

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

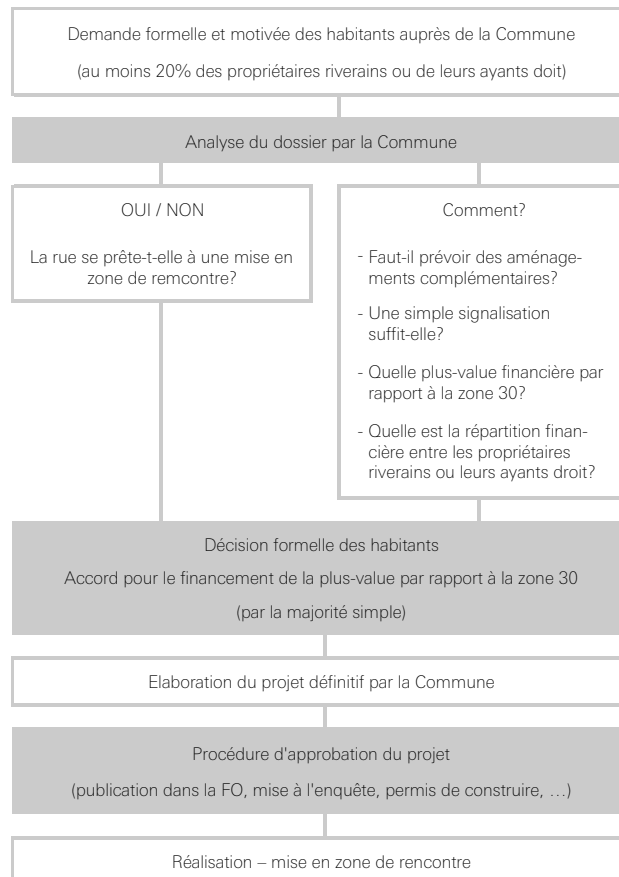
- la rue doit présenter un caractère fortement résidentiel, compatible avec une vitesse de circulation de 20 km/h,
- la rue est en impasse ou préservée de trafic de transit non lié à la rue elle-même,
- la rue a une faible largeur de chaussée (≤ 4.50 mètres) ou présente un aspect de place.

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

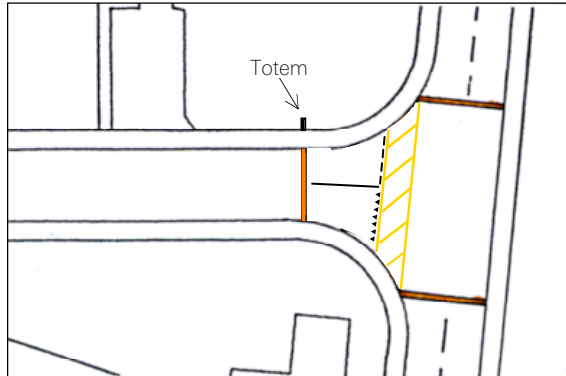
Portes d'entrée

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 :

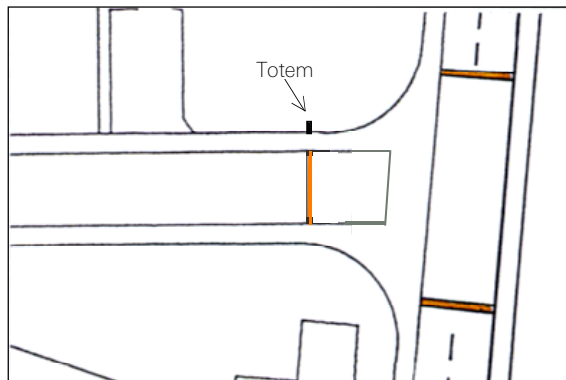
- ▶ A **court terme**, une "porte simplifiée" est mise en place. Le trottoir continu est marqué par une bande de peinture (bande longitudinale pour piétons, OSR 6.19).
- ▶ A **moyen ou long terme**, la construction du trottoir continu peut être mise en oeuvre ("Porte définitives").

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).



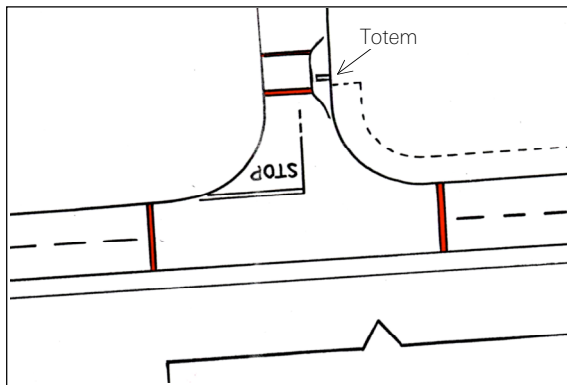
Principe de base
Création d'un trottoir continu
Porte simplifiée



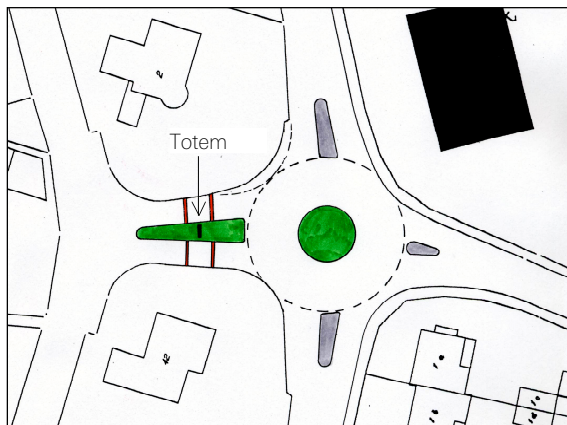
Principe de base
Création d'un trottoir continu
Porte définitive

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.

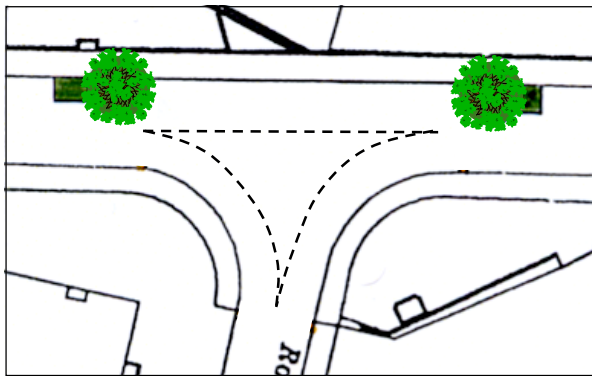
Les principes suivants seront adoptés pour les plantations :

- ▶ 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

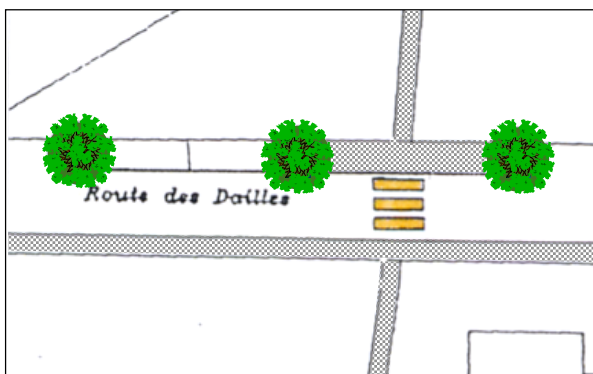
Les carrefours sont en principe gérés par la priorité de droite. En tant qu'éléments ponctuels, ils sont le lieu idéal pour rappeler à l'automobiliste qu'il se trouve dans une zone 30. Dans ce sens, il est proposé de rappeler le marquage transversal utilisé au droit des portes. Si l'espace à disposition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

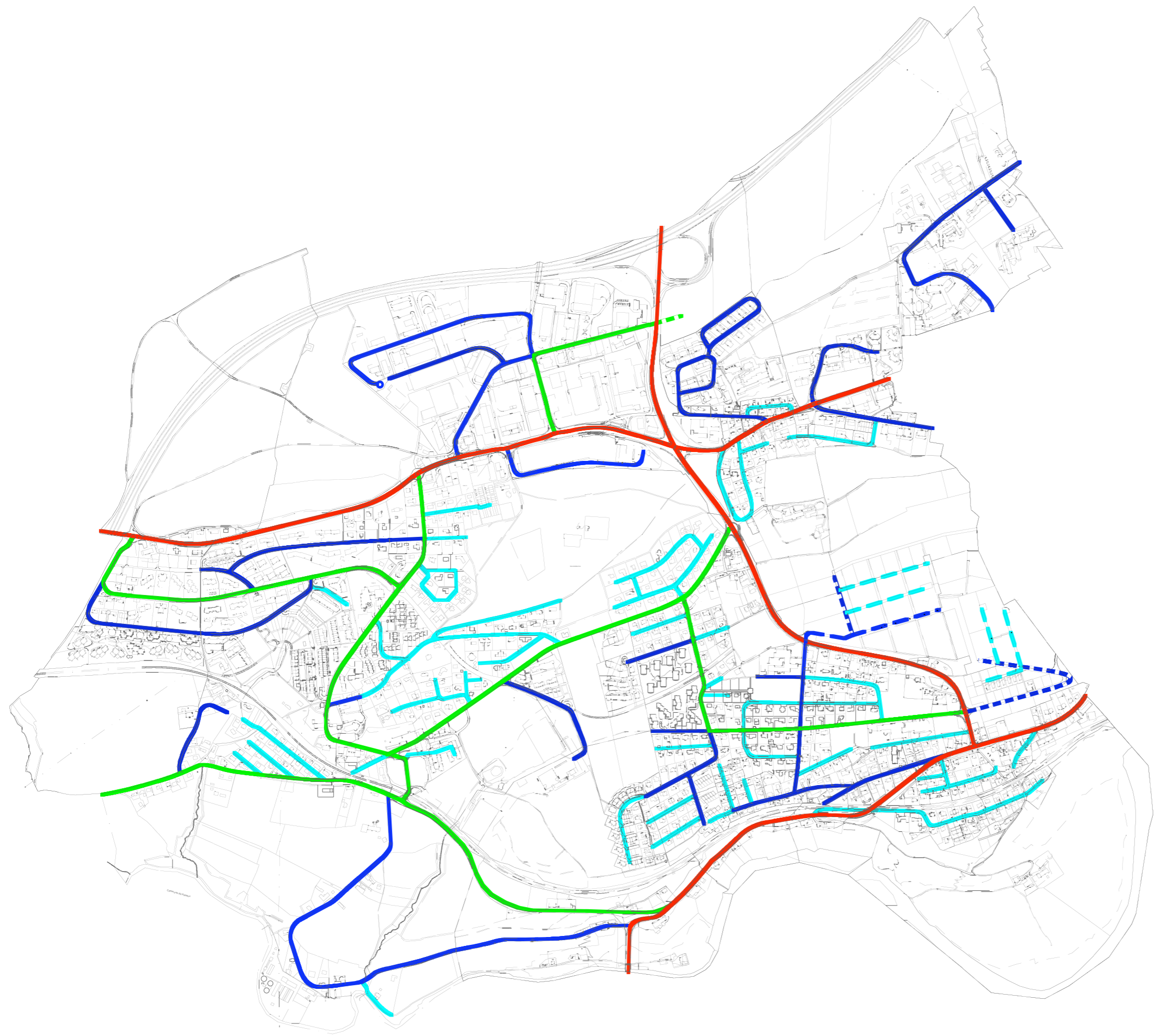
- ▶ Le programme de 3 ans vise la mise en place de l'ensemble des zones 30. Les mises en *zones de rencontre* se feront au cas par cas, dans les rues où les demandes des habitants auront abouti.
- ▶ La priorité est donnée aux projets déjà engagés et aux projets indispensables du point de vue de la sécurité.
- ▶ 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.

TYPLOGIE 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

