

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)

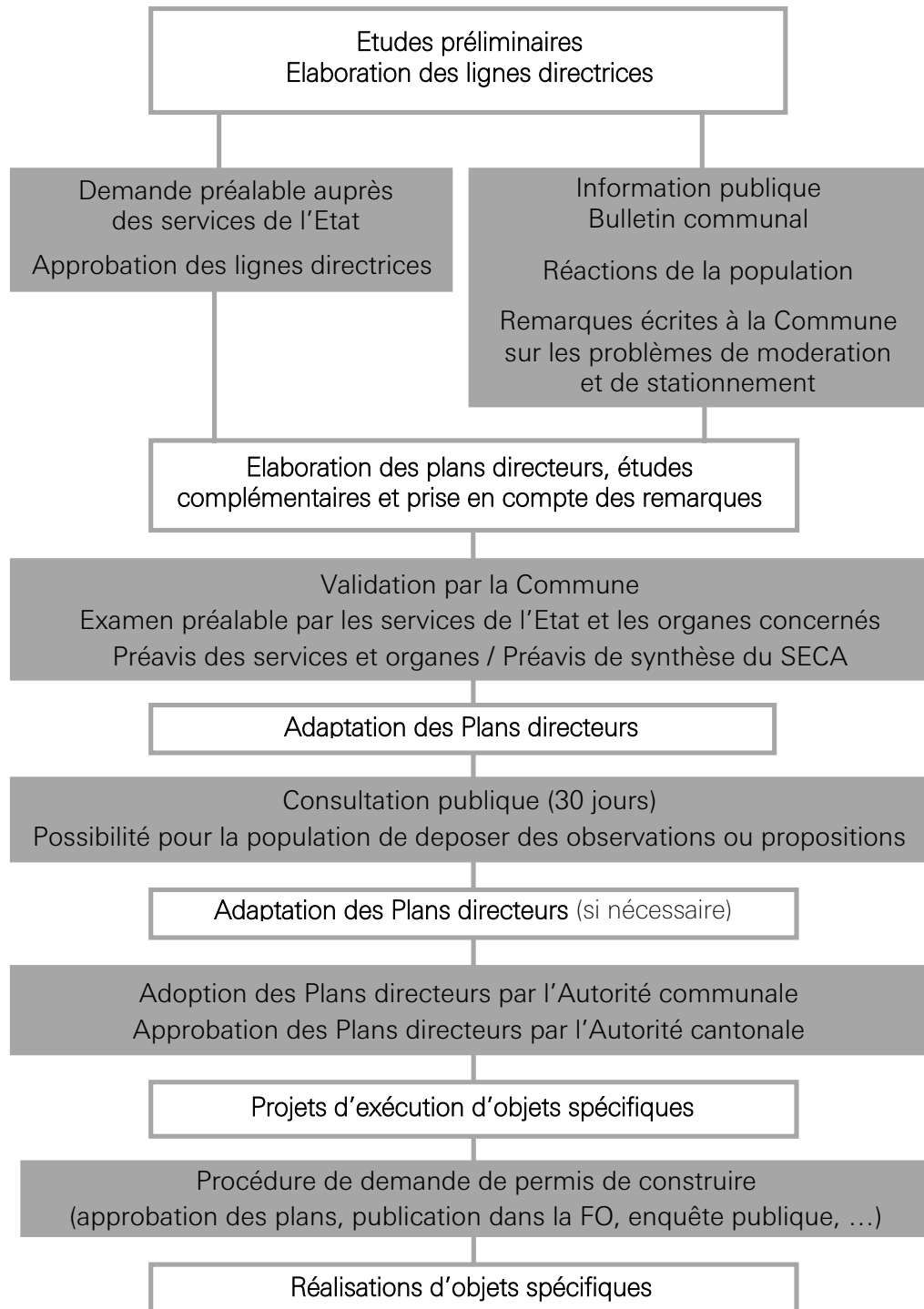
La démarche adoptée pour l'élaboration des plans directeurs de la modération et du stationnement est classique. Elle a fait l'objet, dès le début des études, d'une large concertation et information auprès des autorités communales (Conseil communal et Commission d'aménagement), des autorités cantonales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



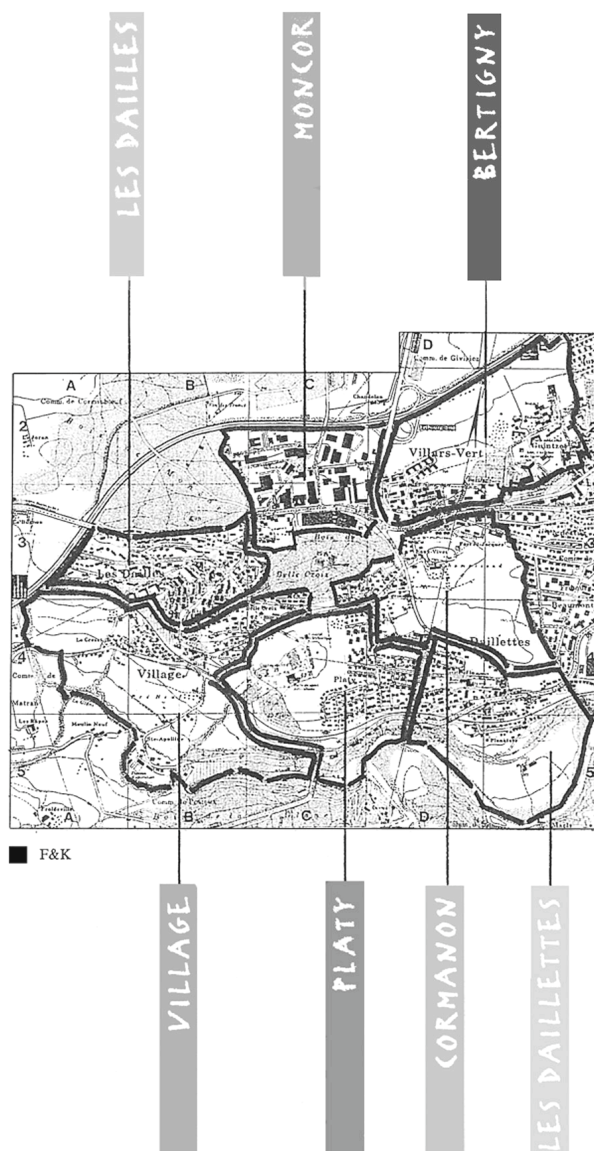
Résultats de l'information publique

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

