

CSD INGÉNIEURS SA

Route Jo-Siffert 4 - Givisiez

Case postale

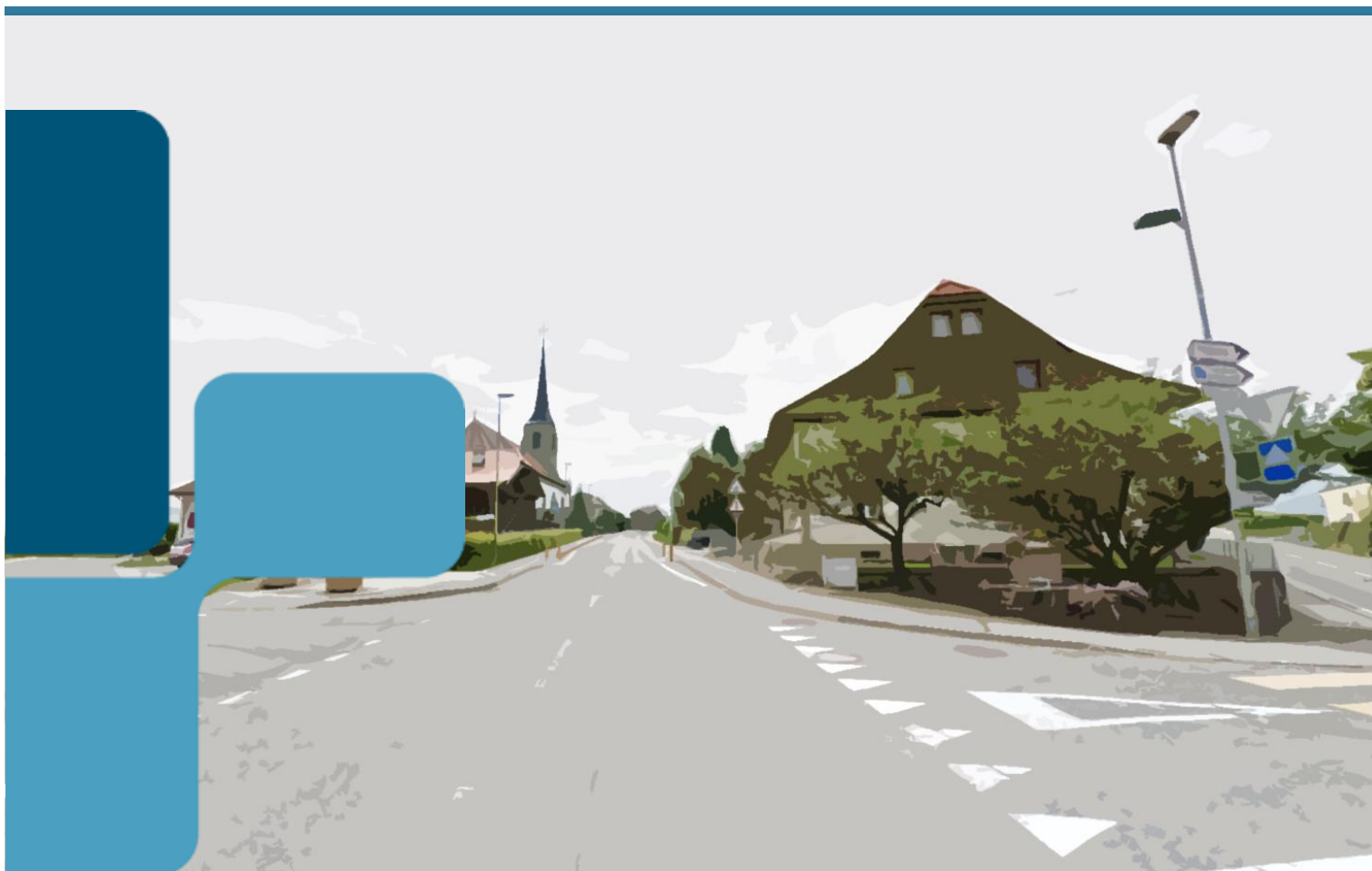
CH-1701 Fribourg

+41 26 460 74 74

fribourg@csd.ch

www.csd.ch

CSDINGENIEURS+
INGÉNIEUX PAR NATURE



Commune de Neyruz

Aménagement de zones 30

Rapport technique - Mise à l'enquête

Givisiez, le 10.03.2026 / FCH011739

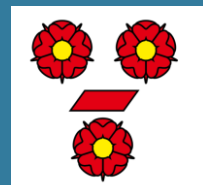


Table des matières

1	Projet d'ensemble.....	1
1.1	Convention d'utilisation	1
1.2	Base de projet	1
1.3	Résumé et recommandations	1
1.4	Introduction.....	1
1.4.1	Organisation et structure du projet.....	1
1.4.2	Historique	2
1.4.3	Justification et objectif(s) du projet.....	2
1.4.4	Données de base et contraintes	2
1.4.5	Mesures d'accompagnement	2
1.5	Plan de surveillance	2
1.6	Plan d'entretien	2
1.7	Dossier d'exploitation	2
2	Constructions routières.....	3
2.1	Situation.....	3
2.2	Profil en long	3
2.3	Profil type	3
2.4	Carrefours	3
2.5	Accès.....	3
3	Mesures de protection contre le bruit	3
4	Ouvrages d'art.....	3
5	Signalisation et marquages.....	4
6	Evacuation des eaux de surface	4
7	Conduites industrielles, équipements électromécaniques (EM).....	4
8	Eclairage	4
9	Plantations	4
10	Dispositifs de retenue des véhicules.....	5
11	Aménagements urbains, clôtures	5
12	Défrichements et reboisements	5
13	Acquisitions de terrain.....	5
14	Réalisation des travaux	5

15	Environnement	5
16	Procédures et approbation	5
17	Impressum	6
18	Clause de non-responsabilité	7

Liste des annexes

- Annexe A Expertise Team+ (2008)
- Annexe B Résultats des radars (2023-2024)

1 Projet d'ensemble

1.1 Convention d'utilisation

La convention d'utilisation est un document séparé, signé par le mandant et le mandataire/ auteur du projet.

1.2 Base de projet

La convention et le rapport technique reprennent tous les points de la base de projet.

1.3 Résumé et recommandations

Le projet prévoit la réalisation d'une zone 30 de le périmètre en rouge ci-dessous. Ceci permettra de sécuriser les routes de quartier concernés et d'améliorer le confort de tous les usagers.

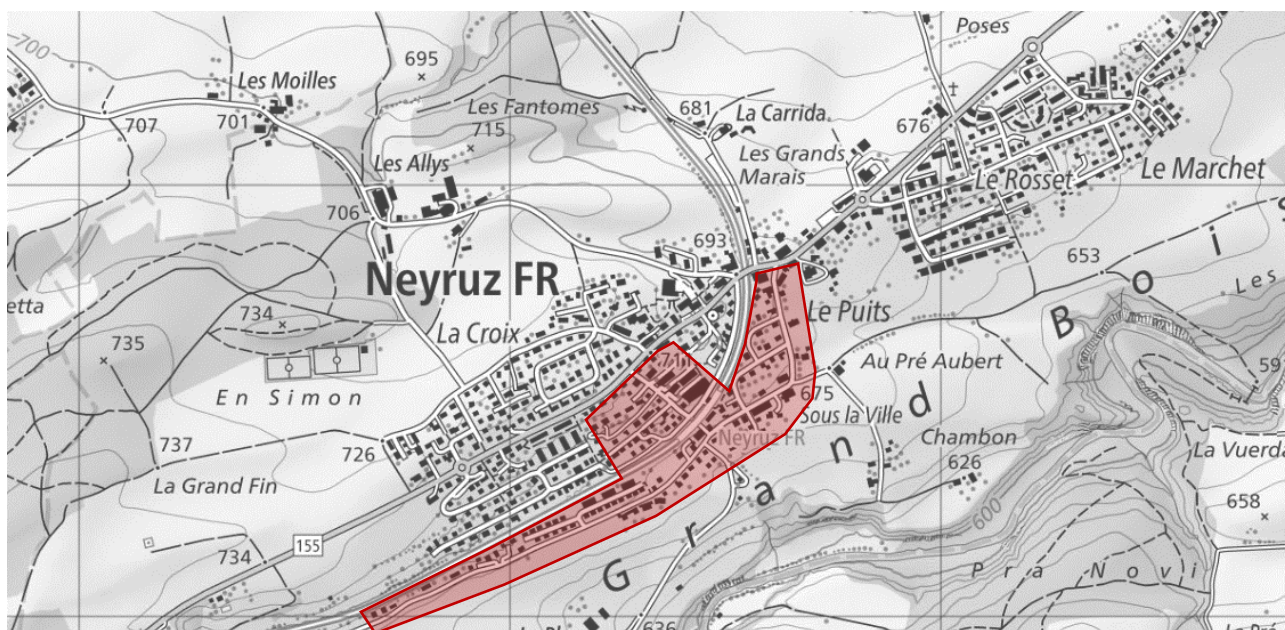


Figure 1 : Secteur concerné par la zone 30

1.4 Introduction

1.4.1 Organisation et structure du projet

Maître de l'ouvrage	Commune de Neyruz Rte de Romont 4 1740 Neyruz
Situation	Point central : 2'571'671 / 1'179'780 Altitude moyenne : 690 m
Type de route	Routes collectrices et routes de desserte
Auteur de projet	CSD Ingénieurs SA Route Jo-Siffert 4 1762 Givisiez

1.4.2 Historique

Une expertise a été réalisée par Team+ en 2008 sur le secteur concerné (annexe A). Le concept initial avait été approuvé en 2009, cependant, tous les secteurs n'avaient pas été réalisés.

1.4.3 Justification et objectif(s) du projet

La zone 30 sera mise en place dans un secteur fortement construit. L'abaissement de la vitesse permettra de sécuriser les piétons et les cycles et d'améliorer le confort des riverains. De plus, cela permettrait d'être cohérent vis-à-vis du quartier du Marchet, de la Daille et des Simon, qui sont déjà en zone 30.

Le secteur de Gare-Puits a été justifié dans le cadre de l'étude de mobilité Team+ en 2008. La situation n'a pas changé depuis. Les vitesses ont été mises à jour selon les nouveaux comptages, réalisés en 2023 et 2024.

Une partie de la route de Nierlet n'a pas été justifiée dans le rapport de Team+. Cette route est située au milieu de nombreuses habitations et est empruntée par de nombreux promeneurs, ce qui a poussé la commune à prolonger la zone 30. Le canton, lors de l'examen préalable a également souhaité prolonger la zone 30 jusqu'à la fin des habitations.

En plus de la zone 30, le projet inclus une modification d'une intersection sur la route de la Colline. Cette modification vise à clarifier le tracé de la route « principale » qui tourne à droite.

1.4.4 Données de base et contraintes

Des contrôles de vitesse ont été effectués durant l'année 2023 et 2024 par la commune de Neyruz. Les vitesses V85 ainsi que le trafic journalier moyen des différentes routes concernées ont été relevés. Les résultats des radars sont présentés à l'annexe B.

Le projet se base également sur l'expertise de mobilité réalisée par Team+ en 2008 (annexe A).

1.4.5 Mesures d'accompagnement

Néant.

1.5 Plan de surveillance

Le plan de surveillance sera établi pour la phase 53, dans un document séparé.

1.6 Plan d'entretien

Le plan d'entretien sera établi pour la phase 53, dans un document séparé.

1.7 Dossier d'exploitation

Le dossier d'exploitation sera établi pour la phase 53, dans un document séparé.

2 Constructions routières

2.1 Situation

Le projet est réparti en deux secteurs distincts.

Secteur Gare-Puits :

La route du Puits, route de Nierlet, La Charrière et le quartier du Clos-du-Four seront mis en zone 30.

En plus des aménagements habituels de zones 30 tels que les totems et les priorités de droite, des rétrécissements seront mis en place sur la route de la Charrière et sur la route du Puits. Une largeur libre de 4.00m est garantie pour assurer le passage des engins agricoles et de déneigement.

Secteurs des Simon :

Actuellement, la situation du carrefour à la route de la Colline n'est pas claire. Certains automobilistes s'engagent dans l'impasse, pensant qu'il s'agit de la route principale. Il est prévu de déplacer le panneau impasse du côté droit de la chaussée et d'apposer un cédez-le-passage à la place de la priorité de droite, afin de montrer que la route principale continue sur la droite et non pas tout droit.

2.2 Profil en long

Le profil en long de la route reste inchangé.

2.3 Profil type

De manière générale, le profil type de la route ne sera pas modifié.

La chaussée sera rétrécie au droit des totems et des îlots sur la route du Puits et à la Charrière. La largeur libre sera de 4.00 m afin de garantir le passage des engins agricoles et de déneigement. Ces îlots seront délimités par des bordures biaisées en béton de 6 cm de haut et seront végétalisés. Lorsque le bord de chaussée n'est pas physiquement marqué, un potelet sera mis en face des totems ou des rétrécissements afin d'éviter que des véhicules ne mordent le bord de chaussée.

2.4 Carrefours

De manière générale, les carrefours au sein des différentes zones 30 seront aménagés en priorité de droite. Le carrefour avec un STOP sur la route du Puits sera maintenu en l'état car le mur de la parcelle 471 RF ne permet pas d'assurer les visibilité d'une priorité de droite. Le démolir ne serait pas proportionné dans ce cas là. Les autres obstacles à la visibilité sont identifiés sur le plan et les modifications nécessaires seront faites dans le cadre des travaux.

2.5 Accès

Tous les accès riverains sont maintenus. Des contrôles de girations ont été effectués au droit des nouveaux aménagements pour s'assurer de la compatibilité de ceux-ci.

3 Mesures de protection contre le bruit

Pas concerné.

4 Ouvrages d'art

Pas concerné.

5 Signalisation et marquages

Les entrées de zone 30 seront marquées à l'aide de totem, incluant la signalisation OSR 2.59.1 et 2.59.2 ainsi qu'un panneau d'interdiction de stationner, OSR 2.50. Le type de totem sera le même que celui déjà en place dans la commune.



Figure 2 : Totem type utilisé

Les portes d'entrées seront également indiquées par un marquage « Zone 30 ». Des rappels « 30 » seront apposés aux intersections et à certains endroits.

Les carrefours seront généralement marqués avec des priorités de droite (OSR 6.05).

Le totem existant à l'entrée du quartier de la route de Nierlet sera supprimé, tout comme le panneau 50 km/h sur cette même route.

Le signal 50 km/h sur la route du Moulin sera déplacé vers le Sud pour englober la déchetterie et s'éloigner du futur totem de zone 30.

Dans le secteur des Simon, à la route de la Colline, le signal « Impasse » (OSR 4.09) existant sera déplacé sur le côté droit de la chaussée. De plus, la priorité de droite existante sera remplacée par un cédez-le-passage (OSR 6.13 et 6.16) afin d'éviter des confusions sur le tracé de la route principale.

Quatre signaux OSR 2.14 seront mis en place au Clédard afin d'interdire la circulation des véhicules au travers du quartier. Ces signaux seront agrémentés d'une plaque complémentaire : «

L'ensemble de ces éléments sont retranscrit dans le plan n°2 en annexe.

6 Evacuation des eaux de surface

Le système d'évacuation des eaux ne sera pas modifié.

7 Conduites industrielles, équipements électromécaniques (EM)

Aucune modification des équipements n'est prévue dans le cadre du projet.

8 Eclairage

Néant.

9 Plantations

Les îlots seront végétalisés et apporteront donc de la biodiversité.

10 Dispositifs de retenue des véhicules

Néant.

11 Aménagements urbains, clôtures

Sur conseil du SPC, des potelets seront mis en place sur les îlots, sur l'Allée Jean-Tinguely et en face des totems.

12 Défrichements et reboisements

Néant.

13 Acquisitions de terrain

Néant.

14 Réalisation des travaux

Le trafic sera maintenu durant les travaux. Un agent ou un feu de circulation permettra la construction des îlots.

15 Environnement

Néant.

16 Procédures et approbation

Conformément à l'article 98 de la loi sur la mobilité (LMob) qui renvoie aux art. 22 et ss de la loi sur l'aménagement du territoire et des constructions (LATeC), les plans du projet sont soumis à l'enquête publique pendant 30 jours par dépôt au secrétariat communal et à la préfecture ainsi que par publication dans la Feuille officielle et au pilier public. A terme, les éventuels opposants au projet seront convoqués à une séance de conciliation par le Service des ponts et chaussées ou la commune. Le résultat des pourparlers sera consigné dans un procès-verbal adressé aux opposants. Ces derniers disposeront d'un délai de 10 jours pour se prononcer sur son contenu. La Direction du Développement territorial, des Infrastructures, de la Mobilité et de l'Environnement (DIME) statuera sur les oppositions non liquidées et approuvera les plans du projet. Sa décision est sujette à recours auprès du Tribunal cantonal dans un délai de 30 jours.

17 Impressum

Givisiez, le 10.03.2026

Collaborateurs/trices ayant participé au projet

Julien Tiquet (Chef de projet, Ingénieur HES)

Alice Zenoni (Ingénieure HES)

CSD INGÉNIEURS SA



Julien Tiquet
Chef de projet



Melissa Marti
Cheffe de département Infrastructures Routières

18 Clause de non-responsabilité

CSD confirme par la présente avoir exécuté son mandat avec la diligence requise. Les résultats et conclusions sont basés sur l'état actuel des connaissances tel qu'exposé dans le rapport et ont été obtenus conformément aux règles reconnues de la branche.

CSD se fonde sur les prémisses que :

- ◆ le mandant ou les tiers désignés par lui ont fourni des informations et des documents exacts et complets en vue de l'exécution du mandat,
- ◆ les résultats de son travail ne seront pas utilisés de manière partielle,
- ◆ sans avoir été réexaminés, les résultats de son travail ne seront pas utilisés pour un but autre que celui convenu ou pour un autre objet ni transposés à des circonstances modifiées.

Dans la mesure où ces conditions ne seraient pas remplies, CSD déclinera toute responsabilité envers le mandant pour les dommages qui pourraient en résulter.

Si un tiers utilise les résultats du travail ou s'il fonde des décisions sur ceux-ci, CSD décline toute responsabilité pour les dommages directs et indirects qui pourraient en résulter.

Annexe A Expertise Team+ (2008)

► **t e a m +**

transports

environnement

aménagement du territoire



Commune de Neyruz
Zone 30 n°2 Gare-Puits
Expertise

Mars 2008

Sommaire

Sommaire	2
Introduction	3
Zones 30 – Principes	3
Contexte légal	3
Objectifs généraux	3
Zones 30 à Neyruz	5
Justification des zones	5
Objectifs des zones 30 à Neyruz	5
Localisation des zones 30	6
Zone 30 n°2 Gare-Puits	7
Périmètre et situation	7
Régime des vitesses	8
Objectifs spécifiques à la zone	9
Mesures proposées et effets attendus	9

Introduction

La commune de Neyruz a souhaité mettre en place sur son territoire quatre zones 30 recouvrant une grande partie de ses quartiers d'habitation.

Le présent rapport constitue une expertise au sens de l'art. 3 de l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre et de l'art. 108 al. 4 de l'Ordonnance sur la signalisation routière.

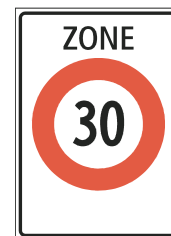
L'expertise concerne la zone 30 Gare-Puits.

Zones 30 – Principes

Contexte légal

Les zones 30 sont régies par la législation fédérale sur la circulation routière. L'art. 22a de l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR) du 5 septembre 1979 les décrit de la manière suivante.

Le signal « Zone 30 » (2.59.1) désigne des routes, situées dans des quartiers ou des lotissements, sur lesquelles les conducteurs sont tenus de circuler d'une manière particulièrement prudente et prévenante. La vitesse maximale est fixée à 30 km/h.



Dans les faits, l'introduction d'une zone 30 est une application de l'art. 108 de l'OSR, qui précise les conditions d'acceptation d'une dérogation aux limitations de vitesse. Ce même article, tout comme l'art. 3 de l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre, mentionne la nécessité de procéder à une expertise afin de vérifier que les conditions nécessaires à son introduction sont bien remplies. Dans un arrêt du 13 juillet 2006 (2A.38/2006/leb), le Tribunal fédéral (TF) a confirmé la possibilité d'introduction des zones 30 sur les routes d'intérêt local dans la mesure où elles améliorent la sécurité routière. Le TF rappelle en outre que les zones 30 ne constituent pas un régime de circulation propre, mais qu'elles doivent répondre aux conditions de l'art. 108 de l'OSR.

Objectifs généraux

Les objectifs généraux d'une mise en place d'une ou de plusieurs zones 30 peuvent s'articuler sur différents points : amélioration de la sécurité routière, limitation des nuisances environnementales, valorisation des espaces publics et effets sur le trafic général.

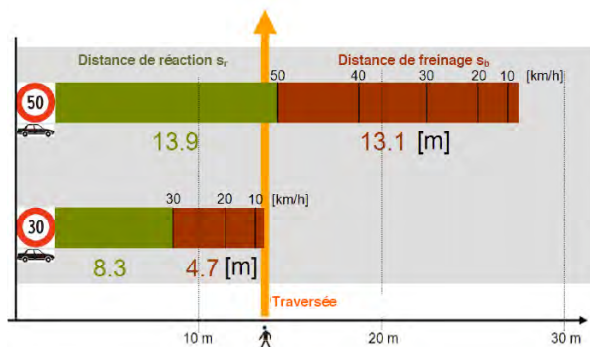
Sécurité routière

L'amélioration de la sécurité routière par la mise en place d'une ou de plusieurs zones 30 est une constante dans les objectifs communaux. Il est à relever que cet objectif figure en tête de liste des conditions d'abaissement des limitations de vitesses données par l'art. 108 de l'OSR. Concrètement, l'amélioration de la sécurité routière dans une zone 30 est obtenue en grande partie par l'abaissement des vitesses pratiquées, elles-

La zone 30, une solution simple pour améliorer la sécurité routière.

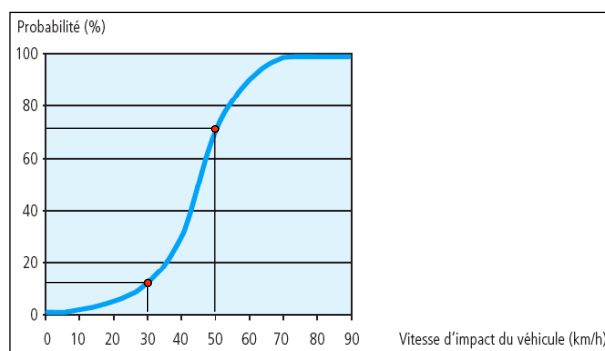
mêmes dépendantes des conditions locales et des aménagements prévus. La zone 30 pourra ainsi se justifier sur la base de deux arguments : l'existence d'endroits dangereux qui pourront être assainis par l'introduction de la mesure, ou de manière plus générale le besoin de protection spéciale de certains groupes d'usagers.

D'un point de vue plus technique, la distance d'arrêt diminue avec la vitesse (cf. . Ainsi, alors qu'un véhicule circulant à 50 km/h aura besoin de 27 m pour s'arrêter, celui roulant à 30 km/h stoppera sur 13 m. Une autre manière d'appréhender cette différence peut se faire par la notion de vitesse résiduelle. Alors qu'après 13 m un véhicule circulant à 30 km/h sera à l'arrêt, la vitesse résiduelle après 13 m parcourus par un véhicule roulant à 50 km/h sera encore de 50 km/h ! En effet, en prenant en compte un temps de réaction de 1 seconde, le conducteur n'aura après 13 m pas encore commencé à freiner. Et à titre indicatif, un choc à 50 km/h correspond à une chute d'une hauteur de 10 m.



Vitesse et distance d'arrêt (source: bpa)

Ces considérations de distance d'arrêt et de vitesse résiduelle permettent de plaider de manière générale en faveur d'un abaissement des vitesses de 50 à 30 km/h. Car même si une différence de vitesse de 20 km/h peut sembler assez faible, elle prend tout son sens en regard des conséquences sur les piétons en cas de choc. Ainsi, en cas de collision d'une voiture circulant à 50 km/h avec un piéton, les chances de survie de ce dernier ne sont que de 30%. Elles passent à 90% si la collision se produit à 30 km/h.



Probabilité pour un piéton d'être tué lors d'une collision avec un véhicule (source: bpa)

Nuisances environnementales

Le passage d'une limitation 50 km/h vers une zone 30 limite l'ensemble des nuisances environnementales. A noter que selon l'art. 108 de l'OSR, la réduction des atteintes excessives à l'environnement (bruits, polluants) constitue une condition suffisante – sous réserve du principe de proportionnalité – pour un abaissement de la limitation de vitesse.

Il est généralement admis que l'introduction d'une zone 30 peut contribuer à une diminution du bruit routier de l'ordre de 2 à 3 dB(A), le résultat final étant influencé par le type d'éléments modérateurs et les caractéristiques du revêtement routier.

Les émissions de substances nocives dans l'atmosphère, telles le gaz carbonique (CO₂), les oxydes d'azote (NO_x) ou les particules fines (PM10), peuvent également être réduites par l'introduction de zones 30 km/h. A titre indicatif, une conduite plus calme (comportement pouvant être amené par une zone 30) peut faire diminuer la consommation de carburant de 10 à 20%.

Une zone 30 permet de limiter les nuisances environnementales.

Valorisation des espaces publics

L'introduction d'une zone 30 ou d'une zone de rencontre est souvent l'occasion de revaloriser un quartier par la prise en compte de la continuité de l'espace public au-delà des limites purement routières, tout en intégrant les aspects fonctionnels du secteur. Le terme d'*espace public* retrouve ainsi tout son sens, puisqu'il est défini comme l'ensemble des espaces de passage et de rassemblement qui sont à l'usage de tous. Par la mise en place de zones modérées, on peut ainsi tendre vers une meilleure cohérence spatiale par une unité dans les aménagements. Au final, la qualité de vie des riverains s'en trouvera améliorée, puisque la cohabitation avec le trafic routier sera meilleure et plus sûre.

Zones 30 à Neyruz

Justification des zones

La hiérarchie routière de la commune permet une délimitation claire des zones résidentielles destinées à accueillir une zone 30. La route cantonale, avec un trafic journalier moyen de 7'400 (ouest de la localité) à 11'200 v/j (est de la localité), constitue l'axe principal et reste à 50 km/h. Le *statu quo* (50 km/h) sur la route vers Onnens est également approprié.

En outre, selon le Bureau suisse de prévention des accidents (bpa) à Berne, la limitation à 30 km/h est davantage respectée (et mieux acceptée) lorsque l'aménagement de zones 30 s'effectue sur l'ensemble du territoire communal, même si les mesures constructives sont peu importantes. Cette manière de faire permet en outre des économies non négligeables au niveau de la réalisation. La planification des zones 30 de Neyruz va précisément dans ce sens, ces zones couvrant une grande partie du territoire urbanisé de la commune.

Une mise en place généralisée sur l'ensemble d'une commune améliore l'acceptabilité de la mesure.

Objectifs des zones 30 à Neyruz

Les objectifs visés par la mise en place des zones 30 à Neyruz sont les suivants :

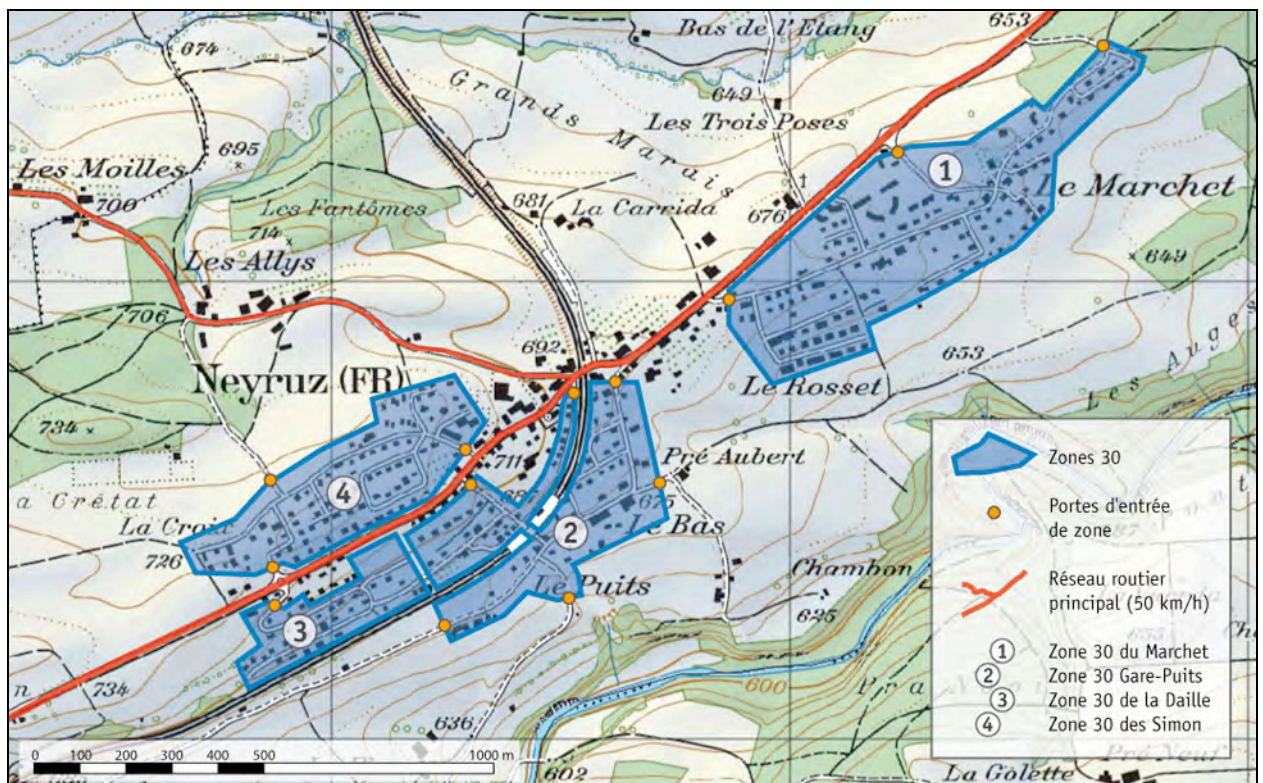
- ▶ Une augmentation de la sécurité des routes concernées par un abaissement des vitesses.
- ▶ Une amélioration de la qualité de vie.
- ▶ Une mise en adéquation du régime de circulation des routes avec leur caractère résidentiel.
- ▶ Une limitation des nuisances environnementales (bruit, pollution).
- ▶ Un renforcement du caractère paysager des rues de quartiers au détriment de la composante routière.

Localisation des zones 30

Les zones 30 prévues à Neyruz sont au nombre de quatre (cf. illustration ci-après) :

- ▶ La zone 30 du **Marchet**, au sud de la route cantonale, entre le giratoire de la rue du Marchet et le Bois des Morts.
- ▶ La zone 30 **Gare-Puits**, au sud de la route cantonale et de part et d'autre de la voie CFF, et comprenant notamment le chemin de la Gare, la route du Puits, la route de Nierlet et la Charrière.
- ▶ La zone 30 de la **Daille**, comprenant la route de la Daille, le chemin des Cerisiers et le chemin des Pommiers.
- ▶ La zone 30 des **Simon**, comprise approximativement entre la route cantonale et la route des Simon.

4 zones 30 planifiées à Neyruz, couvrant l'essentiel des zones habitées.



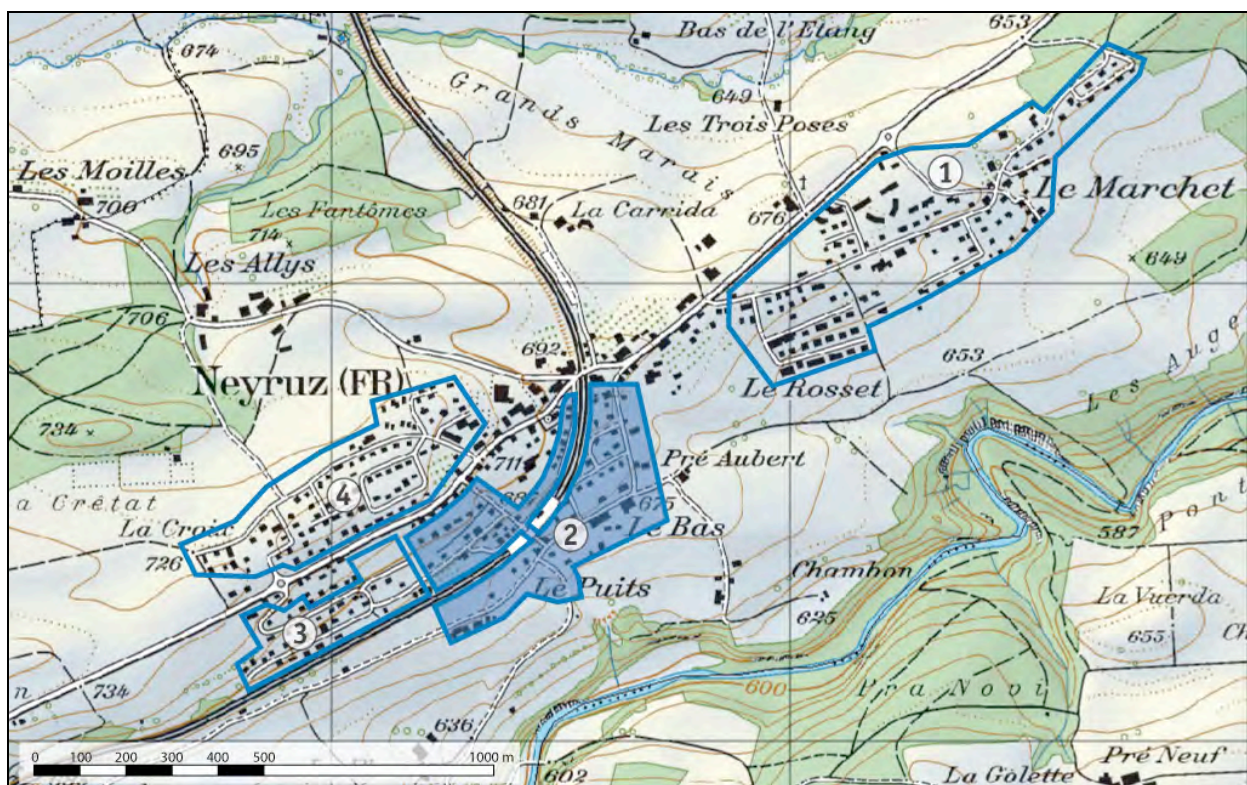
Localisation des zones 30 à Neyruz

Zone 30 n°2 Gare-Puits

Périmètre et situation

La zone 30 Gare-Puits est en fait composée de deux secteurs de part et d'autre de la voie CFF, et couvrant une surface d'environ 15 ha. La seule liaison entre ces secteurs – hormis la route cantonale – est le passage sous-voies (largeur 4.20 m) à l'ouest de la gare CFF. Les deux accès principaux se font par le chemin de la Gare et par la route du Puits, même si un troisième accès est possibles par la Charrière.

La route du Puits dans sa partie est, ainsi que la Charrière, sont des routes à forte pente pouvant induire des différences de vitesses notables des véhicules suivant leur direction. Ces pentes appuient le choix qui a été fait pour l'ensemble des zones 30 de la localité de ne pas faire appel à décrochements verticaux comme éléments modérateurs.



Localisation de la zone n°2 Gare-Puits

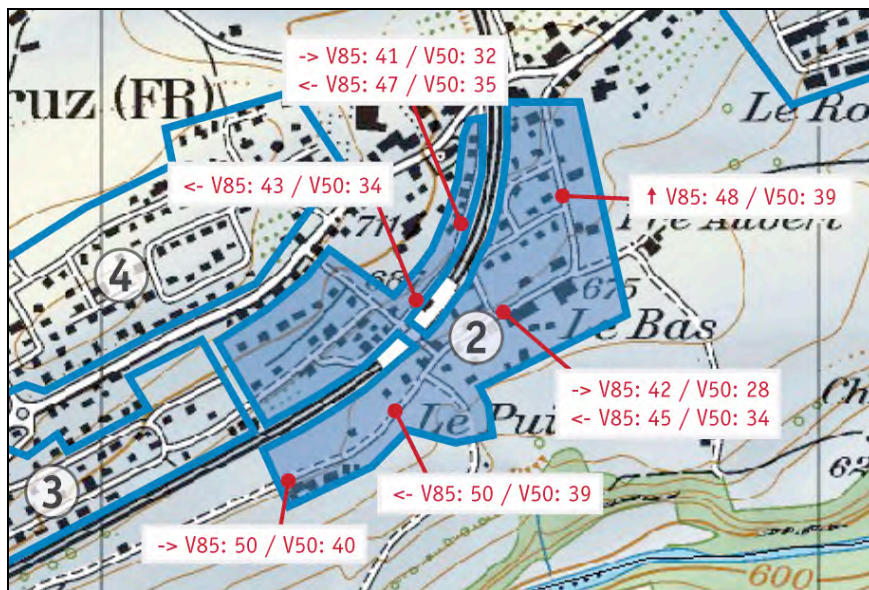
Le trafic circulant dans cette zone est un trafic local. On notera en outre que la zone permet l'accès à la déchetterie communale située à la route du Moulin. Parallèlement à la mise en zone 30 du secteur, il s'agira de préserver une bonne accessibilité à la gare CFF.

Régime des vitesses

Des mesures de vitesses ont été réalisées en 2005 sur le chemin de la Gare, sur la route du Puits et sur la route de Nierlet. Ces routes sont actuellement limitées à 50 km/h. On tire usuellement de ces statistiques un indicateur $V_{85\%}$, soit la vitesse maximale pratiquée par 85% des véhicules. Cet indicateur permet d'avoir un aperçu global sur le régime des vitesses pratiquées. Par exemple, on considère qu'une limitation de vitesse est respectée lorsque le $V_{85\%}$ est égal ou inférieur à la limitation de vitesse. Dans une zone 30, on considérera usuellement qu'un $V_{85\%}$ de 38 km/h permettra de mettre en place la zone sans aménagement modérateur particulier. Entre 38 et 45 km/h, des mesures légères de modération suffisent (portes d'entrée de zone avec rétrécissement, mise en évidence de la priorité de droite, etc.).

$V_{85\%}$: vitesse pratiquée par 85% des véhicules.

Pour la zone Gare-Puits comme pour toute future zone 30, les $V_{85\%}$ trouvées sur les différents axes permettent de déterminer le besoin de mise en place de mesures de modération. Le $V_{50\%}$, ou vitesse moyenne, peut aussi parfois donner des indications intéressantes. Les vitesses mesurées dans la zone Gare-Puits sont les suivantes :



Vitesses mesurées dans la zone Gare-Puits (2005)

Les vitesses mesurées tendent à montrer :

- ▶ Que sur le chemin de la Gare, les vitesses sont assez importantes, surtout dans le sens descendant ($V_{85\%}$ entre 43 et 47 km/h). La mise en place de mesure adéquates de modération et de sécurisation sera d'autant plus importante que ce flux est en conflit avec le débouché du chemin piéton du Chanoine-Chuard, qui ne bénéficie aujourd'hui pas d'une bonne visibilité.
- ▶ Que les vitesses dans le sens montant de la route du Puits, entre le chemin du Pré-Aubert et la route cantonale, sont assez élevées ($V_{85\%}$ de 48 km/h). Il faut relever que ce flux ne doit céder la priorité à aucun autre flux, contrairement aux véhicules descendant. Les mesures de

Conflit entre piétons et voitures sur le chemin de la Gare.

Inhomogénéité directionnelle des vitesses due à la pente.

modération devront prendre en compte cette inhomogénéité directionnelle des vitesses actuelles.

- ▶ Que sur la partie ouest de la route du Puits, les $V_{85\%}$ ont été mesurées à 42 et 45 km/h. Des mesures de modération seront nécessaires sur ce tronçon.
- ▶ Que la route de Nierlet voit aujourd'hui des vitesses assez élevées ($V_{85\%} = 50$ km/h) dans les deux directions.

Objectifs spécifiques à la zone

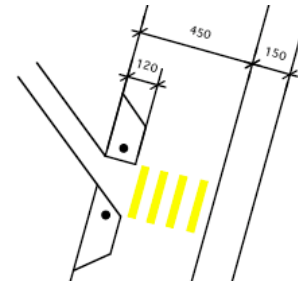
Les objectifs propres à la zone 30 Gare-Puits – en plus des objectifs généraux cités plus haut – sont les suivants :

- ▶ Une sécurisation du débouché du chemin pour piétons du Chanoine-Chuard sur la route de la Gare.
- ▶ Une maîtrise des vitesses sur l'axe Puits – Nierlet, les plus sujet à des vitesses élevées aujourd'hui.
- ▶ La création d'une centralité au double carrefour Puits – Nierlet – Charrière - Moulin.
- ▶ Le maintien d'une bonne accessibilité à la déchetterie communale tout en garantissant une bonne sécurité routière malgré ce trafic supplémentaire.

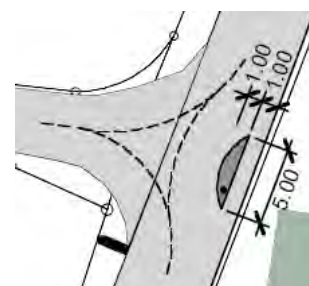
Mesures proposées et effets attendus

Les types de mesures proposées pour la zone 30 Gare-Puits figurent sur le plan annexé en fin de document. Celles-ci sont les suivantes :

- ▶ Sur le chemin de la gare, outre une porte d'entrée de zone bien marquée, une sécurisation des cheminements longitudinaux des piétons pourra être obtenue par la création d'une bande longitudinale pour piétons ou d'un trottoir. Cet aménagement permettrait parallèlement de réduire le gabarit de la chaussée en jouant ainsi un rôle modérateur.
- ▶ Le débouché du chemin pour piétons du Chanoine-Chuard devra être sécurisé, cet aménagement pouvant jouer un rôle de modérateur ponctuel (cf. exemple ci-contre).
- ▶ Sur la partie est de la route du Puits, les carrefours seront traités avec la marque particulière prévue par la norme VSS. Et afin de freiner le flux montant, des éléments de rétrécissement seront prévus au droit de chaque carrefour, ce flux n'ayant en effet jamais à céder la priorité. Le bas de la route du Puits (carrefour avec le chemin Pré-Aubert) fera lui aussi l'objet d'un réaménagement léger visant à rééquilibrer la hiérarchie des branches et à freiner le flux circulant sur la route du Puits dans le sens descendant.
- ▶ Le double carrefour Puits – Nierlet – Charrière – Moulin sera réaménagé et traité uniformément. Quel que soit l'aménagement choisi, la priorité de droite sera de mise, et la perte de priorité au bas de la Charrière sera supprimée.



Possibilité de sécurisation du débouché piéton sur le chemin de la Gare (variante avec trottoir opposé).



Aménagement des carrefours sur la route du Puits (exemple).

- La route de Nierlet, vu les vitesses pratiquées, devra faire l'objet d'une attention particulière. L'une des possibilités envisagées est un réaménagement complet de l'axe (exemple sur le schéma ci-dessous).



Exemple d'aménagement possible sur la route de Nierlet, compatible avec une zone 30.

- Les deux carrefours Gare – Charrière et Puits – Clos-du-Four – Crossets seront eux traités uniquement à l'aide de la marque particulière de priorité de droite.

Les mesures proposées sont relativement hétérogènes, ceci étant dû aux caractéristiques très dissemblables des différentes routes de la zone (gabarit, déclivités, accès latéraux, etc.). Il est attendu que ces mesures permettent de diminuer les vitesses au régime souhaité. Quoiqu'il en soit, l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre mentionne la nécessité, une année après la mise en place de la zone, de procéder à une expertise afin de vérifier que son fonctionnement correspond aux attentes.



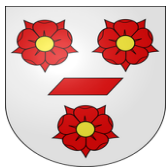
Possibilité de traitement du double carrefour Puits – Nierlet – Charrière – Moulin (surélévation du carrefour et traitement différencié de la chaussée).

Bulle, le 20 mars 2008

► **t e a m +**

Hervé Ruffieux, ing. dipl. EPFL

Annexe B Résultats des radars (2023-2024)

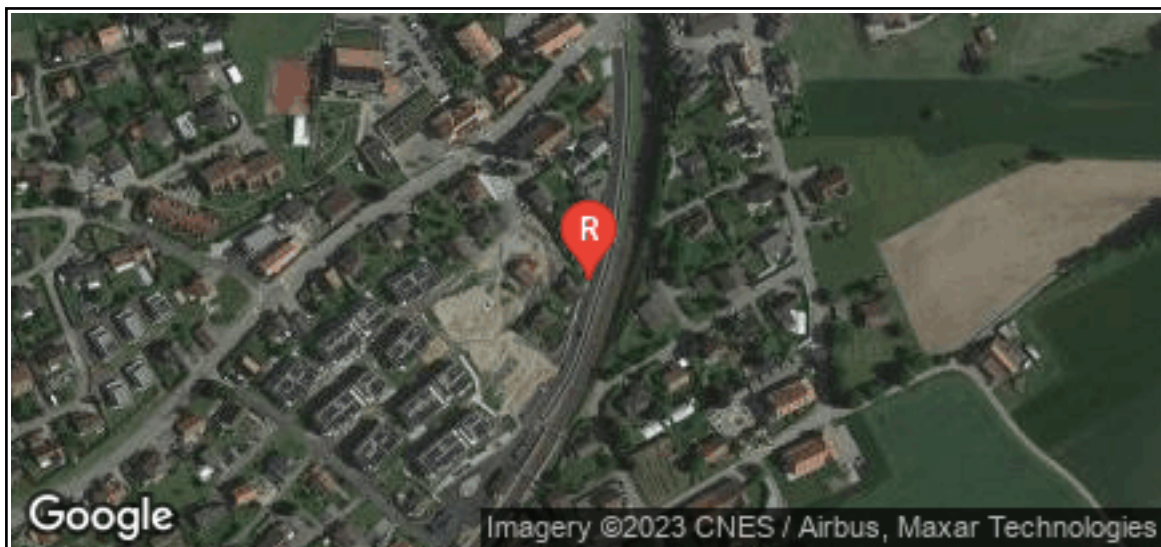


Neyruz - FR

Rapport de mesures des radars pédagogiques

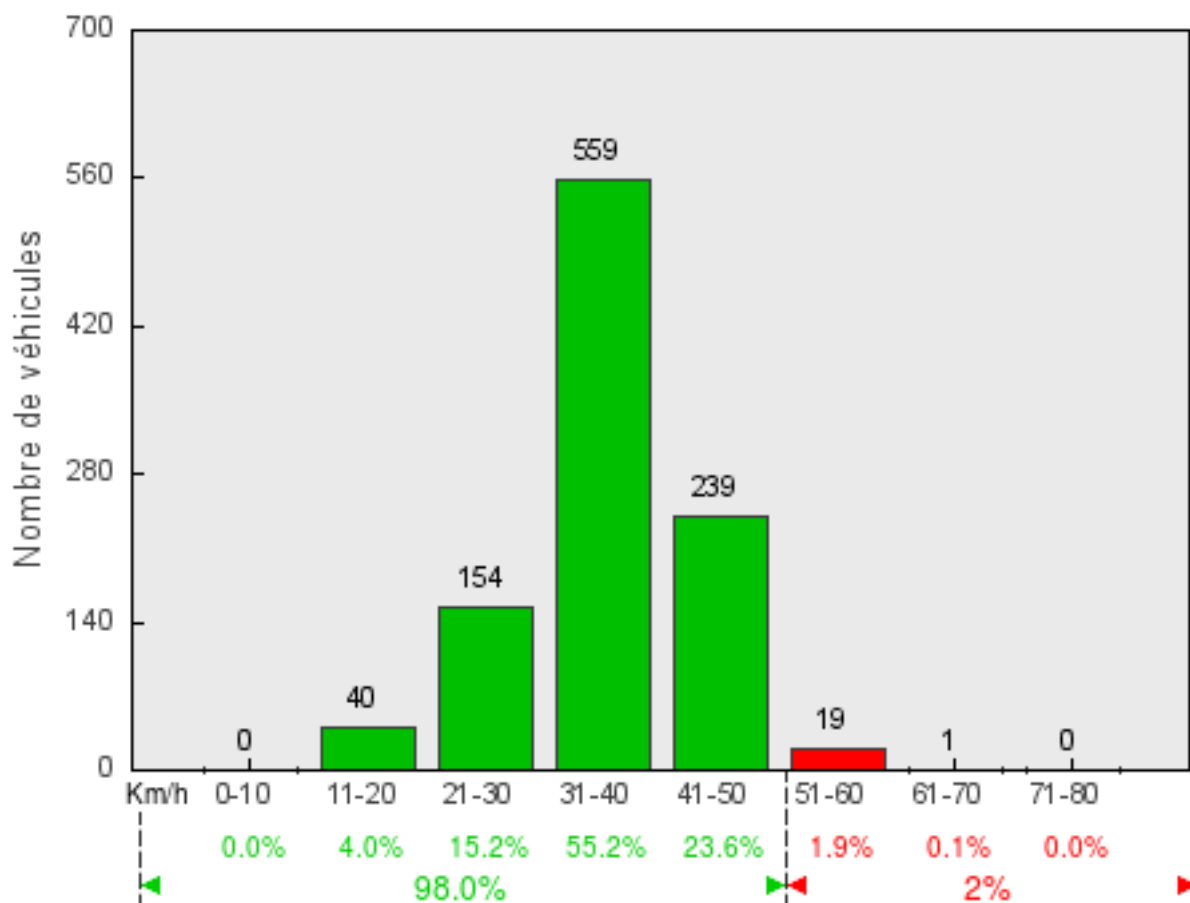
Période du 28-04-2023 au 01-05-2023

Zone: 50 km/h



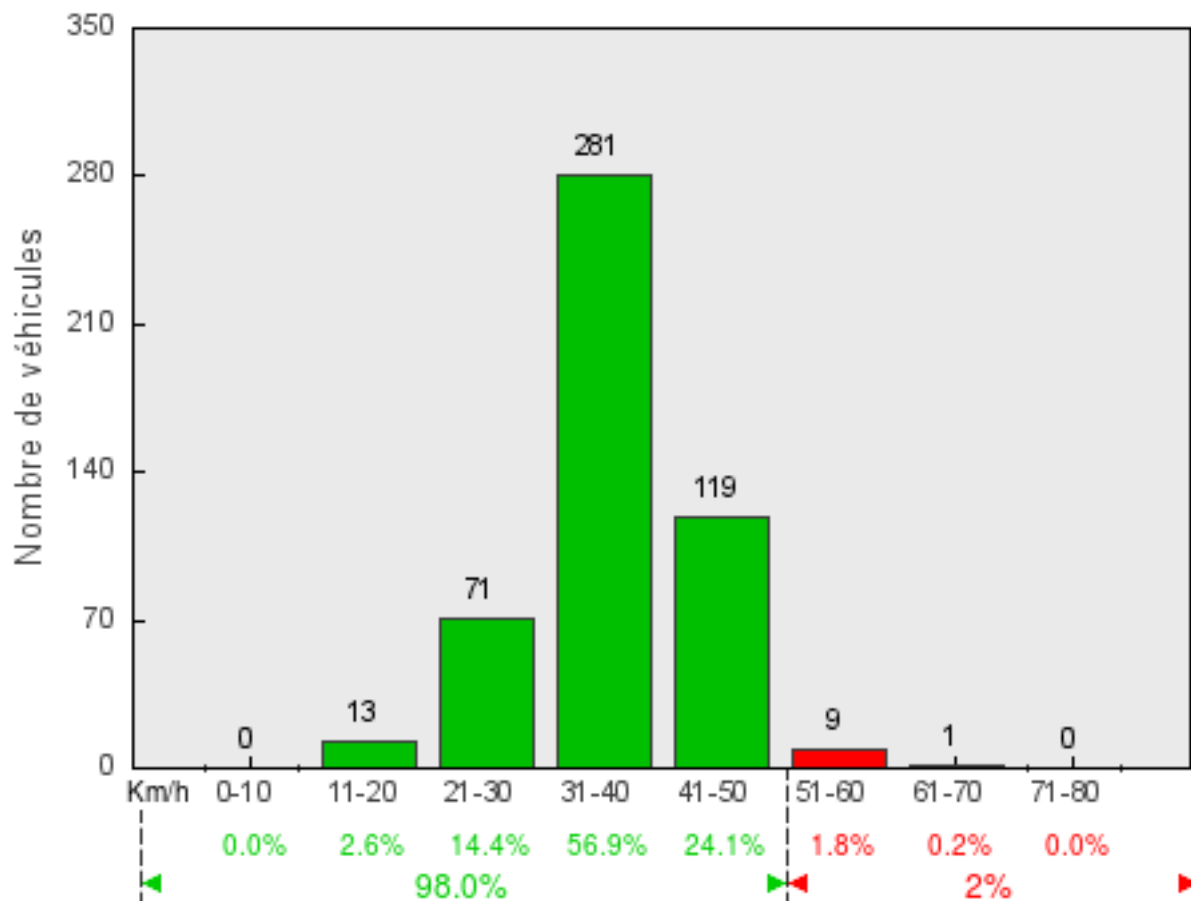
Allée Jean-Tinguely

Direction: La gare

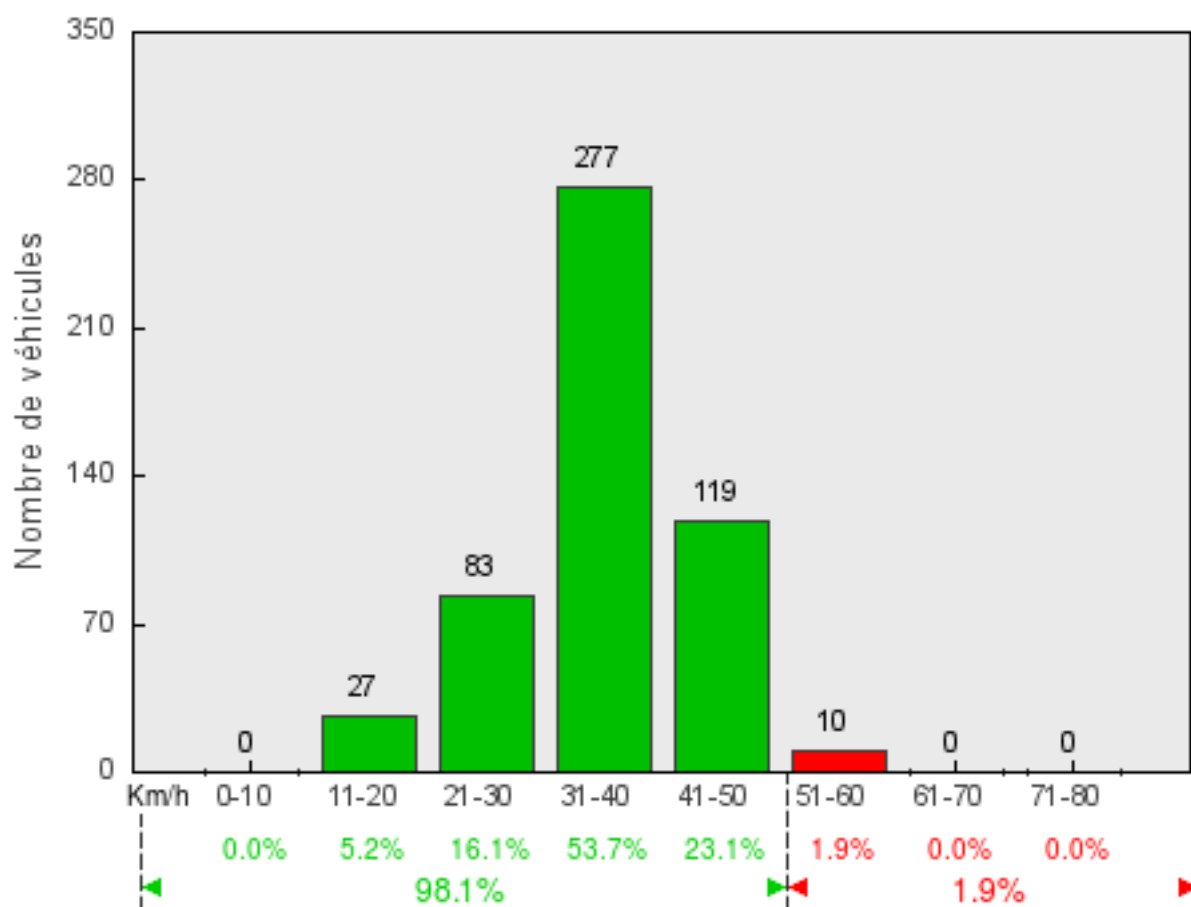


véhicules arrivant et s'éloignant: 1012/jour
V50 = 35.6 Km/h / V85 = 42.6 Km/h

Trafic journalier moyen (TJM)

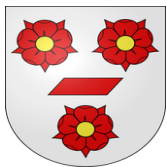


véhicules arrivant: 494/jour
 V50 = 35.9 Km/h / V85 = 42.7 Km/h



véhicules s'éloignant: 518/jour
 V50 = 35.2 Km/h / V85 = 42.4 Km/h

Trafic journalier moyen (TJM)



Neyruz

Campagne de mesures du radar pédagogique

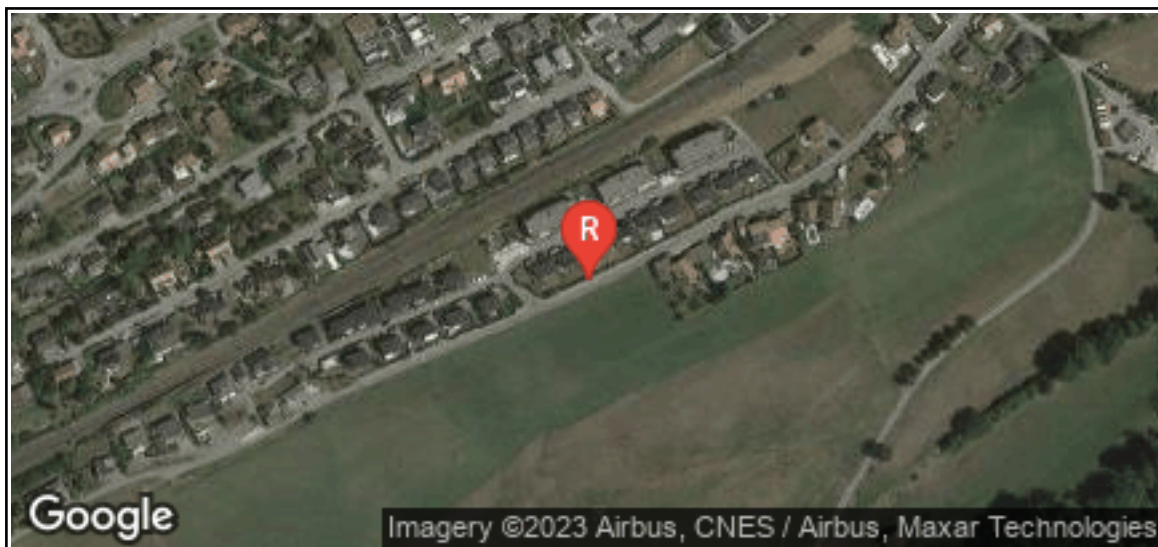
du 06-10-2023 15:11:28 au 23-10-2023 14:12:07

RADAR

no

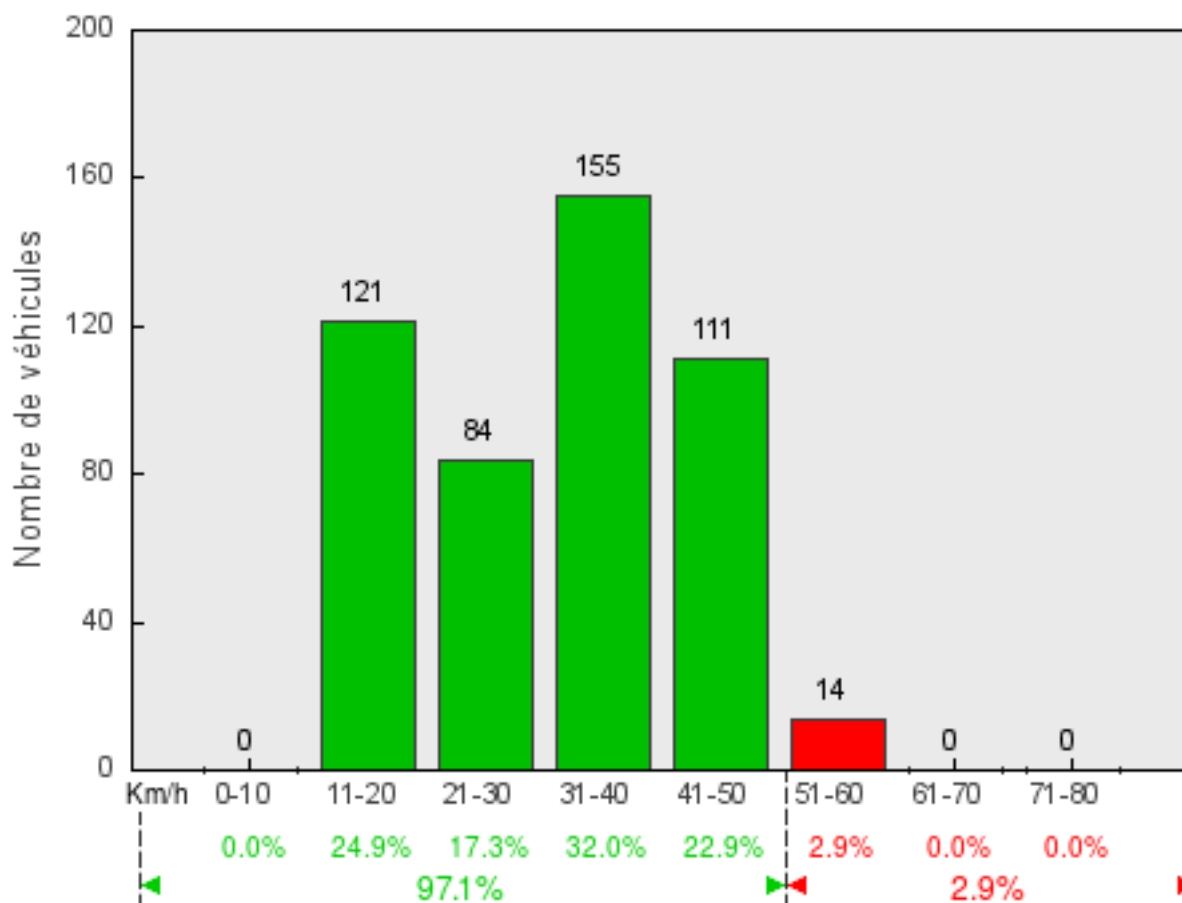
063

Zone: 50 km/h



Route de Nierlet 101

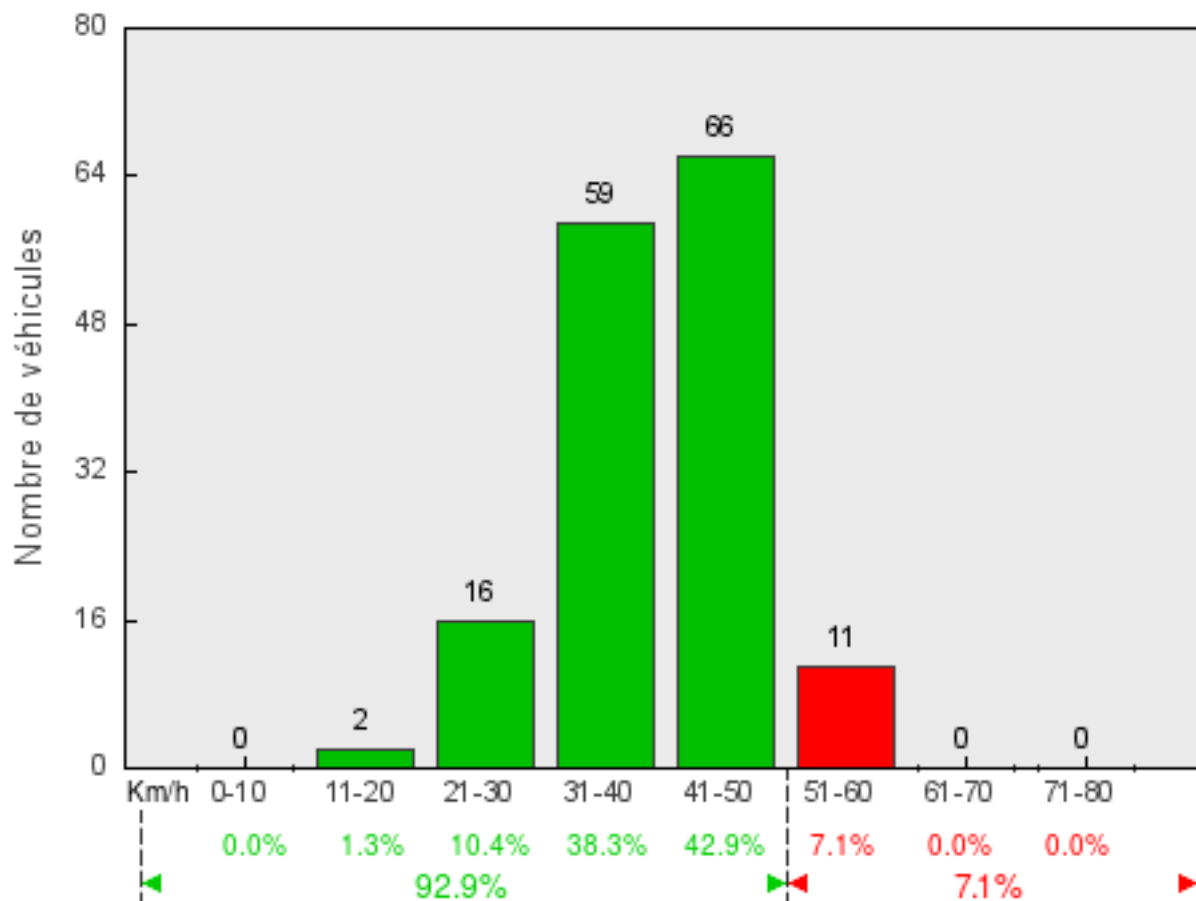
Direction: Grand bois



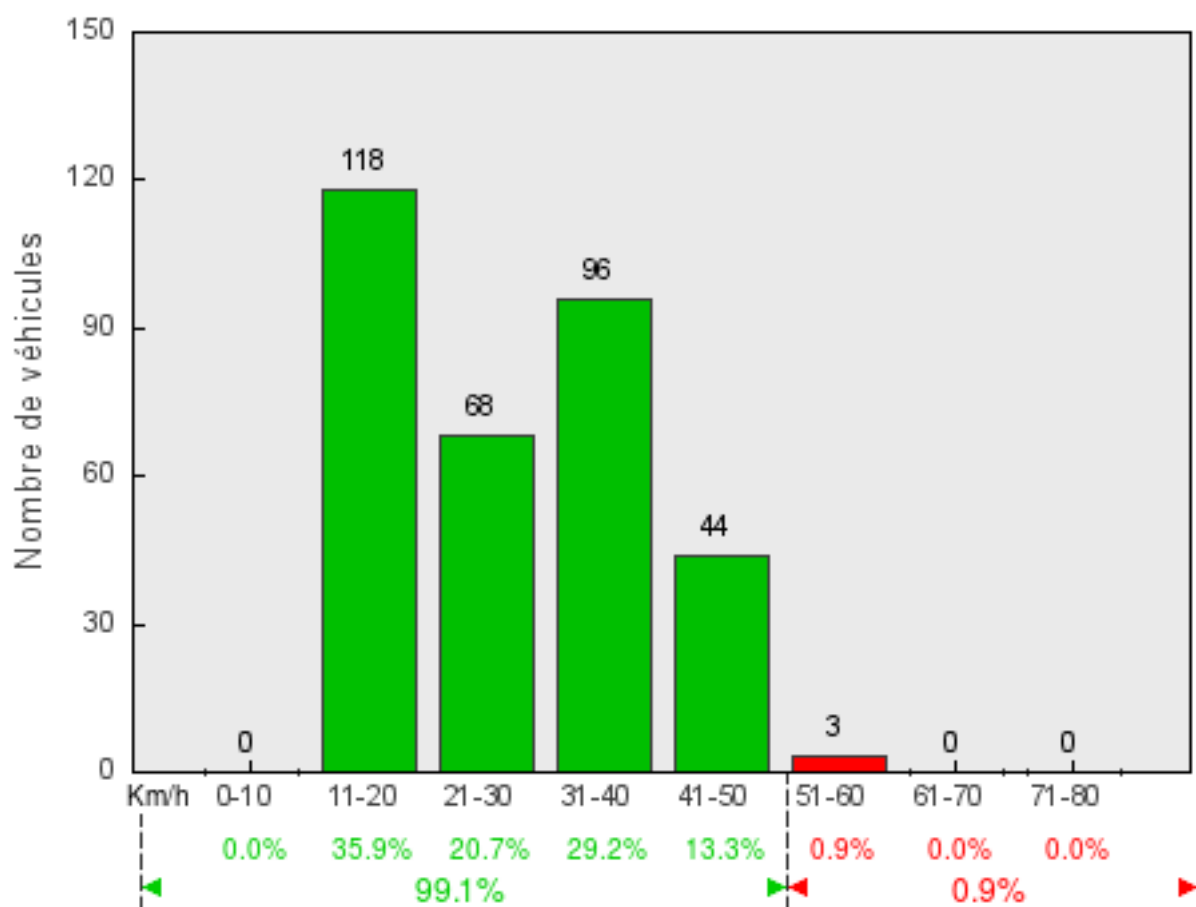
véhicules arrivant et s'éloignant: 485/jour

V50 = 33.2 Km/h / V85 = 43.1 Km/h

Trafic journalier moyen (TJM)

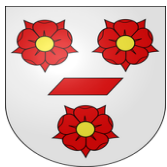


véhicules arrivant: 154/jour
 V50 = 40.0 km/h / V85 = 46.9 km/h



véhicules s'éloignant: 331/jour
 V50 = 26.4 km/h / V85 = 39.8 km/h

Trafic journalier moyen (TJM)



Neyruz

Campagne de mesures du radar pédagogique

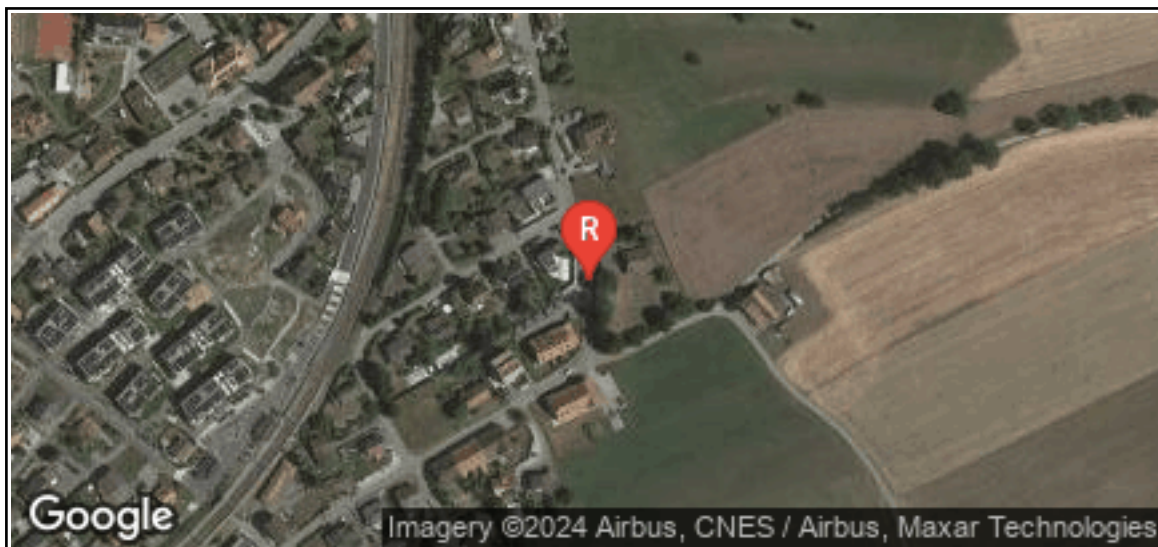
du 15-12-2023 14:55:12 au 26-01-2024 13:38:35

RADAR

no

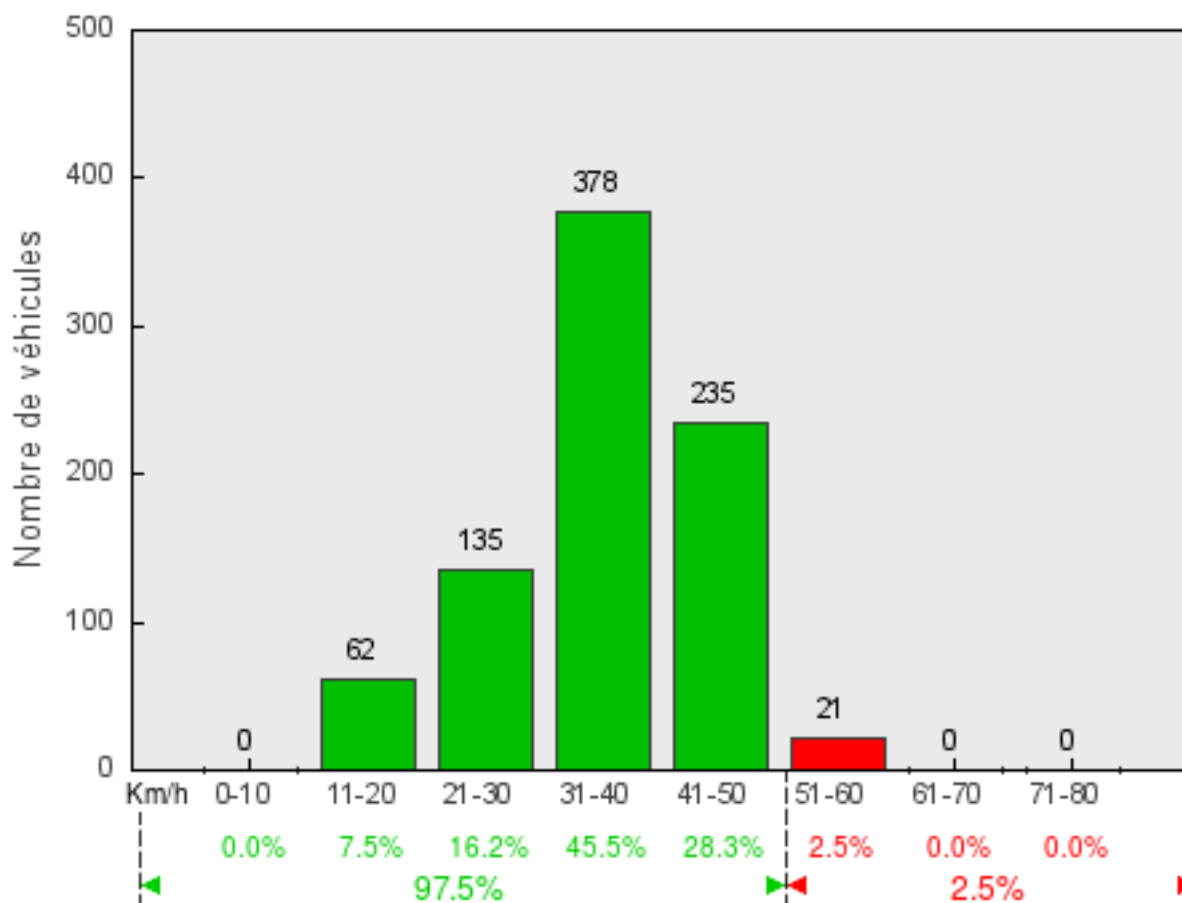
063

Zone: 50 km/h



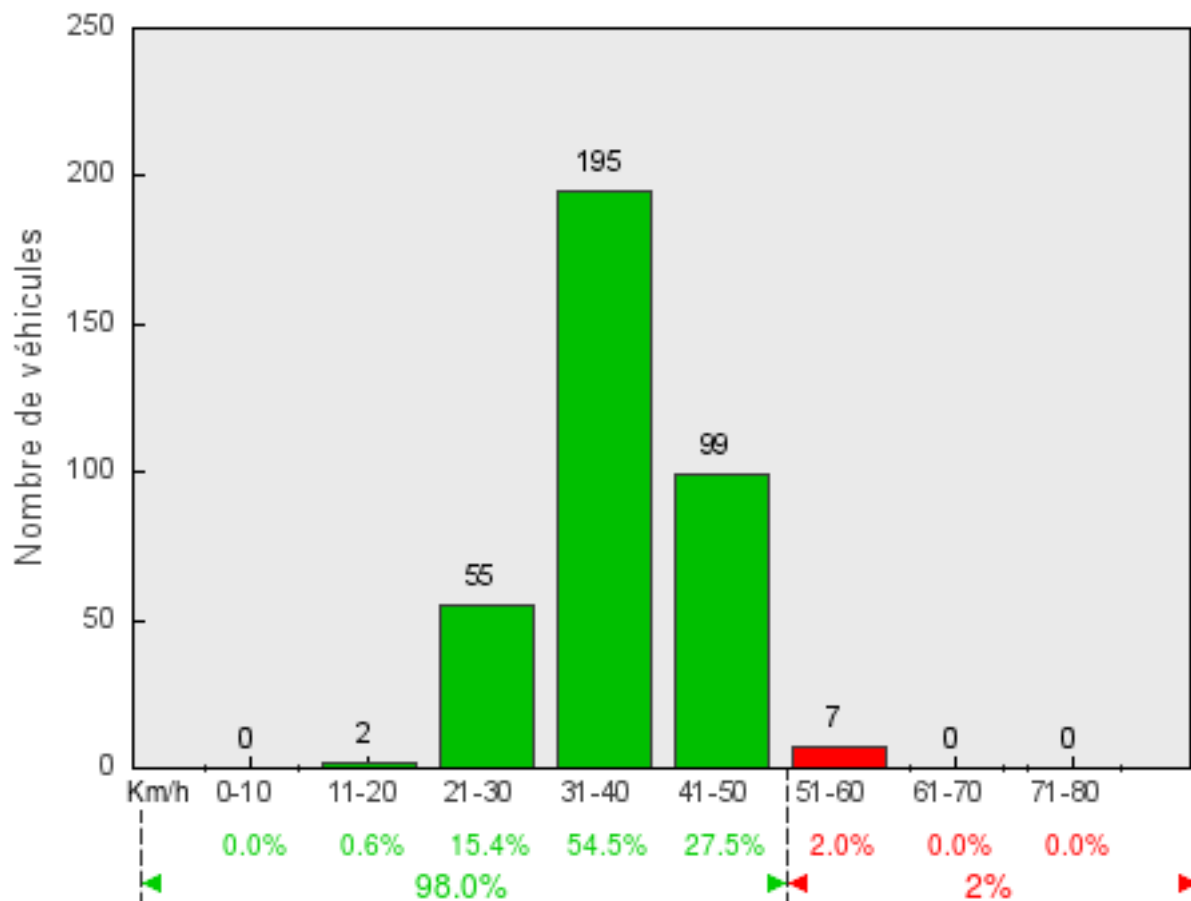
Route du Puits 14

Direction: Nierlet

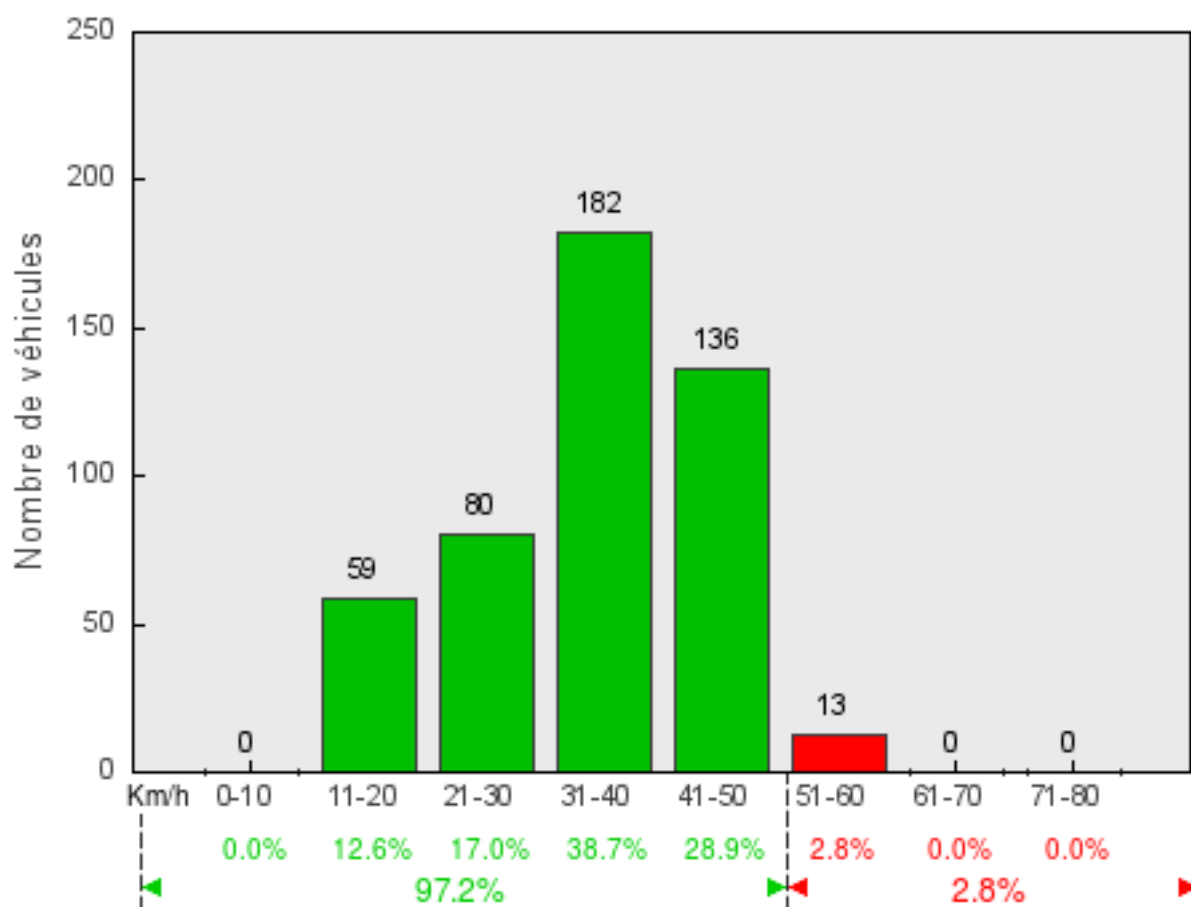


véhicules arrivant et s'éloignant: 831/jour
V50 = 36.2 Km/h / V85 = 43.9 Km/h

Trafic journalier moyen (TJM)

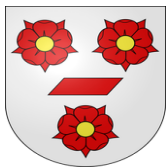


véhicules arrivant: 358/jour
 V50 = 36.4 km/h / V85 = 43.6 km/h



véhicules s'éloignant: 473/jour
 V50 = 35.9 km/h / V85 = 44.1 km/h

Trafic journalier moyen (TJM)



Neyruz

Campagne de mesures du radar pédagogique

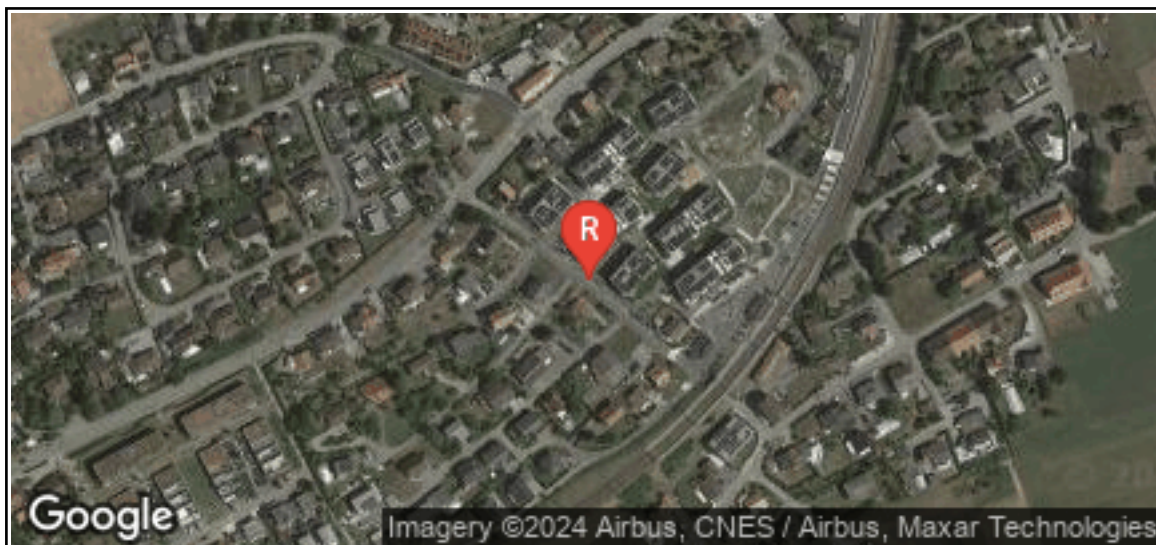
du 26-01-2024 13:43:35 au 05-02-2024 15:56:29

RADAR

no

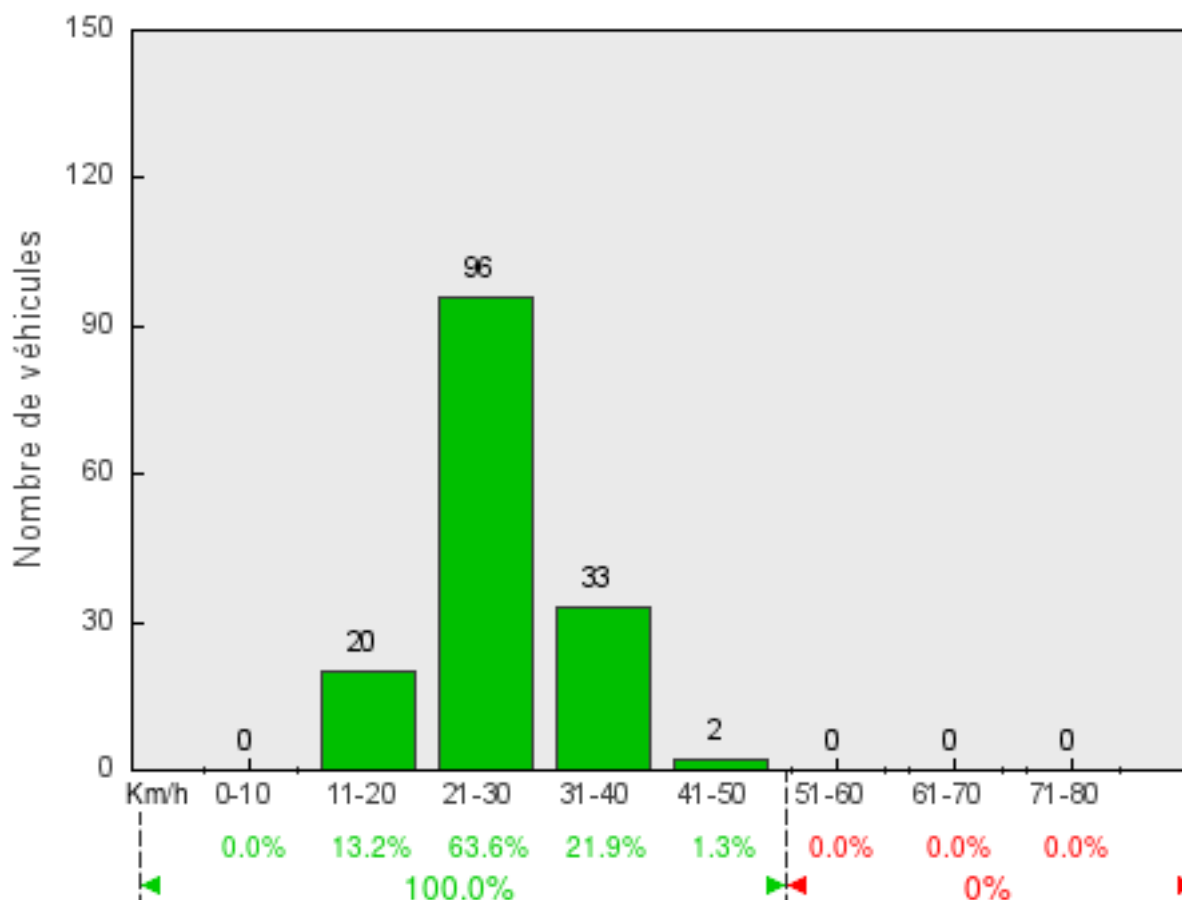
063

Zone: 50 km/h



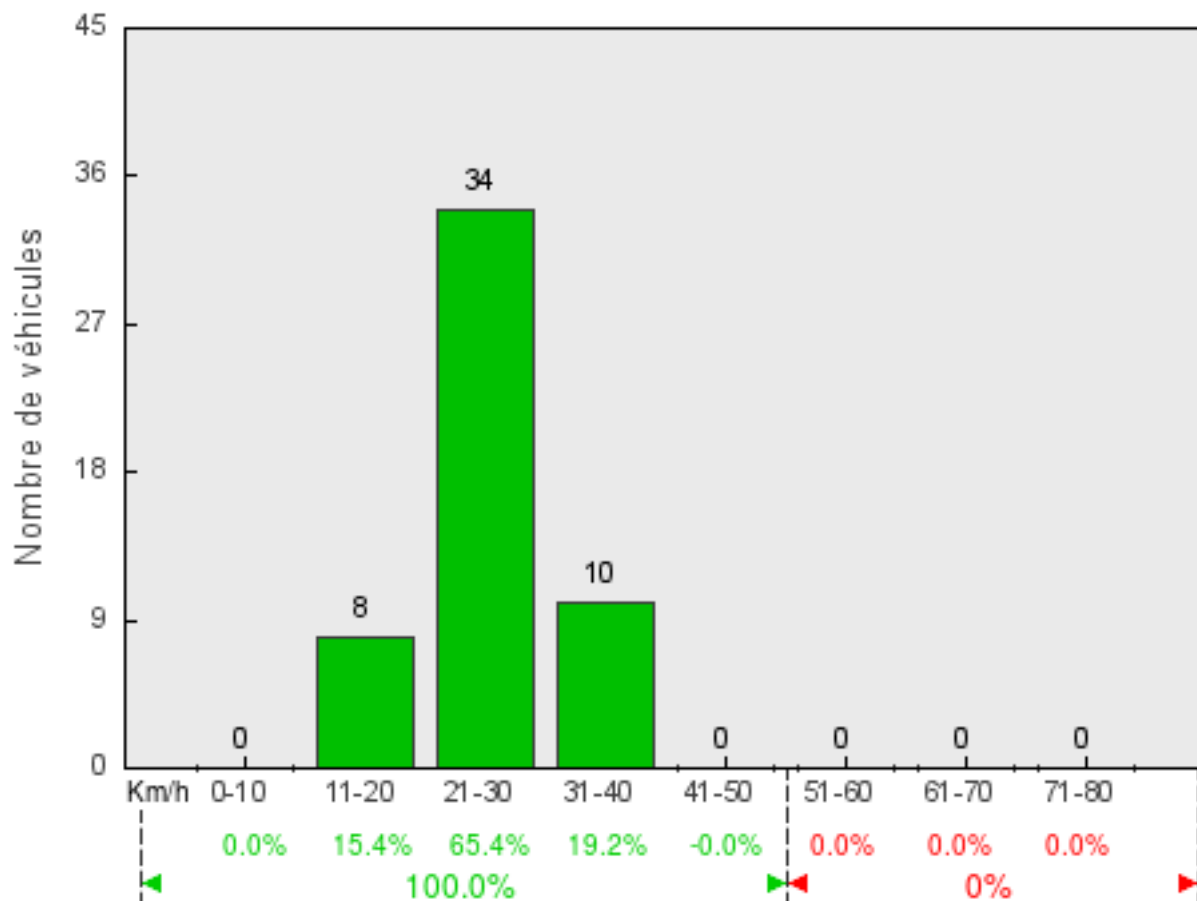
La charrière

Direction: en montant

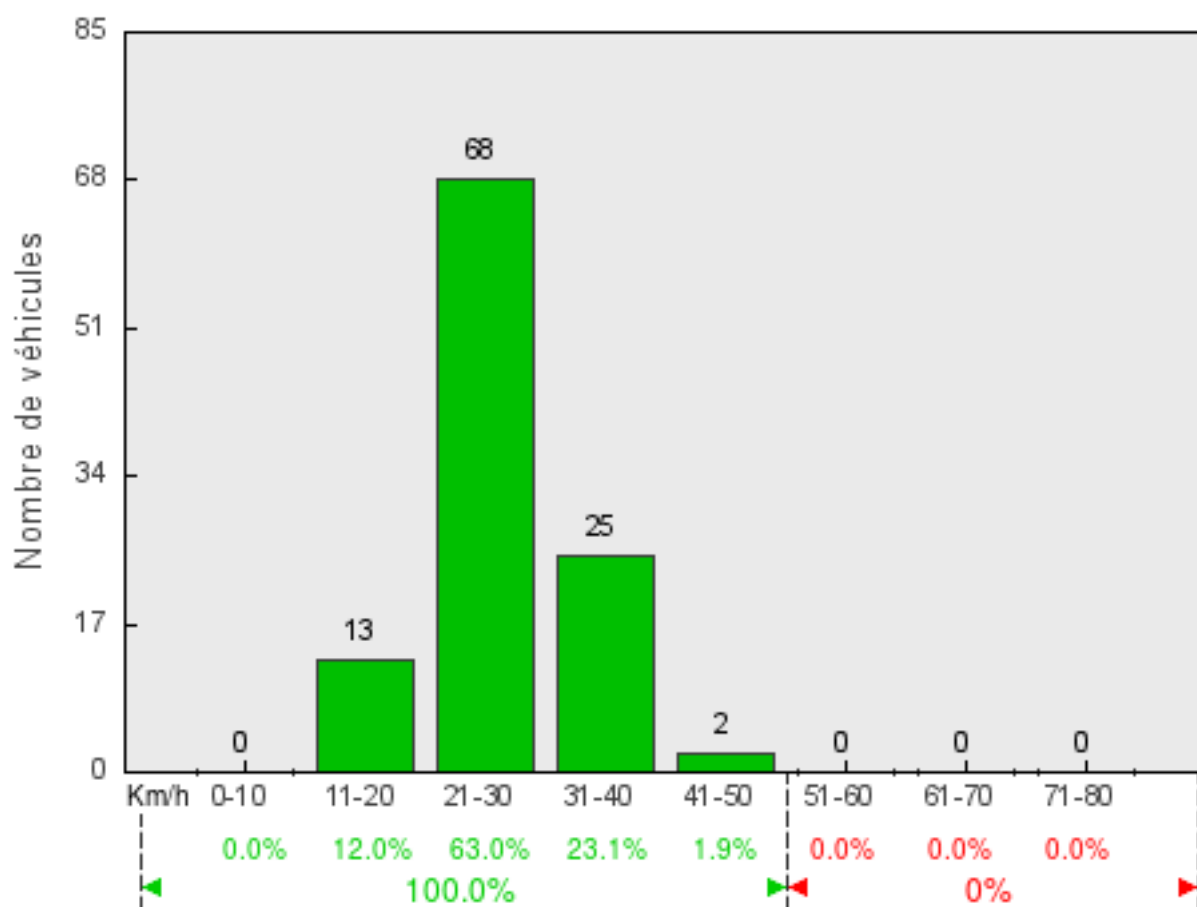


véhicules arrivant et s'éloignant: 151/jour
V50 = 26.0 Km/h / V85 = 31.8 Km/h

Trafic journalier moyen (TJM)



véhicules arrivant: 52/jour
 V50 = 25.1 km/h / V85 = 30.9 km/h



véhicules s'éloignant: 99/jour
 V50 = 26.4 km/h / V85 = 32.1 km/h

Trafic journalier moyen (TJM)