rencontre	2.9
Principes d'aménagement dans les zones 30	2.10
Mise en oeuvre	2.14
 Plan directeur de la modération – Fiches par quartier	 3
 Plan directeur du stationnement – Bases	 4
Bases légales	4.3
Objectifs et principes généraux	4.4
Inventaire de l'offre et de la demande en stationnement	4.6
Modalités d'utilisation du domaine public	4.11
Mise en oeuvre	4.14
Règlementation du stationnement sur le domaine privé	4.14
Annexe : Tableaux des bilans offre / demande par secteur	4.15
 Plan directeur du stationnement – Fiches par quartier	 5
 Illustrations des mesures	 6
 Devis estimatif	 7
 Plan d'actions	 8



Villars-sur-Glâne, commune. Approbation de la modification du plan directeur des circulations

vu:

la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT);

la loi du 9 mai 1983 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATeC);

le règlement du 18 décembre 1984 d'exécution de la loi du 9 mai 1983 sur l'aménagement du territoire et les constructions (RELATeC);

le plan d'aménagement local approuvé par le Conseil d'Etat le 13 juillet 1993;

l'accord préalable du Conseil d'Etat du 29 novembre 2005;

le dossier,

considérant:

I. OBJET

La modification a pour objet la modification du plan directeur des circulations, modification qui consiste dans l'élaboration du plan directeur de la modération et du stationnement (PDMS).

II. PROCÉDURE

Le dossier de la modification a été mis en consultation publique par avis dans la Feuille officielle (FO) n° 9 du 4 mars 2005. Elle n'a suscité aucune observation.

La modification a été adoptée par le Conseil communal le 9 mai 2005.

III. PRÉAVIS DES SERVICES ET ORGANES CONSULTÉS

Le dossier a été mis en consultation auprès des services et organes concernés qui ont émis les préavis suivants:

Favorables, sans condition:

- Inspection cantonale du feu,
- Service des transports et de l'énergie,
- Service des ponts et chaussées, section études et réalisations routières.

Favorables, avec conditions et remarques:

- Protection de la nature et du paysage,
- Transports publics fribourgeois,
- Service de l'environnement,
- CUTAF.

Préavis de synthèse du Service des constructions et de l'aménagement (SeCA):

- Favorable avec conditions.

Les conditions émises dans les préavis des services et organes consultés font partie intégrante de la présente décision dans la mesure où elles ne sont pas rejetées (voir considérant IV ci-après).

IV. APPRÉCIATION DE LA DIRECTION DE L'AMÉNAGEMENT, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES CONSTRUCTIONS (DAEC)

Après examen du dossier, la DAEC prend acte que le concept de stationnement, selon l'article 25b du règlement du 18 décembre 1984 d'exécution de la loi du 9 mai 1983 sur l'aménagement du territoire et les constructions (RELATeC), est renvoyé à la révision générale du plan d'aménagement local (PAL), tel que discuté avec les différents services.

La DAEC considère le PDMS comme un élément du plan directeur des circulations, qui remplace pour une partie le plan directeur des déplacements, approuvé le 20 novembre 1996, et qui sera harmonisé avec les autres instruments d'aménagement lors de la révision générale du PAL. Lors de la révision générale du PAL, il y aura lieu également de s'assurer de la cohérence et de la coordination des différents documents directeurs pour une meilleure transparence et compréhension de ces documents.

Les fiches par quartier de la partie 3 du plan directeur de la modération, et particulièrement les aménagements routiers prévus, devront être coordonnés avec les plans d'aménagement de détail (PAD) légalisés dans les quartiers concernés.

La DAEC constate que le parking d'échange du Guintzet a été repris dans le PDMS en tant que parking public, et non comme parking d'échange, conformément au projet général de la CUTAF. Compte tenu de sa situation particulière, la dénomination et le mode de fonctionnement de ce parking devront être reconsidérés lors de la mise en fonction des autres parkings d'échange, tels que ceux de Belle-Croix et Cormanon.

Sur la base de ces éléments, la DAEC estime que le dossier de modification du PAL est conforme aux exigences légales et peut être admis.

V. EFFETS DE L'APPROBATION

1. La présente approbation porte sur la modification du plan directeur des circulations. Les conditions des préavis des services et organes consultés et celles du préavis de synthèse du SeCA, qui sont retenues par la DAEC aux considérants III et IV ci-dessus, sont comprises dans la présente décision.

La modification du plan directeur des circulations entre en vigueur dès son approbation. Le plan directeur lie les autorités.

VI. PUBLICATION

La décision d'approbation de la modification du plan directeur des circulations doit faire l'objet d'une publication par le Conseil communal dans le Bulletin communal ou dans la Feuille officielle dans un délai de 30 jours (art. 81 al. 4 LATeC; art. 10 RELATeC),

décide:

1. La modification du plan directeur des circulations est approuvée avec les réserves émises aux considérants IV et V.
2. L'émolument à la charge de la commune de Villars-sur-Glâne est fixé à 2'530.- francs.
3. La présente décision peut faire l'objet d'un recours au Tribunal administratif dans le délai de 30 jours dès sa communication.

4. Communication:

au Service des constructions et de l'aménagement avec les dossiers, à charge pour lui de transmettre la présente décision:

- à la commune de Villars-sur-Glâne avec 2 dossiers;
- au Service de l'environnement, céans, (1 ex. avec 1 préavis de synthèse);
- au bureau Team +, Rue Pierre-Aeby 17, 1702 Fribourg (1 ex. avec un jeu de préavis);
- à la Préfecture de la Sarine, Grand'Rue 51, Case postale 96, 1702 Fribourg (1 ex.).

Fribourg, le 30 novembre 2005
AFD/ca


Beat Vonlanthen
Conseiller d'Etat, Directeur



Commune de: **Villars-sur-Glâne**

PLAN D'AMÉNAGEMENT LOCAL
Modification

PRÉAVIS DE SYNTHÈSE
D'EXAMEN FINAL

Emoluments: Fr. 920.-

OBJET

La modification a pour objet la modification du plan directeur des circulations, modification qui consiste dans l'élaboration du plan directeur de la modération et du stationnement (PDMS).

PROCÉDURE

Bureau d'aménagement

Team +, Grand'Rue 51, 1630 Bulle.

Examen préalable

Préavis du Service des constructions et de l'aménagement (SeCA) du 5 décembre 2003, accompagné des préavis des services et organes intéressés.

Consultation publique

La mise en consultation publique de la modification du PAL a été publiée dans la Feuille officielle (FO) n° 9 du 4 mars 2005. La mise en consultation n'a suscité aucune remarque.

Adoption par le Conseil communal

Le 9 mai 2005.

Réception du dossier au SeCA

Le 11 mai 2005.

Composition du dossier

- Rapport explicatif et de conformité.
- Plan directeur de la modération.
- Plan directeur du stationnement.

Préavis des services et organes consultés

A la requête du SeCA, les services et organes concernés ont examiné la modification et ont émis leur préavis aux dates suivantes:

- Inspection cantonale du feu, le 17 mai 2005;
- Service des transports et de l'énergie, le 19 mai 2005;
- Service des ponts et chaussées, section études et réalisations routières, le 31 mai 2005;
- Protection de la nature et du paysage, le 14 juin 2005;
- Transports publics fribourgeois, le 30 juin 2005;
- Service de l'environnement, le 21 juillet 2005;
- CUTAF le 2 août 2005.

PRÉAVIS DU SeCA

1. Prise en considération des conditions émises par les services et organes consultés

Les conditions émises par les services et organes doivent être respectées dans la mesure où elles ne font pas ci-après l'objet de remarque de la part du SeCA.

Certaines conditions et remarques émises par les organes cantonaux consultés appellent les commentaires suivants:

Service de l'environnement (SEn):

Le SEn relève que le concept de stationnement selon l'article 25b du règlement du 18 décembre 1984 d'exécution de la loi du 9 mai 1983 sur l'aménagement du territoire et les constructions (RELATeC) est renvoyé à la révision générale du PAL, tel que discuté avec les différents services. Il constate également que le présent dossier se limite aux modalités d'utilisation du domaine public.

Le SEn mentionne que dans le cadre de la révision générale du PAL, le règlement communal d'urbanisme (RCU) devra être adapté sur la base du concept de stationnement. Le SeCA se rallie à ces constats.

CUTAF:

La CUTAF revient sur le parking d'échange du Guintzet. Ce dernier a été repris dans le PDMS en tant que parking public, mais pas comme parking d'échange, conformément au projet général de la CUTAF. Compte tenu de sa situation particulière, la dénomination et le mode de fonctionnement de ce parking devront être reconsidérés lors de la mise en fonction des autres parkings d'échange, tels que ceux de Belle-Croix et Cormanon.

2. Eléments du dossier

Comme déjà énoncé lors de différents courriers, le SeCA admet que le concept de stationnement, selon l'article 25b du règlement du 18 décembre 1984 d'exécution de la loi du 9 mai 1983 sur l'aménagement du territoire et les constructions (RELATeC), fera partie du dossier de la révision générale du PAL.

Le SeCA considère le PDMS comme un élément du plan directeur des circulations qui sera harmonisé avec les autres instruments d'aménagement lors de la révision générale du PAL. Il remplace pour une partie le plan directeur des déplacements, approuvé le 20 novembre 1996. Le SeCA prend acte que ce dernier sera donc revu dans le cadre du dossier de révision générale du PAL.

Le SeCA relève qu'il y aura lieu lors de la révision générale du PAL de s'assurer de la cohérence et de la coordination des différents documents directeurs pour une meilleure transparence et compréhension des documents.

Les fiches par quartier de la partie 3 du plan directeur de la modération mentionnent une coordination avec les autres planifications. Le SeCA relève que les aménagements routiers prévus devront être également coordonnés avec les plans d'aménagement de détail (PAD) légalisés dans les quartiers concernés.

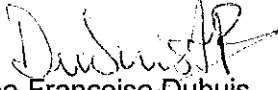
Le SeCA constate qu'une clarification a été apportée entre le contenu liant et non liant de ce PDMS. Pour le surplus du dossier, le dossier a été complété et corrigé selon les différentes remarques formulées lors de l'examen préalable.

Sur la base de ces éléments, le SeCA préavise favorablement le dossier de modification du PAL.

CONCLUSION DU PRÉAVIS DE SYNTHÈSE

Après avoir examiné le dossier de la présente modification et procédé à la pesée des intérêts en fonction des buts et principes de l'aménagement du territoire, du plan directeur cantonal, et sous réserve des remarques et conditions formulées dans les différents préavis, le SeCA préavise favorablement l'approbation par la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (DAEC) de la modification du plan d'aménagement local de la commune de Villars-sur-Glâne.

Fribourg, le 21 novembre 2005
AFD/


Anne-Françoise Dubuis
Aménagement local



PREAVIS DE L'INSPECTION CANTONALE DU FEU

Entré le **13.05.05** Émoluments Fr. **100.00** Dossier n° **05/312**

Requérant **Commune de et à 1752 Villars-sur-Glâne**

Objet	Plan directeur de la modération, plan directeur du stationnement et directives pour l'arborisation		
Commune	Villars-sur-Glâne	District	Sarine
Localité/Rue		Art. N°	
Architecte		Coordonnées	

Observations générales :

La loi sur la police du feu et la protection contre les éléments naturels du 12 novembre 1964, son règlement d'exécution du 28 décembre 1965 ainsi que la norme et les directives AEAI (Association des établissements cantonaux d'assurance incendie), disponibles sur www.ecab.ch, doivent être observées.

Le dimensionnement et la réalisation des bâtiments seront conformes aux exigences des normes SIA 260 et suivantes de la Société Suisse des Ingénieurs et Architectes. Les calculs et les travaux de construction seront assurés par des personnes qualifiées. Un accent particulier sera mis sur la résistance aux séismes, aux vents et aux charges de neige.

Tous les éléments de construction (par ex. stores à lamelles, volets à rouleaux, coupoles translucides, couvertures, etc...) doivent être construits en matériaux résistants aux forces de la nature. L'ECAB ne couvre pas les matériaux synthétiques pour les risques dommages naturels, notamment la grêle.

Les dommages causés au bâtiment par le mauvais état du terrain constituent un risque non assuré par l'Établissement cantonal d'assurance des bâtiments (art. 5, al. 2, lit. a de la LAB, du 6 mai 1965).

Loi du 6 mai 1965 sur l'assurance des bâtiments. - Art. 31: Tout propriétaire a l'obligation de signaler à l'Établissement cantonal d'assurance en vue de la taxation: a) un bâtiment neuf dès qu'il est achevé; b) un bâtiment transformé ou agrandi dès que les travaux sont terminés.

Règlement d'exécution du 14 novembre 1966 - Art. 33: Un bâtiment est considéré comme achevé lorsqu'il peut être utilisé conformément à sa destination. Les propriétaires sont rendus attentifs aux obligations ci-dessus. Un bâtiment achevé ou terminé n'est plus couvert par l'assurance des bâtiments s'il n'a pas été estimé.

EXIGENCES PARTICULIERES

L'accès aux bâtiments par les engins lourds des sapeurs-pompiers devra être garanti par des cheminements supportant le poids des véhicules.

PREAVIS FAVORABLE

La commission locale du feu procédera au contrôle sur la base des plans approuvés, des exigences précitées, de la norme et des directives AEAI (art. 7 de la loi sur la police du feu et art. 3 de son règlement). L'autorité communale, munie du certificat de conformité, délivrera le permis d'occuper (art. 191-194 de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions). Les formulaires sont disponibles sur Internet, www.ecab.ch.
Abréviations dans le préavis : N = norme AEAI ; D = directive AEAI.

Date:
17 mai 2005

Réf. JPN/abe

Inspection cantonale du feu
L'INSPECTEUR CANTONAL ADJOINT


JEAN-PIERRE NICOLET
026/305 21 44



Rue Joseph-Piller 13
Case postale
1701 FRIBOURG / FREIBURG, le 19 mai 2005

Tél. 026 305 28 41
Fax 026 305 28 48
Mail ste@fr.ch
Site www.fr.ch/ste

SeCA
Service des constructions et de
l'aménagement

Céans

Objet : Plan directeur de la modération, plan directeur du stationnement et directives pour l'arborisation
Emoluments : 100 francs (examen final)
Commune : Villars sur Glâne
District : Sarine

Préavis de la section transports : favorable avec réserve

En matière de transports publics, le dossier cité en marge n'appelle de notre part aucun commentaire particulier.

Réserve : Afin de veiller à la conformité des différents plans avec le plan régional et le projet général de la Communauté urbaine des transports de l'agglomération fribourgeoise (CUTAF), il est impératif de soumettre ce dossier à la CUTAF.

Préavis de la section énergie : sans préavis

Martin Tinguely
Chef de service



Tél. 026 / 305 36 57
Fax 026 / 305 36 51

Imputation comptable : 431.000/P/PCRC 3400-11 - Fr. 375.-

Requérant :	Commune de Villars-sur-Glâne
Commune de :	Villars-sur-Glâne
Objet :	Plan directeur de la modération, du stationnement et directives d'arborisation
District :	Sarine
Arrondissement :	2
Emoluments :	Fr. 375.-

PREAVIS FAVORABLE

Section Etudes et réalisations routières
Secteur Gestion des routes


Y. Tona

Affaire traitée par M. Yvan Tona ☎ 026/305.36.62 tonay@fr.ch

Fribourg, le 31 mai 2005



Requérant: Gesuchsteller:	Commune de Villars-sur-Glâne, 1752 Villars-sur-Glâne	Dossier: N°/Nr:	
Commune de: Gemeinde:	Villars-sur-Glâne	Emoluments: Gebühren:	Fr. 195.00 Fr.
District: Bezirk:	Sarine		
Objet: Objekt:	Plans directeurs de la modération, du stationnement et directives pour l'arborisation. Examen final		

Préavis:

Favorable avec remarques

Les plans directeurs de la modération et du stationnement ne posent pas de problème particulier du point de vue de la protection de la nature.

Tel que spécifié lors de l'examen préalable (cf. préavis du 2 juillet 2003), l'arborisation devra se composer d'essences indigènes adaptées à la station. Selon l'espace disponible, il y aurait lieu de favoriser la plantation des haies. En effet, ce sont des éléments très intéressants tant au niveau écologique que paysager.

Regula Binggeli
Collaboratrice scientifique

Fribourg, le 14 juin 2005
RB/rb

Service des Constructions et
de l'Aménagement (SeCA)
Rue des Chanoines 17

1701 Fribourg

BOS/53/CHU

Fribourg, le 30 juin 2005

Plan directeur de la modération, plan directeur du stationnement et directives pour l'arborisation. Commune de Villars-sur-Glâne

Messieurs,

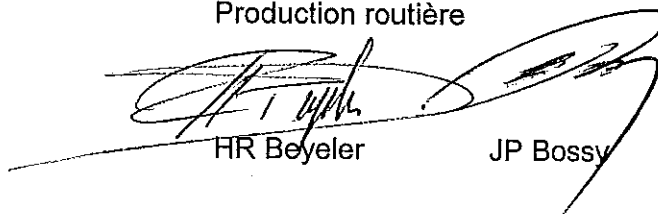
Nous avons pris bonne note du dossier cité en marge (note de transmission no 349) et vous en remercions.

Il appelle de notre part les remarques suivantes :

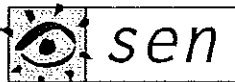
1. Les modérations de trafic là où circulent des transports publics doivent malgré tout permettre un passage correct des bus en évitant de les pénaliser dans leur vitesse commerciale tout comme au niveau du confort des voyageurs et de l'état du matériel roulant.
2. Nous sommes opposés au "gendarmes couchés" mais pouvons néanmoins accepter des surélévations légères de places comme par exemple celle aménagée à la route du Soleil, à l'intersection de la route de la Résidence.
3. Avant la mise en place des modérations sur les routes empruntées par les transports publics, nous demandons à ce que chaque projet de détails soit présenté aux TPF.
4. Des zones de rencontres ne doivent pas être aménagées si des bus des transports publics y passent.

En vous remerciant de prendre bonne note de ce qui précède, nous vous prions de croire, Messieurs, à l'assurance de notre parfaite considération.

Transports publics fribourgeois
Production routière



HR Beyeler JP Bossy



Dossier No 2005/312

Préavis du Service de l'environnement (SEn)

Entré le : 17.05.05

Vision locale le :

Sorti le : 21.07.05

Emoluments :

SEn : Fr. 640.--

Contrôle déchets chantier : Fr. --.--

Requérant : Commune de Villars-sur-Glâne

Commune de : Villars-sur-Glâne

District : Sarine

Coordonnées :

Objet : plan directeur de la modération, plan directeur du stationnement et directives pour l'arborisation

Architecte ou installateur :

PREAVIS SEn : FAVORABLE AVEC CONDITIONS

SECTION PROTECTION DE L'AIR : préavis favorable avec conditions

Généralités

L'évaluation du dossier a été effectuée en fonction du principe de prévention (article 18 de l'ordonnance fédérale du 16 décembre 1985 sur la protection de l'air [OPair]) ainsi que du plan de mesures pour la protection de l'air (OPair art. 31 ss.). En effet, la jurisprudence a considéré à plusieurs reprises la gestion du stationnement comme élément permettant de limiter des émissions au sens de l'article 12 de la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE). Ce constat vaut également pour la gestion du flux du trafic, dont la modération fait partie. Nos remarques se limiteront cependant au plan directeur du stationnement qui nous est soumis en examen final.

Le chapitre « bases légales » fait référence à l'article 25b du ReLATeC relatif au stationnement. Il constate que le présent plan se limite aux modalités d'utilisation du domaine public en la matière, en renvoie à la révision du PAL pour le stationnement sur domaine privé.

Evaluation

D'un point de vue formel, nous remarquons que le texte liant est maintenant bien mis en évidence dans les fiches de quartier. La présentation n'est cependant pas très heureuse dans la mesure où les éléments liants sont uniquement indiqués par un fond jaune ; la distinction disparaît donc sur une copie noir et blanc ! **Pour combler quelque peu ce défaut, nous proposons de compléter le document par un tableau qui résume l'ensemble du texte liant des fiches de quartier.**



**COMMUNAUTE URBAINE DES TRANSPORTS DE L'AGGLOMERATION FRIBOURGEOISE
VERKEHRSVERBUND DER AGGLOMERATION FREIBURG**

Service des constructions et de
l'aménagement du territoire (SeCA)
Rue des Chanoines 17
1700 Fribourg

Votre référence 321 / AFD / jpr

Communication du 19 mai 2005

Notre référence EF PLan directeur modération et stationnement.doc

Fribourg, le 2 août 2005

Objet: Plan directeur de la modération, Plan directeur du stationnement
et directives d'urbanisation

Type de procédure: Examen final

Emoluments: -----

Commune: Villars-sur-Glâne

District: Sarine

Préavis: Favorable avec conditions

Mesdames, Messieurs,

Nous vous remercions de la possibilité qui nous est offerte de se prononcer en regard à l'objet susmentionné. Le Bureau a statué le 18 juillet sur la base du préavis de la commission technique du 29 juin 2005, les réserves de sa prise de position, favorable dans son ensemble, sont les suivantes:

- o Le parking du Guintzet doit être intégré et aménagé à titre de P&R conformément au Projet Général (PG) de la CUTAF
- o Tenant compte de sa situation particulière, aucune indication routière ne sera faite à son égard.
- o Lors de l'ouverture des P&R de Belle-Croix, de Cormanon et de Bertigny, la dénomination et le mode de fonctionnement du P&R du Guintzet seront reconsidérés. Il pourrait alors être transformé en simple parking payant.

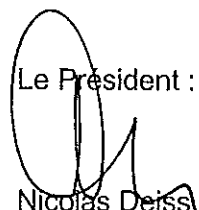
Avec nos meilleures salutations

L'Administrateur:



Hubert Dafflon

Le Président :



Nicolas Deiss
Préfet

Annexe: dossier en retour



Commune de Villars-sur-Glâne
Conseil communal

1752 Villars-sur-Glâne 1
Case postale 176
Chèques postaux 17-193-0
www.villars-sur-glâne.ch

HFL	JPR	PR	EB	NL	SM	GP	BL	CD
Reçu SeCA		11 MAI 2005					AFD	CB
LM	JCF						RM	MP
OB	MV							
HG	PT	KR	CPP	BB	CR	ME	PB	JPM

Service des constructions et de
l'aménagement
A l'att. de Mme Dubuis
Rue des Chanoines 17
Case postale
1700 Fribourg

PC

Villars-sur-Glâne, le 9 mai 2005

Plan directeur de la modération
Plan directeur du stationnement

Madame,

Conformément à l'article 75 LATeC, nous avons l'avantage de vous transmettre 4 dossiers pour approbation.

Le PDMS a été corrigé en fonction des remarques des différents services sauf celle sur le parking du Guintzet. Dans son préavis du 17 juillet 2003, la CUTAF a indiqué que le projet général prévoit un P+R sur ce site. Le SeCA a, dans son courrier du 27 septembre 2004, indiqué que les remarques formulées lors de l'examen préalable ont été prises en compte, à l'exception du P+R du Guintzet.

Pour le Conseil communal, le parking du Guintzet ne correspond pas aux critères d'un P+R. Pour rappel, ces critères sont les suivants :

- Bonne desserte en TP.
- Localisation le long d'un axe à fort trafic (le PDMS prévoit de passer l'avenue Jean-Paul II en zone 30).
- Localisation avant une porte d'entrée.

Le plan régional des transports est en l'état le seul document qui lie les autorités entre elles dans le domaine des parkings d'échange et ne prévoit pas de P+R au Guintzet.

Toutes ces raisons ont conduit le Conseil communal à ne pas prévoir de parking d'échange sur le site du Guintzet. A noter qu'aucune remarque n'a été émise à ce sujet lors de la consultation publique.

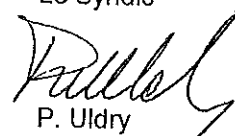
Dans l'attente de vos nouvelles et en demeurant à votre disposition pour tout renseignement complémentaire, nous vous présentons, Madame, nos salutations distinguées.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le Secrétaire


E. Roulin

Le Syndic


P. Uldry

Annexes : 4 dossiers

