

# Commune de Chénens

## CONCEPT DE MOBILITE 50/30 KM/H ET MESURES D'AMENAGEMENT

### **CSD INGENIEURS SA**

Mobilité et trafic  
Route Jo-Siffert 4 -  
Givisiez  
Case postale 384  
t +41 26 460 74 74  
f +41 26 460 74 79  
e fribourg@csd.ch  
www.csd.ch

### **URBASOL SA**

Rte Jo-Siffert 4  
CH - 1762 Givisiez  
+41 (0)26 466 22 33  
info@urbasol.ch



Notice technique

Novembre 2021

---

**Table des matières**

---

<b>1</b>	<b>Introduction.....</b>	<b>3</b>
1.1	Contexte de l'étude .....	3
1.2	Objectifs.....	4
1.3	Cadre légal .....	4
1.4	Données de référence .....	4
<b>2</b>	<b>Diagnostic.....</b>	<b>5</b>
2.1	Situation et cadre de vie.....	5
2.2	Réseau routier – portrait de la situation .....	6
2.3	Charges de trafic et vitesse .....	8
2.4	Synthèse .....	10
<b>3</b>	<b>Concept .....</b>	<b>11</b>
3.1	Principes d'aménagement.....	11
3.2	Concept de mobilité 30 km/h.....	14
<b>4</b>	<b>Conclusion .....</b>	<b>15</b>
	<b>Annexe 1 – Pôles générateurs de trafic et cadre de vie .....</b>	<b>16</b>
	<b>Annexe 2 – Diagnostic des différents modes de mobilité .....</b>	<b>17</b>
	<b>Annexe 3 – Secteurs en cours d'étude et propositions .....</b>	<b>20</b>

## 1 Introduction

### 1.1 Contexte de l'étude

Suite à une pétition de la part de ses résidents, la commune de Chénens s'est donné pour objectif de modérer la vitesse du trafic individuel motorisé (TIM) et d'améliorer la sécurité routière à l'intérieur de sa localité. Dans ce contexte, le Conseil communal a mandaté le bureau Urbasol pour élaborer un concept de mobilité sur la base d'un modèle de vitesse de 50/30 km/h. Ce concept sera accompagné de signalisation et de mesures d'aménagement si la présente étude les estime nécessaires. Les zones 30 que la Commune entend mettre en place sur son territoire feront l'objet d'une expertise Zone 30 ou, au besoin, de plusieurs dossiers d'expertises, selon les différents secteurs du territoire communal concernés. L'expertise fera l'objet d'une procédure de publication de la signalisation routière. Les éventuels aménagements connexes feront, quant à eux, l'objet d'une mise à l'enquête publique.

La présente étude concerne l'ensemble du territoire urbanisé. Toutefois une attention particulière est portée sur la route des Gottes et ses abords.

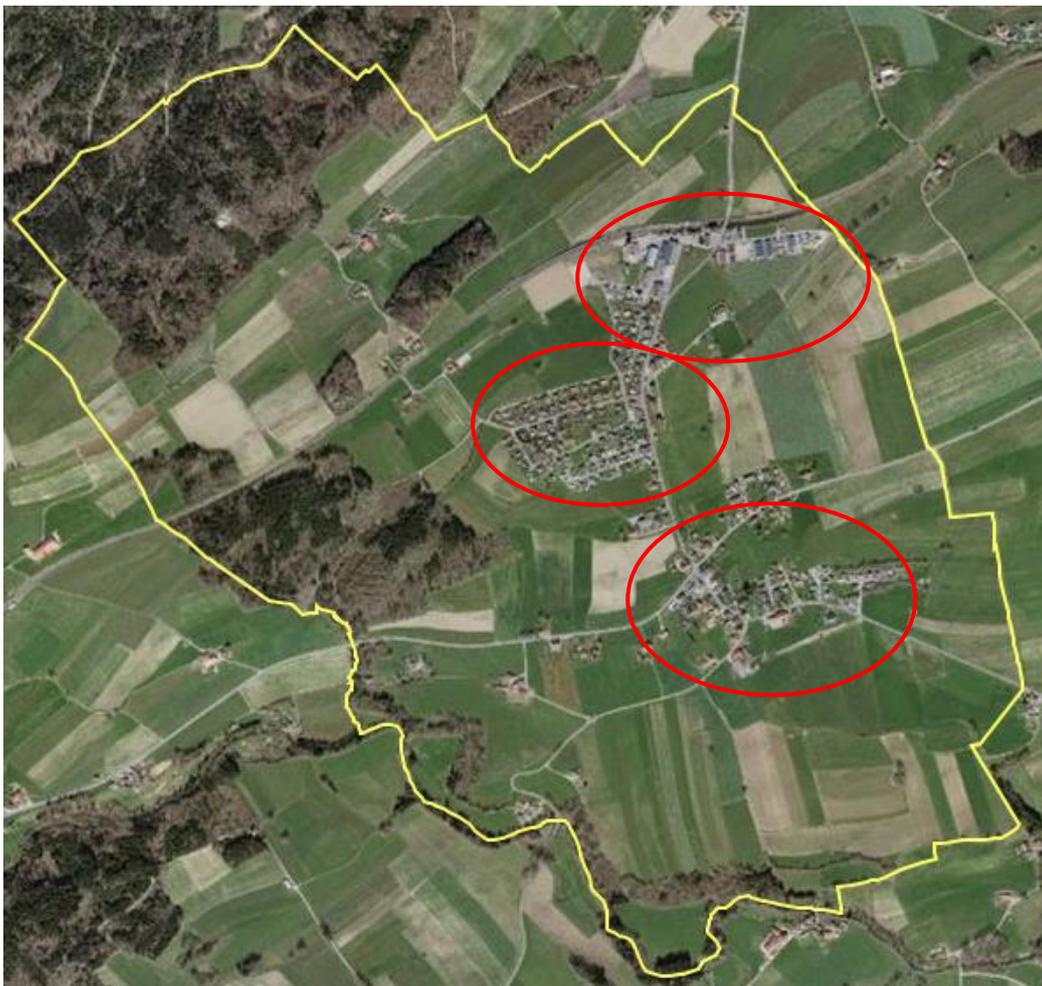


Figure 1 - Aperçu du territoire urbanisé : secteur gare – quartier résidentiel – vieux village

## 1.2 Objectifs

---

La présente notice technique répond aux objectifs généraux suivants :

- Réaliser un monitoring du trafic sur la base des relevés de la Commune, essentiellement en ce qui concerne les vitesses de circulation au sein des quartiers résidentiels.
- Etablir un diagnostic général de mobilité sur l'ensemble de la Commune en tenant compte des secteurs résidentiels, mais également des points-clés en matière de trafic et de sécurité.
- Elaborer un modèle de vitesse à 50/30 km/h en définissant le bon régime de vitesse pour les différents secteurs de la Commune, et tout particulièrement identifier les secteurs où une réduction de la vitesse à 30 km/h est jugée pertinente.
- Proposer d'éventuelles mesures techniques d'aménagements routiers pour garantir la modération des vitesses.

## 1.3 Cadre légal

---

La notice technique est réalisée en se basant sur les lois et ordonnances suivantes :

- Loi sur la circulation routière (LCR) du 19 décembre 1958 ;
- L'ordonnance sur la signalisation routière (OSR) du 5 septembre 1979 ;
- L'ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre du 28 septembre 2001.

En un premier temps, la présente étude permet de valider le concept de zone 30 dans le cadre de vie général de la commune de Chénens. Elle s'attache à cibler les secteurs jugés pertinents et les points clés. Elle répond également aux vœux et aux demandes d'une population particulièrement attentive aux questions de sécurité routière.

En un second temps, le projet sera complété par une expertise qui permettra aux autorités communales de valider le nouveau concept de régimes de vitesses et d'aménagement de voirie auprès des services de l'État (SMo et SPC).

## 1.4 Données de référence

---

Les données de référence pour l'élaboration de la présente étude sont :

- Relevés d'informations tirés du guichet cartographique du Canton de Fribourg ;
- Comptages de trafic effectués par la commune de Chénens en trois endroits jugés pertinents pour la présente étude. (Deux autres points de comptage ont été considérés, ils ne s'avèrent toutefois pas pertinents dans le cadre de ce dossier) ;
- Bases légales (LCR, OSR, etc...) ;
- Vision locale effectuée par le bureau Urbasol et le responsable des routes de la Commune ;
- Recommandations des mesures techniques de circulation (Modèle de vitesse 30 km/h), BPA ;
- Norme VSS 641 723 « Sécurité routière ; Inspection », année 2016 ;
- Norme VSS 40 212 « Conception de l'espace routier », année 2019.

---

## 2 Diagnostic

---

### 2.1 Situation et cadre de vie

---

La commune de Chénens se trouve dans le district de la Sarine du canton de Fribourg. En 2020, elle hébergeait quelque 843 habitants (selon l'OFS), sur une superficie d'environ 397 ha.

Depuis le début des années 1980, où elle comptait alors 325 résidents, sa population n'a donc cessé de croître. Ces prochaines années et selon le Plan directeur cantonal, cette croissance démographique devrait se poursuivre à raison de 2% par an.

Les terres agricoles couvrent une grande partie de la surface de la Commune. Elles représentent environ les 2/3 de la superficie totale alors que les aires de forêt constituent un peu plus du 22% du territoire.

Le milieu bâti (habitat et infrastructures), qui aujourd'hui représente environ le 10% du territoire communal, est principalement résidentiel bien qu'une importante zone d'activités réunissant industries, artisans et commerces se soit développée aux abords de la gare et le long de la voie ferrée.

L'activité économique et un réel dynamisme y sont donc bien présents, renforcés par la présence de deux restaurants.

La commune de Chénens dispose également d'infrastructures scolaires, administratives, sociales, de sports et de loisirs (voir **Annexe 1**).

Le tissu construit devrait évoluer ces prochaines années aux vues de la surface constructible encore disponible et aux vues de la stratégie communale proposée dans le cadre de la révision générale du PAL, révision au stade de l'examen préalable. De plus, les directives émises par le nouveau Plan directeur cantonal - territoire d'urbanisation prévu pour les 15 prochaines années et principes de densification – témoignent d'un important potentiel de développement et d'évolution du village pour les années à venir, plus particulièrement dans la partie nord.

Tenant compte de ces différents éléments, le but premier de ce concept de mobilité est de garantir la sécurité de l'ensemble des usagers et de préserver le cadre de vie des secteurs résidentiels.

## 2.2 Réseau routier – portrait de la situation

---

### 2.2.1 Hiérarchie du réseau

---

La commune de Chénens dispose d'un important maillage routier bien qu'il s'agisse d'une petite commune. Les éléments liés au réseau routier sont illustrés sur le plan présenté en **Annexe 2** de ce dossier.

La Commune de Chénens est traversée par deux routes cantonales : la route cantonale Fribourg-Romont (axe prioritaire 2000) et la route cantonale Corserey – Farvagny (axe secondaire 1310).

La hiérarchie de son réseau routier se décline de la façon suivante :

- Routes cantonales
  - Route de Cottens
  - Route de Villaz
  - Route de la Gare
  - Route de Lentigny
  - Route d'Autigny
- Routes de liaison communales
  - Route de Chavannes
  - Route des Combes
  - Route des Molleyres
- Routes collectrices communales
  - Routes des Gottés
- Routes de dessertes et autres types de routes
  - Autres routes à l'intérieur de la localité et des quartiers

### 2.2.2 Transports publics

---

La commune de Chénens est desservie par le réseau ferroviaire à raison de deux trains par heure dans les deux sens entre 6h et 20h, puis un train par heure entre 20h et minuit. Ceci correspond à une catégorie d'arrêt IV et un niveau de qualité de desserte C (300 m) (ARE).

À la gare de Chénens se situe également le terminus de la ligne 339 reliant la commune d'Avry. Les jours ouvrables, hors périodes de vacances, 16 bus partent de la gare, ce qui correspond à une catégorie d'arrêt V et un niveau de qualité de desserte D (ARE).

Le village est également desservi les nuits, du vendredi au samedi, et du samedi ou dimanche, par le bus de nuit reliant Fribourg et Romont.

Les élèves du cercle scolaire primaire utilisent un transport scolaire privé pour se rendre à l'école, tandis que ceux du cycle secondaire se rendent au cycle d'orientation d'Avry-sur-Matran en utilisant les lignes de transports publics des TPF.

Les éléments liés aux transports publics sont représentés sous l'**Annexe 2**.

### 2.2.3 Stationnement

---

Selon l'article 24 du Règlement d'exécution de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (ReLATeC), la commune de Chénens n'a pas besoin de disposer d'un concept

de stationnement car elle héberge moins de 5'000 habitants. Le recensement des stationnements publics existants se trouve sur le plan joint en **Annexe 2**.

Trois éléments sont toutefois à relever :

- « Parc & Ride » informel

A noter qu'aux abords de la gare, des véhicules se stationnent le long de la voie ferrée pour la journée, étant donné que le stationnement y est gratuit et qu'aucun règlement n'est en place actuellement. On peut supposer qu'il s'agit de personnes se déplaçant en train à partir de la gare de Chénens pour rejoindre des pôles d'emplois tels que Fribourg, Bern ou Lausanne.

- Accès au commerce « Landi »

L'accès aux places de stationnement prévues pour le Landi est problématique pour plusieurs raisons : un seul accès pour l'entrée et la sortie sur le parking, espace restreint pour manœuvrer, surcharge sur parking aux jours et aux heures d'affluence, sécurité des piétons.

- Stationnement des poids-lourds

Enfin, il importe de mentionner que des poids-lourds stationnent régulièrement aux abords de l'Auberge du Chêne (secteur gare) sur l'heure du midi. La Commune entend maintenir cette « tradition » et cette offre sans entraver les activités des entreprises en place (livraisons, dépôts, manœuvres) et tout en garantissant la sécurité de tous les usagers dans le secteur.

A noter que les différentes remarques décrites ci-dessus concernent tout le secteur correspondant aux abords immédiats de la gare.

#### 2.2.4 Mobilité douce

---

La commune de Chénens dispose de plusieurs bandes cyclables ainsi que de sentiers piétonniers dissociés du réseau routier. Ce maillage, en lien avec les zones résidentielles, offre un prolongement intéressant, complémentaire et cohérent aux secteurs étudiés dans le concept de zone 30 km/h (voir **Annexe 3**).

#### 2.2.5 Projet Valtraloc

---

Un projet Valtraloc est en cours d'élaboration sur la route cantonale Fribourg- Romont. Il répond aux objectifs suivants :

- Limiter la vitesse sur cette traversée de village ;
- Améliorer la sécurité aux abords de la route cantonale ;
- Sécuriser le passage des piétons (écoliers) vers les points stratégiques du village ;
- Gérer les différentes problématiques liées à la croisée des routes cantonales.

Les détails concernant le type de mesures et d'aménagement (matérialisation) proposés dans le cadre de ce projet ne sont pas encore connus.

## 2.3 Charges de trafic et vitesse

### 2.3.1 Charges de trafic

La route des Gottes, le quartier des Gottes, la route des Molleyres ainsi que le secteur du vieux village (au sud du territoire communal) ont été identifiés par la Commune comme les principaux points sensibles sur lesquels une vérification de la vitesse devait être effectuée. Une carte a été établie présentant les intentions de la Commune en termes de comptages. Cette carte a servi de base pour l'installation du compteur automatique entre les mois de mars et juin 2021. A noter que les points précis d'installation effective du compteur ont été adaptés en fonction des possibilités de support présents ou non sur le terrain. Pour cette raison, ils diffèrent légèrement de l'Expertise Zone 30, plus précise en la matière.

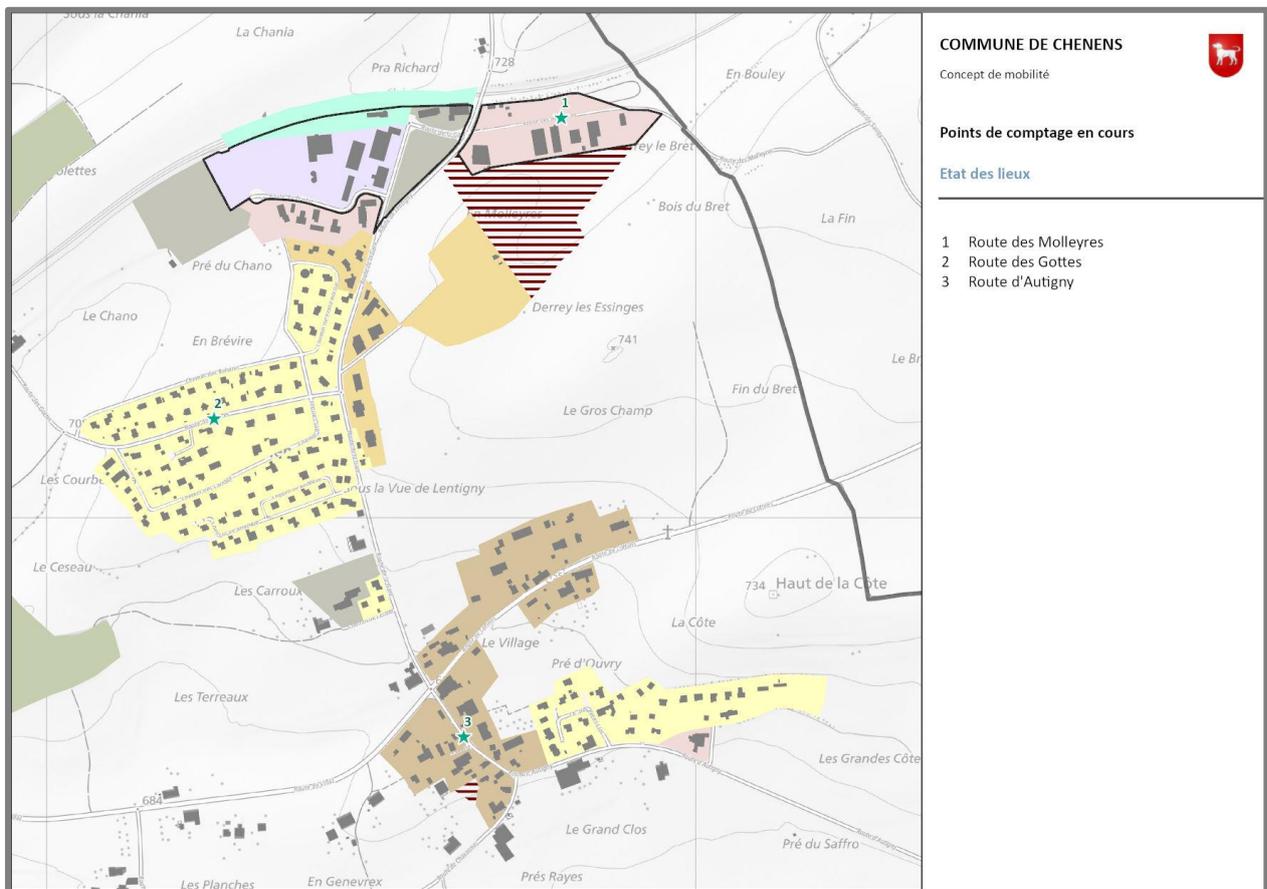


Figure 2 – Première proposition de localisation des relevés des TJM 2021

### 2.3.2 Vitesse de circulation

---

Les vitesses considérées dans l'étude sont les suivantes :

- V50 : vitesse non dépassée par 50% des usagers
- V85 : vitesse non dépassée par 85% des usagers

Les relevés de vitesse établis par les compteurs automatiques mettent en évidence les éléments suivants :

#### **Objectif 30 km/h sur les routes de quartiers résidentiels**

La vitesse V85 sur les différents points de contrôles situées à l'intérieur de la localité est comprise entre 42 et 47 km/h. En l'état, le V85 le plus élevé se trouve sur la route d'Autigny. Compte tenu de la limitation actuelle à 50 km/h, les vitesses relevées sont inférieures à la limite, signe que la majorité des usagers respectent cette limite. Toutefois, une baisse de la vitesse à 30 km/h ne peut se faire sans signalisation, accompagnée éventuellement de mesures d'aménagement.

#### **Objectif réduction de vitesse sur la route collectrice – Route des Gottes**

La vitesse V85 de 42 km/h sur la route des Gottes est conforme à la limitation actuelle en vigueur. Bien que les limitations de vitesse soient respectées, cet axe conserve un sentiment d'insécurité rapporté par les riverains et par la Commune, sentiment probablement provoqué par une impression de véhicules transitant en survitesse. Dans ce cas également, une baisse de la vitesse à 30 km/h ne peut se faire sans mesures d'aménagement.

#### **Objectif 30 km/h sur la route de liaison – Route des Molleyres**

La vitesse V85 sur la route des Molleyres menant à la déchetterie est de 44 km/h. Bien que les valeurs limites actuelles soient respectées par la majorité des usagers, une baisse de la vitesse autorisée est, là-aussi, difficilement envisageable sans mesures d'aménagement.

Toutefois plusieurs éléments nouveaux sont à considérer pour la route des Molleyres :

- Sur décision de la commune voisine, Autigny, la route sera fermée au niveau de la limite communale. Elle sera ainsi transformée en une impasse au bout de laquelle un projet de place de rebroussement est actuellement en cours de négociation.
- Un projet de construction est actuellement en cours de réalisation sur l'art. 951 RF. Etant donné le gabarit restreint de la route des Molleyres, la Commune a négocié la réalisation d'un trottoir franchissable afin de sécuriser cet axe et de le requalifier à plus long terme.

#### **Objectif 20 km/h sur le secteur de la gare**

La vitesse V85 sur la route de la gare se situant à 49 km/h, elle confirme que ce secteur constitue un point particulièrement sensible en termes de sécurité routière.

Mais les problématiques liées à ce secteur sont complexes et multiples : circulation, circulation de camions et de poids-lourds, sécurité et confort des piétons vers et depuis la gare, stationnements, aires d'accès et de dépôts, services, espace public, place de jeux, potentiels de construction et de nouveaux services, etc.

Dans le cadre de la révision générale du PAL, ce secteur est soumis à l'obligation d'établir un PAD. Cette planification de détail répondra à plusieurs objectifs précisés et inscrits au RCU. Elle s'assurera ainsi d'analyser et de traiter de façon fine les différentes problématiques liées à ce secteur et de proposer des solutions adéquates tenant compte de tous les enjeux en présence.

Le traitement de ce secteur sera donc assuré grâce au PAD et à ses objectifs. Toutefois, il sera élaboré dans une seconde étape, une fois la révision du PAL approuvée.

Les possibilités de créer une zone de rencontre, soit une zone 20 km/h où la priorité est accordée aux piétons, seront ainsi évaluées ultérieurement et dans ce cadre-là.

### Objectif de sécurisation aux abords de l'école et vers la zone sportive

L'analyse spécifique des vitesses n'a pas été effectuée sur la route des écoles étant donné que cet axe, très court en terme de longueur, ne permet pas de prendre de la vitesse. A noter également que la route de l'Ecole donne accès uniquement à l'école et au bureau communal. Elle n'accueille donc que les écoliers, leurs parents, le personnel communal, et aucune circulation de transit. La Commune et les résidents de Chénens plaident toutefois en faveur d'une réduction de la vitesse des automobilistes sur le chemin de l'école.

Les vitesses n'ont pas pu être relevées non plus sur l'accès menant à la zone sportive, ceci en raison d'un manque de support. Ce tronçon de route est plus conséquent que celui menant à l'école. Toutefois le gabarit de route ainsi que son statut (pas de trafic de transit) invite au respect d'une vitesse réduite sur ce secteur. Comme pour la route des Ecoles, la Commune et ses résidents plaident malgré tout pour une réduction de la vitesse des véhicules sur l'accès à la zone sportive dans un objectif de renforcement du confort et de la sécurité pour les différents usagers.

A noter également que ce secteur, actuellement en zone d'intérêt général, pourrait être réaffecté en zone résidentielle à moyenne densité avec PAD obligatoire dans le cadre de la révision du PAL. Si cette modification du PAL est approuvée, une réflexion approfondie sur la restructuration de l'accès à cette zone devra être faite (gabarit, aménagements routiers, lien de mobilité douce, accès direct et efficient pour piétons vers la gare, etc). Le concept et l'expertise qui en découlent ne pouvant reposer sur une planification future, cet élément sera traité au moment opportun et fera l'objet d'une expertise future.

## 2.4 Synthèse

Le cadre de vie de la commune de Chénens va être sensiblement modifié grâce aux projets actuellement en cours sur la zone d'activités ainsi que dans le cadre de la révision générale du PAL et de la stratégie qui y est proposée. Toutefois, le présent dossier tient compte de la situation et des problématiques actuelles. Il offre une vision d'ensemble en citant les projets en cours, il sert de base aux expertises futures qui pourront être complétées en fonction du développement de la Commune et de l'évolution du dossier de révision du PAL.

En matière de vitesse de circulation, les V85 et V50 sur les points sensibles du réseau routier qui ont été soumis à l'analyse sont conformes à la signalisation actuellement en vigueur. Cependant, bien que les vitesses soient généralement respectées, un sentiment d'insécurité reste lié sur plusieurs tronçons routiers. Cette perception peut s'expliquer en raison d'un gabarit routier relativement étroit ou en raison d'un manque de visibilité à certains carrefours.

Ainsi, la mise en place de zone 30 sur différents secteurs est recommandée, accompagnée de mesures de modération de trafic afin de répondre aux enjeux de cohabitation entre différents groupes d'usagers, ainsi que pour améliorer la sécurité routière dans les secteurs générateurs de trafic.

Les recommandations de mise en zone 30 sur certains secteurs sont illustrées sous l'**Annexe 3**.

Ces recommandations sont complétées par des propositions d'aménagement routiers illustrées sous le **chapitre 3.1**.

### 3 Concept

#### 3.1 Principes d'aménagement

L'instauration d'une zone à modération de trafic se fonde sur des principes d'aménagement qui peuvent être déclinés sous la forme d'une « boîte à outils ». Cette dernière peut être adaptée selon le contexte communal ainsi que selon les vœux et les objectifs recherchés par la Commune. Cette « boîte à outils » est illustrée avec les éléments principaux et les exemples suivants :

Mesures	Exemples
<p><b>Signalisation routière</b></p> <p>Porte d'entrée de la zone 30 « Totem » et priorité de droite</p>	
	
	

Tableau 1 : Exemples d'aménagements à finalité de modération de trafic

Mesures	Exemples	
<p><b>Modérateurs de trafic</b></p> <p>Décrochements horizontaux et verticaux « plateaux dans les carrefours »</p> <p>Revêtements différenciés</p>		
		
		

Tableau 2 : Exemples d'aménagements à finalité de modération de trafic

Mesures	Exemples	
<p><b>Trottoirs et aménagements divers</b></p> <p>Bordures franchissables, plantations, places aménagées, mobilier urbain</p>		
		
		

Tableau 3 : Exemples d'aménagements à finalité de modération de trafic

### 3.2 Concept de mobilité 30 km/h

Afin de garantir la mise en œuvre et une bonne pratique du modèle de vitesse 30 km/h, un concept d'aménagement est proposé et illustré en **Annexe 3**. Les mesures découlent du diagnostic décrit précédemment, d'une vision locale, de discussions avec les autorités communales ainsi que d'une séance avec le SPC en date du 4 novembre 2021.

Les mesures d'aménagements proposées cherchent également à tenir compte de mesures déjà mises en place au sein de la Commune ainsi que de celle proposées dans le cadre du projet Valtraloc, ceci afin de garantir une certaine harmonisation des aménagements du réseau routier sur le territoire communal.

Ainsi, les principes recommandés pour la mise en œuvre du modèle de vitesse 30km/h au sein de la commune de Chénens sont les suivants :

- Maintenir la limitation générale à 50 km/h sur la majorité des tronçons de routes cantonales ;
- Instaurer une limitation à 30 km/h sur les secteurs identifiés au plan (**Annexe 3**) et essentiellement résidentiels dans le but de répondre aux objectifs suivants :
  - Améliorer la cohabitation entre les différents groupe d'usagers (piétons-voitures-vélos) ;
  - Protéger et sécuriser les enfants et les aînés ;
  - Limiter le trafic de transit ;
  - Améliorer la qualité de vie des habitants riverains ;
  - Diminuer le bruit généré par les véhicules ;
  - Garantir le passage des véhicules agricoles sur la route de desserte des Gottes.

#### A COURT TERME

- Prévoir l'installation de portes d'entrée, et de sortie, de la zone 30 sur les endroits identifiés au plan et jugés pertinents : Totem et rétrécissement de la chaussée ;
- Prévoir une signalisation de rappel par marquage au sol « 30 », sur certains endroits jugés pertinent ;
- Instaurer la priorité de droite sur l'ensemble des carrefours à l'intérieur de la zone 30 : signalisation par marquage au sol ;
- Réduire la vitesse à 30 km/h sur le chemin des Ecoles, sur le chemin d'accès à la zone sportive et sur la route des Molleyres ;
- Compléter le concept ici présenté par une expertise intégrant l'ensemble des mesures proposées ou, au besoin, par deux expertises conjointes : secteur nord (les Gottes), et secteur sud (vieux village) ;
- Si possible, préciser les intentions du projet VALTRALOC en termes de matérialisation afin de garantir une forme de cohérence et d'harmonisation dans les aménagements routiers réalisés sur le territoire communal ;
- Présenter à la population les intentions et les objectifs visés par la Commune dans le cadre du concept, et organiser une séance d'information publique formelle pour le dossier d'expertise, ces deux éléments pouvant faire l'objet d'une seule rencontre avec la population ;
- Porter au budget 2022 la réalisation des mesures sur le secteur nord (route et quartier des Gottes) ;
- Suivre les procédures formelles d'annonce pour la signalisation routière (Feuille Officielle) et de mise à l'enquête publique pour les aménagements routiers.

#### A MOYEN TERME (2022)

- Réaliser les mesures d'aménagement prévues sur la route et sur le quartier des Gottes ;
- Assurer la cohérence et la pertinence des mesures proposées la route des Ecoles, la route des Molleyres et l'accès à la zone sportive : axes avec vitesse limitée à 30 km/h (non pas zone 30 km/h) ;
- Evaluer les possibilités et la pertinence de poursuivre la réalisation des mesures sur d'autres secteurs et, le cas échéant, porter ces frais au budget de 2023 ;
- Intégrer les mesures et objectifs de la Commune en matière de circulation dans le dossier d'enquête publique de la révision du PAL (PDcom, annexes, év. PAZ).

#### A LONG TERME

- Effectuer une évaluation des mesures mises en place un an après leur réalisation ;
- Suivre et réaliser le projet VALTRALOC ;
- Evaluer les possibilités de créer une zone de rencontre (20 km/h) dans le cadre de l'élaboration du PAD « Sous-gare » et dans le cadre des études prenant en compte les différentes problématiques de circulation et de mobilité liées à ce secteur.

---

## 4 Conclusion

---

L'étude ici présentée a permis, en un premier temps, de dresser un état des lieux de la mobilité et du trafic sur le territoire communal, plus particulièrement dans les quartiers résidentiels ayant fait l'objet d'une pétition de la part de la population.

Sur la base de ce diagnostic, le concept de modèle de vitesse 50/30 km/h proposé devrait permettre de temporiser les vitesses, atténuer le sentiment d'insécurité lié au trafic automobile, faciliter la cohabitation des modes, tenir compte des besoins de l'agriculture et favoriser un cadre de vie plus agréable au sein des quartiers et secteurs concernés.

La mise en œuvre de mesures sur la route et le quartier des Gottes étant la plus importante et la plus urgente, les auteurs de cette étude recommandent un approfondissement en matière de faisabilité technique et financière grâce à une expertise zone 30 km/h.

Ainsi, ce concept offre une vision globale des objectifs et intentions de la Commune en terme de zone 30. Il constitue une forme de « schéma directeur » pour la Commune concernant les interventions futures en termes d'aménagements routiers et sert de base pour tout dossier d'expertise Zone 30 km/h.

---

**Annexe 1** – Pôles générateurs de trafic et cadre de vie

---

---

**Annexe 2** – Diagnostic des différents modes de mobilité

---

---

**Annexe 3** – Secteurs en cours d'étude et propositions

---



ETAT DE FRIBOURG  
STAAT FREIBURG

Service des ponts et chaussées  
Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

Service des ponts et chaussées SPC  
Tiefbauamt TBA

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 305 36 44, F +41 26 305 36 51  
www.fr.ch/spc

Administration communale de Chénens  
Chemin de l'Ecole 8  
Case postale 23  
1744 Chénens

Référence : 15-2099R/DW/GB/ja  
Imputation : SPCH-SU-5700001-1204-03  
Affaire traitée par : Guy Biland  
T direct : +41 26 305 36 78  
Courriel : guy.biland@fr.ch  
xxx F, version du 21.06.2013

*Fribourg, le 24 novembre 2016*

## Préavis du bureau VALTRALOC

### Dossier d'intention

- Requérant** : Commune de Chénens
- Projet** : Axe 2000 Pont – Romont – Fribourg, PR 2425 à 2525  
Chénens, VALTRALOC
- Services consultés** : Service des ponts et chaussées (SPC), Service des biens culturels (SBC),  
Service des constructions et de l'aménagement (SeCA), Service de la  
mobilité (SMo)
- Bases légales** : Loi sur les routes (LR) et son règlement d'exécution (ReLR)  
Loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATEC) et son  
règlement d'exécution (ReLATEC)  
Loi fédérale sur la circulation routière (LCR)  
Ordonnance fédérale sur la signalisation routière (OSR)  
Ordonnance fédérale sur les zones 30 et les zones de rencontre  
Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB) et son  
règlement cantonal d'exécution (OEOPB)  
Loi fédérale sur la protection des eaux (LEaux) et son ordonnance  
d'exécution (OEaux)  
Loi sur les eaux (LCEaux)  
Ordonnance fixant les émoluments du Service des ponts et Chaussées
- Normes applicables** : Normes suisses de l'union des professionnels de la route (SN/VSS)  
Normes suisses de la société des ingénieurs et architectes (SN/SIA)  
Normes suisses des professionnels de la protection des eaux (SN/VSA)
- Emoluments** : Fr. 0.--
- Préavis du service** : Favorable avec conditions
- Limites du préavis** : Ce préavis engage le SPC seulement quant à la concordance des ouvrages  
à réaliser avec les lois et règlements en vigueur. Leurs bienfaitures  
relèvent de la responsabilité de l'auteur du projet. Toutefois, le SPC est  
tenu d'informer le requérant des graves lacunes techniques qu'il pourrait  
détecter dans le dossier qui lui est soumis.

**Section projets routiers (PRo) – Bureau VALTRALOC : favorable avec conditions**

**Séance du** : 30 juillet 2015 au Service des ponts et chaussées

<b>Présents</b>	: Guy Biland	SPC/PRo/Secrétaire du bureau VALTRALOC
	Denis Wéry	SPC/PRo/Chef de section
	Jasmine Montel-Cambou	SMo/Mobilité et territoire
	Guillaume Gaudillière	SeCA/Aménagement local
	Stanislas Rück	SBC/Chef de Service

## 1. Situation actuelle

Le diagnostic de la situation actuelle est complet et pertinent. Il permet de bien cerner les objectifs du concept.

Le déficit de sécurité relevé dans la traversée de Chénens provient d'une combinaison de facteurs (intensité du trafic, vitesses excessives, manque d'équipements, configuration des lieux, etc.) qui nécessiterait, idéalement, une mise en œuvre globale du concept pour apprécier ses effets.

## 2. Concept projeté

Le découpage des séquences d'aménagement et l'identification des espaces correspondent à la typologie locale. Le concept projeté est approprié à l'identité rurale du village et répond, dans son ensemble, aux objectifs fixés.

Toutefois, certaines mesures méritent d'être renforcées pour atteindre pleinement ces objectifs. Ainsi, l'aménagement de portes d'entrée plus contraignantes et le marquage de bandes latérales sur la séquence centrale auraient un effet modérateur plus soutenu sur les vitesses de circulation.

Comme le relève à juste titre l'étude, le réaménagement du carrefour du centre en giratoire aurait un impact significatif sur son fonctionnement (niveau de service et modération). Mais la configuration des lieux, très contraignante, n'est pas adaptée à son exploitation (visibilité, viabilité et déflexion insuffisantes). Le mode de fonctionnement du carrefour actuel sera donc maintenu.

Conformément au règlement (art. 25 ReLR), les nouveaux trottoirs auront une largeur plane de 1.65 m. En présence de contraintes constructives (bâti à proximité de la route), cette largeur pourra être réduite localement. Toutefois, pour permettre le passage de poussettes ou de chaises roulantes, elle ne devra pas être inférieure à 1.00 m, au détriment de la largeur de la chaussée au besoin. Comme préconisé par l'étude, nous encourageons l'aménagement de trottoirs traversant les routes de desserte et les accès de frontage qui débouchent sur la route cantonale, conformément aux recommandations de la norme SN/VSS 640 242.

Les passages pour piétons (PPP) existants ou nouveaux devront être évalués selon les critères de la norme SN/VSS 640 241 pour être autorisés. Les piétons considèrent trop souvent le PPP comme le prolongement d'un trottoir, un passage qui leur est destiné, où ils ne risquent rien. La réalité est tout autre, raison pour laquelle l'emplacement et l'aménagement d'un PPP doivent être soigneusement appréciés, notamment par rapport aux flux et aux lignes de désirs des piétons.

Chénens est situé sur un itinéraire reconnu par la planification cantonale du réseau cyclable. Hors localité, des bandes cyclables sont prévues. En localité, la forme des aménagements dédiés dépend des conditions de circulation et des contraintes du domaine bâti. En présence d'un concept

VALTRALOC la mixité d'usage est tolérée pour autant que la sécurité des cyclistes soit assurée. Dans le cas présent, compte tenu de la déclivité, cette mixité d'usage est admise en direction de Romont. En sens inverse, une bande cyclable sera marquée après la séquence centrale et jusqu'à la porte d'entrée. Sur la route de Villaz, le cheminement piétonnier devra être élargi à 2.50 m pour être partagé avec les cyclistes. Il sera séparé de la route par un terre-plein de 1.0 m.

Au nord de la route de Villaz, entre la porte d'entrée et le carrefour du centre, nous recommandons la plantation d'arbres d'alignements pour structurer et valoriser l'espace.

En phase de projet, conformément aux normes, la géométrie routière des éléments physiques de modération devra tenir compte des conditions d'exploitation, notamment la géométrie et la visibilité aux accès et aux carrefours, ainsi que l'entretien hivernal.

L'assainissement du bruit routier devra également être intégré aux objectifs du concept. Une étude de mise en conformité permettra de définir les besoins d'assainissement conformément aux dispositions de l'OPB et de l'OEOPB. La mise en œuvre d'éventuelles mesures devrait si possible être coordonnée avec votre projet VALTRALOC.

Le choix des revêtements de surface (matériaux et couleurs) doit être fait avec soin. Il devra impérativement tenir compte des propriétés mécaniques et phoniques des revêtements ainsi que de leur intégration au site.

Selon la banque de données routières du SPC, la couche de fondation de la chaussée actuelle est en bon état alors que l'orniérage et la planéité de surface présentent une dégradation conforme à la durée de vie du revêtement ; ce dernier sera renouvelé dans le cadre de l'assainissement au bruit.

Pour planifier au mieux la mise en œuvre de votre concept VALTRALOC, nous vous conseillons d'établir une évaluation sommaire de ses coûts. Rappelons à ce titre que c'est l'adéquation entre les objectifs, les mesures, leurs coûts et leurs effets escomptés qui est à l'origine du succès d'un concept VALTRALOC.

### 3. Conclusion

Sous réserve des remarques émises dans ce préavis, le Bureau VALTRALOC se prononce en faveur du concept présenté. Il nommera un sous-groupe VALTRALOC chargé de suivre le projet. Ce dernier sera réuni à la demande du requérant en fonction de l'avancement des études.



Denis Wéry  
Chef de section



Guy Biland  
Secrétaire du bureau VALTRALOC

#### Annexe(s)

—  
Un extrait du concept VALTRALOC

#### Copie(s)

—  
Aux personnes présentes  
Au président du groupe VALTRALOC  
SPC/PRo/Secteur protection bruit  
A l'auteur du concept, team+ , Grand-Rue 51, 1630 Bulle



Commune de Chézy			Etat	Elu	Date
Dossier d'intention Valtraloc			1	1	1/10/2011
Concept d'aménagement			2	1	15/02/2012
Situation - coupes			3	1	
			4	1	
			5	1	
			6	1	
			7	1	
			8	1	
			9	1	
			10	1	
			11	1	
			12	1	
			13	1	
			14	1	
			15	1	
			16	1	
			17	1	
			18	1	
			19	1	
			20	1	
			21	1	
			22	1	
			23	1	
			24	1	
			25	1	
			26	1	
			27	1	
			28	1	
			29	1	
			30	1	
			31	1	
			32	1	
			33	1	
			34	1	
			35	1	
			36	1	
			37	1	
			38	1	
			39	1	
			40	1	
			41	1	
			42	1	
			43	1	
			44	1	
			45	1	
			46	1	
			47	1	
			48	1	
			49	1	
			50	1	
			51	1	
			52	1	
			53	1	
			54	1	
			55	1	
			56	1	
			57	1	
			58	1	
			59	1	
			60	1	
			61	1	
			62	1	
			63	1	
			64	1	
			65	1	
			66	1	
			67	1	
			68	1	
			69	1	
			70	1	
			71	1	
			72	1	
			73	1	
			74	1	
			75	1	
			76	1	
			77	1	
			78	1	
			79	1	
			80	1	
			81	1	
			82	1	
			83	1	
			84	1	
			85	1	
			86	1	
			87	1	
			88	1	
			89	1	
			90	1	
			91	1	
			92	1	
			93	1	
			94	1	
			95	1	
			96	1	
			97	1	
			98	1	
			99	1	
			100	1	
			101	1	
			102	1	
			103	1	
			104	1	
			105	1	
			106	1	
			107	1	
			108	1	
			109	1	
			110	1	
			111	1	
			112	1	
			113	1	
			114	1	
			115	1	
			116	1	
			117	1	
			118	1	
			119	1	
			120	1	
			121	1	
			122	1	
			123	1	
			124	1	
			125	1	
			126	1	
			127	1	
			128	1	
			129	1	
			130	1	
			131	1	
			132	1	
			133	1	
			134	1	
			135	1	
			136	1	
			137	1	
			138	1	
			139	1	
			140	1	
			141	1	
			142	1	
			143	1	
			144	1	
			145	1	
			146	1	
			147	1	
			148	1	
			149	1	
			150	1	
			151	1	
			152	1	
			153	1	
			154	1	
			155	1	
			156	1	
			157	1	
			158	1	
			159	1	
			160	1	
			161	1	
			162	1	
			163	1	
			164	1	
			165	1	
			166	1	
			167	1	
			168	1	
			169	1	
			170	1	
			171	1	
			172	1	
			173	1	
			174	1	
			175	1	
			176	1	
			177	1	
			178	1	
			179	1	
			180	1	
			181	1	
			182	1	
			183	1	
			184	1	
			185	1	
			186	1	
			187	1	
			188	1	
			189	1	
			190	1	
			191	1	
			192	1	
			193	1	
			194	1	
			195	1	
			196	1	
			197	1	
			198	1	
			199	1	
			200	1	
			201	1	
			202	1	
			203	1	
			204	1	
			205	1	
			206	1	
			207	1	
			208	1	
			209	1	
			210	1	
			211	1	
			212	1	
			213	1	
			214	1	
			215	1	
			216	1	
			217	1	
			218	1	
			219	1	
			220	1	
			221	1	
			222	1	
			223	1	
			224	1	
			225	1	
			226	1	
			227	1	
			228	1	
			229	1	
			230	1	
			231	1	
			232	1	
			233	1	
			234	1	
			235	1	
			236	1	
			237	1	
			238	1	
			239	1	
			240	1	
			241	1	
			242	1	
			243	1	
			244	1	
			245	1	
			246	1	
			247	1	
			248	1	
			249	1	
			250	1	
			251	1	
			252	1	
			253	1	
			254	1	
			255	1	
			256	1	
			257	1	
			258	1	
			259	1	
			260	1	
			261	1	
			262	1	
			263	1	
			264	1	
			265	1	
			266	1	
			267	1	
			268	1	
			269	1	
			270	1	
			271	1	
			272	1	
			273	1	
			274	1	
			275	1	
			276	1	
			277	1	
			278	1	
			279	1	
			280	1	
			281	1	
			282	1	
			283	1	
			284	1	
			285	1	
			286	1	
			287	1	
			288	1	
			289	1	
			290	1	
			291	1	
			292	1	
			293	1	
			294	1	
			295	1	
			296	1	
			297	1	
			298	1	
			299	1	
			300	1	
			301	1	
			302	1	
			303	1	
			304	1	
			305	1	
			306	1	
			307	1	
			308	1	
			309	1	
			310	1	
			311	1	
			312	1	
			313	1	
			314	1	
			315	1	
			316	1	
			317	1	
			318	1	
			319	1	
			320	1	
			321	1	
			322	1	
			323	1	
			324	1	
			325	1	
			326	1	
			327	1	
			328	1	
			329	1	
			330	1	
			331	1	
			332	1	
			333	1	
			334	1	
			335	1	
			336	1	
			337	1	
			338	1	
			339	1	
			340	1	
			341	1	
			342	1	