

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	Tarifcation 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 parcage 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 oeuvre », 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

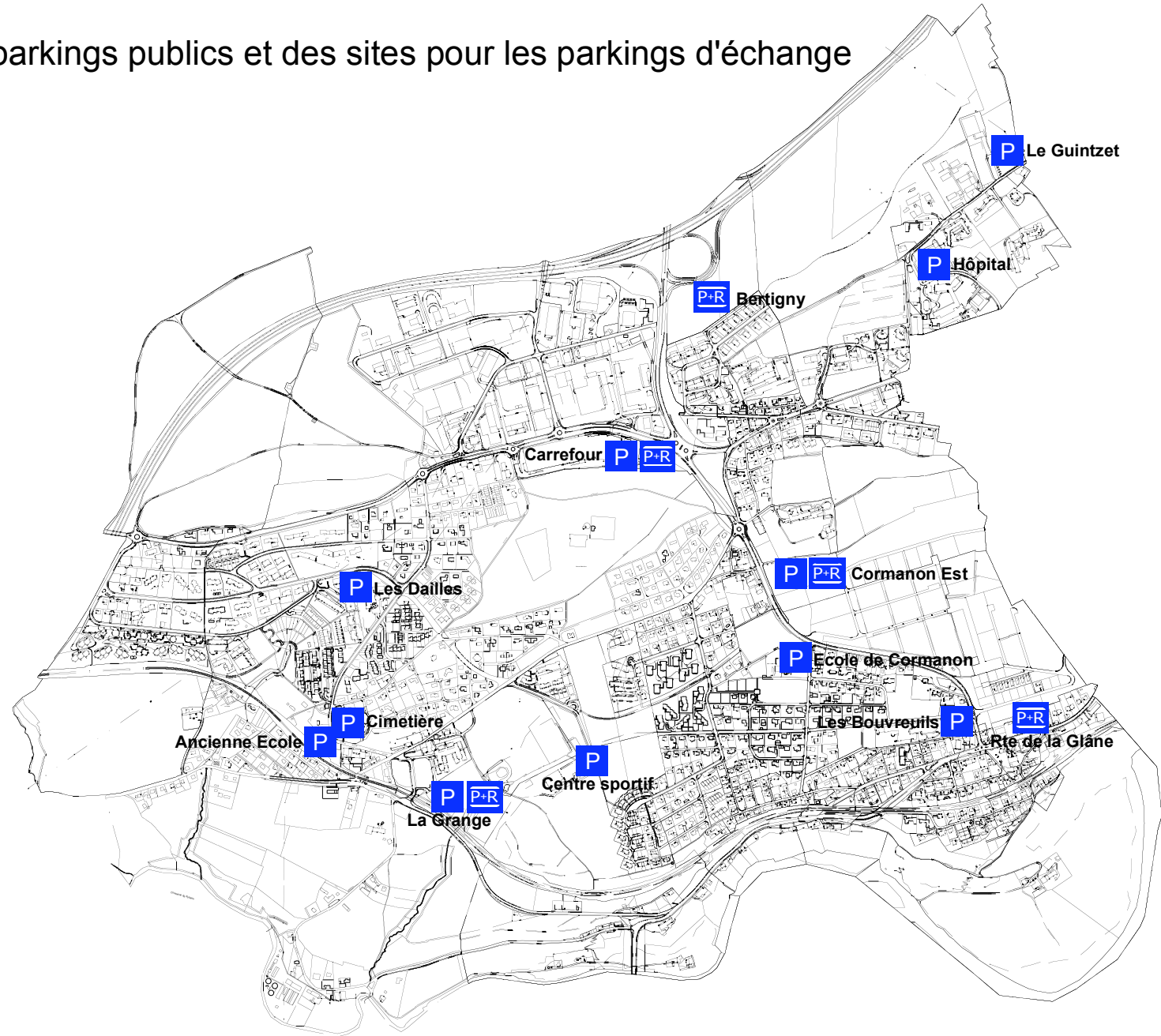
C/V = satisfaction des besoins pour les clients/visiteurs

► 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 Guinzet (ss hôpital)												
Cardinal Journey	66	66	7			-	-	-	-			
Jean-Paul II	57	52	5			-	-	-	-	155		Besoins centre sportif satisfaits par offre publique
Pensionnats	3	-	-			-	-	-	-			
Total Le Guinzet	126	118	12			172		52		155		

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												
Bel-Air	54	54	5			57	4	3	-1	3		
Eaux-Vives	58	33	3			20	2	-13	-1	5	26	26 = Notre Dame de la Route
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		
Dailles	139	133	13			170	14	37	1	70		
Total Le Bugnon	863	836	83	20	40	1074	140	218	17	148	-	
Les Rochettes												
Cerisiers	44	44	4			72	9	28	5	60		60 = Biolley
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 Dailles Parking école compense le déficit en cases
La Pépinière												
Bugnon (Imp.)	6	-	-			-	-	-	-			
Dailles	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												
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	54 = besoins du home
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														
Moncor		178	171	20	58	35	12	204	58	-2	26			
Petit-Moncor					155	93	31	224	20	131	-11	0	0	
Total Cité-Moncor		178	171	20	213	128	43	428	78	129	15	0	0	
Moncor														
Chandolan					33	20	6	35	3	15	-3	41	0	
Biches					648	389	130	602	38	213	-92	0	0	
Moncor					361	217	73	240	59	23	-14	0	0	
Petit-Moncor					325	195	65	493	45	298	-20	0	0	
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			
Centre Sportif	22	22	4			64	0	42	-4			env. 10 logements en construction
Coulat	3	-	-			-	-	-	-			
Préalpes	12	12	1			2	6	-10	5		32	32 = Foyer Ste-Camille
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)
La Fontaine	88	88	9			81	17	-7	8			
Préalpes	24	13	1			7	28	-6	27			y c. 25 pl. restaurant du Chamois
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			