

Mandat d'études parallèles pour l'aménagement urbain en lien avec la route cantonale à Vétroz.



Rapport du jury novembre 2016



MUNICIPALITÉ
DE VÉTROZ

Conseil d'Etat.

Lancer un mandat d'étude parallèle n'est pas courant en Valais lorsque l'on réalise des aménagements routiers mais c'est un défi que nous avons voulu relever. Pour cela, nous devons compter sur l'étroite collaboration des autorités et des services techniques de la Municipalité de Vétroz. Je tiens donc à remercier la commune du travail commun que nous avons réussi à entreprendre sur ce projet.

Les attentes des citoyennes et des citoyens ont évolué ces dernières années ; redonner de la qualité à nos villages est essentiel pour maintenir l'attractivité de ces lieux. Il me plaît que ce projet soit réalisé dans un village. Cela apporte la preuve, si certains en doutaient, que notre souci des espaces publics est une réalité pour l'ensemble des habitantes et des habitants de notre canton et qu'il n'est en aucun cas réservé aux villes.

Le résultat est à la hauteur des espérances. Cinq projets ayant chacun des atouts. Cinq équipes dont le travail remarquable est ici salué. Le choix du collège d'experts est une excellente représentation de ce que pourront devenir nos routes cantonales, une fois le trafic apaisé, une transformation en rues cantonales. Un espace où les activités des usagers se superposent et se respectent, un espace qui relie plutôt qu'il ne sépare. Il est temps aujourd'hui de dévoiler le projet lauréat. Il est temps surtout de présenter aux Vétrozaines et aux Vétrozains comment demain ils s'approprieront un peu plus le cœur de leur village.

Jacques Melly
Conseiller d'Etat
Chef du département des transports, de l'équipement et de l'environnement

Président de la Municipalité de Vétroz.

Dans le cadre du projet d'agglomération de Sion, la Municipalité a eu l'occasion de relever la problématique de la route cantonale qui du fait de la forte croissance de notre commune crée maintenant une coupure entre le cœur historique de Vétroz au nord de la route et son expansion qui se fait depuis plusieurs années au sud de la route, dans la plaine.

Le conseil municipal a donc décidé de saisir cette opportunité, vraisemblablement unique, afin de revaloriser le cœur du village en permettant d'assurer une bonne cohabitation entre automobilistes, piétons, commerces et visiteurs et de requalifier la traversée du village en donnant aux gens l'envie de s'arrêter et de développer des lieux d'activité et de rencontre le long de cette route.

Nous avons donc pris contact avec les divers services du Canton, notamment le service des routes, transports et cours d'eau, pour connaître la marge de manœuvre dont nous pourrions bénéficier afin de réaliser nos objectifs.

Les réponses obtenues allant dans le bon sens, nous avons organisé avec les communes d'Ardon et Conthey, dans le cadre de l'agglomération de Sion, une visite de différents lieux en Suisse où des aménagements avaient été entrepris pour améliorer la qualité de vie dans le cadre de la traversée d'un village ou d'une ville par une route cantonale.

Compte tenu, que cette problématique de la route cantonale n'est pas propre à Vétroz, nous avons décidé d'entente avec le Canton de procéder à la mise sur pied de ce mandat d'études parallèles dont les buts recherchés sont l'amélioration de la cohabitation entre les véhicules et les piétons ainsi que de créer des espaces conviviaux aptes à redynamiser le centre du village.

Nous avons donc le plaisir de vous présenter le projet retenu par le jury, dont je tiens à remercier particulièrement les membres professionnels qui ont mis à notre service leurs compétences et expériences afin de comprendre les différents projets et choisir celui qui nous semble le mieux adapté pour répondre aux attentes de la population vétrozaine.

Je remercie les différents groupements retenus pour la qualité des projets rendus et espère que vous aurez du plaisir à les découvrir. Je félicite enfin les lauréats et vous invite à prendre connaissance des explications concernant leur projet afin que cela vous permette d'ores et déjà de vous imprégner de ce qui devrait advenir du centre du village dans les prochaines années et qui nous apportera un plus indéniable en terme de convivialité pour le futur.

Au final, un grand merci également au Canton qui nous a accompagné durant toutes ces étapes et qui a délégué dans notre jury pas moins que l'architecte cantonal, Monsieur Philippe Venetz et l'ingénieur cantonal, Monsieur Vincent Pellissier qui a fonctionné comme président du jury, c'est dire l'importance accordée à ce projet qui pourra vraisemblablement servir de base pour les prochaines corrections de la route cantonale, notamment dans les traversées de village.

Nous sommes au début d'une belle aventure, au nom de la Municipalité, je remercie tous ceux qui ont contribué à sa réalisation et espère que le projet retenu nous permettra d'atteindre les objectifs visés

Stéphane Germanier, président de la Commune de Vétroz

Mandat d'études parallèles pour l'aménagement urbain en lien avec la route cantonale à Vétroz.

Règlement et directives aux participants (Sion août 2016).

1. Organisateur – maître d'ouvrage.

1.1 Le mandat d'études parallèles est organisé par la commune de Vétroz en collaboration avec le service cantonal des routes, transports et cours d'eau (SRTCE).

1.2 Secrétariat du mandat d'études parallèles et envois des projets.

L'adresse de l'organisateur pour l'ensemble des correspondances et envois est la suivante :

Commune de Vétroz
Route de l'Abbaye 31
1963 Vétroz
Tél : 027 345 37 70
E-mail : administration@vetroz.ch

2. Objet du mandat d'études parallèles.

2.1 Problématique (résumé):

Le fort développement de la commune de Vétroz ainsi que l'évolution des contraintes liées à la circulation font de l'espace de la route cantonale une césure difficilement franchissable entre les parties du village.

Les nuisances liées à un trafic dense sont importantes et les raccordements sur la route cantonale sont problématiques.

Fort de ce constat, la commune de Vétroz cherche à revaloriser cet espace public permettant d'assurer une bonne cohabitation entre automobilistes, piétons, commerces de proximité et visiteurs et ainsi de requalifier la traversée de la localité.

2.2 Genre de mandat d'études parallèles.

Il s'agit d'un mandat d'étude parallèle en procédure sélective, sur présentation, au sens de la norme SIA 143 édition 2009, portant sur les études et la réalisation, et conforme aux dispositions de la législation AIMP sur les Marchés Publics.

2.3 Conditions de participation.

La participation au mandat d'études parallèles implique, pour l'organisateur, le collège d'experts et les concurrents, l'acceptation des clauses du présent règlement et directives, des réponses aux questions, ainsi que des dispositions du règlement SIA 143 édition 2009, de l'Accord Intercantonal sur les Marchés Publics (AIMP) et de la Loi cantonale et de l'Ordonnance sur les Marchés Publics (LcMP + OMP). Le règlement SIA 143 fait foi pour tous les points non réglés par le présent règlement. Les concurrents qui rendent un projet s'engagent à respecter les lois et règlements susmentionnés.

2.4 Composition du collège d'experts.

Président :

- M. Vincent Pellissier (ingénieur cantonal).

Vice-président :

- M. Stéphane Germanier (président de la commune de Vétroz).

Conseil communal :

- M. André Fontannaz.

Membres professionnels :

- M. Philippe Venetz (architecte cantonal).
- M. Bruno Marchand (architecte, docteur ès sciences, professeur EPFL).
- M. Jean-Yves Le Baron (l'atelier du paysage Lausanne).
- M. Jean-Pierre Dewarrat (chargé de cours HES-SO).
- M. César Conforti (ingénieur transports).
- M. Eric Duc (ingénieur routier, service des routes, transports et cours d'eau).
- M. Thierry Sabatier (architecte conseil de la commune de Vétroz).

Suppléant (secrétariat) :

- M. Joseph Cordonier (architecte HES).

Le collège d'experts se réserve la possibilité de recourir à des consultants extérieurs si nécessaire.

2.5 Participants.

Le collège d'experts a sélectionné sur dossier de postulation les cinq équipes suivantes :

- BFN architectes, Martigny / Trafitec ingénieurs conseils, Genève.
- Localarchitecture, Lausanne / CSD ingénieurs, Sion.
- Profilpaysage, Yverdon-les-Bains / Christe & Gyax ingénieurs conseils, Yverdon-les-Bains.
- Mijong, Sion / Stadt raum verkehr, Zürich.
- Hüsler et Associés, Lausanne / Transitec, Lausanne.

2.6 Indemnité.

Une somme de 15'000.- (TTC) sera remise à chaque concurrent ayant déposé un projet répondant aux prescriptions du présent règlement et dans les délais. Cette indemnité couvre l'ensemble des charges des concurrents.

2.7 Renseignements complémentaires.

Les questions relatives au règlement et programme seront adressées, par écrit, à l'adresse mentionnée au point 1.2, jusqu'au 02.09.2016. Aucun renseignement ni réponse orale ne sera donnée.

2.8 Poursuite de la procédure et attribution du mandat :

En application de l'OMP art. 29, le maître d'ouvrage s'engage à suivre les recommandations du collège d'experts en vue de la réalisation du projet lauréat.

Le collège d'experts recommande au maître d'ouvrage d'attribuer un mandat aux auteurs du projet lauréat. En suivant la recommandation du collège d'experts, le maître de l'ouvrage confiera, de gré à gré, à l'auteur du projet choisi, la réalisation de son projet en signant un contrat du type KBOB. Au cas où le lauréat ne disposerait pas des compétences ou des effectifs nécessaires à la réalisation du mandat, le maître de l'ouvrage se réserve le droit de lui demander de faire appel à des sous-traitants qui ont les compétences requises.

En principe, l'étendue du mandat doit couvrir le 100% des prestations nécessaires à la parfaite réalisation de l'ouvrage en ce qui concerne l'architecte (SIA 102) et l'ingénieur en transports. Les mandats spécifiques d'ingénieur civil (SIA 103) seront définis et adjugés ultérieurement par la Commune de Vétroz.respectivement par le Canton du Valais.

Demeure réservée l'obtention des autorisations de construire et du financement par les autorités compétentes. En cas de recours ou d'opposition entraînant un report ou un abandon de la réalisation, aucune indemnité de pourra être exigée.

2.9 Délais et calendrier (timbre poste faisant foi):

- Publications appels à candidatures 8 juillet 2016.
- Délais de dépose des dossiers de sélection, 22 juillet 2016.
- Sélection des candidats le 27 juillet 2016.
- Notification et transmission des documents 8 août 2016.
- Visite locale avec les concurrents : 12 août 2016 (10h00 bâtiment de l'administration communale de Vétroz).
- Questions des concurrents : jusqu'au 2 septembre 2016.
- Réponse aux questions : jusqu'au 9 septembre 2016.
- Rendu des projets : 21 octobre 2016.
- Présentation des projets par les concurrents : 15 novembre 2016.
- Vernissage : 7 décembre 2016 (17h00).

3. Documents remis aux concurrents.

Ces documents représentent l'état cadastré ; les modifications inhérentes à la vie du site sont à prendre en compte lors de visites sur place.

- 3.1 Le présent règlement et directives (format .pdf).
- 3.2 Vue aérienne orthophoto du village de Vétroz avec périmètre de réflexion mobilité (format .pdf).
- 3.3 Un plan topographique échelle 1/500 comportant les niveaux de sol (courbes et points principaux), les niveaux des toitures, le bâti et les aménagements (format .pdf / .dwg / .pln).
- 3.4 Un plan de situation cadastral échelle 1/500 comportant le périmètre d'intervention, le parcellaire, le type de propriété (Canton, Commune, privé) et le bâti au sol (format .pdf / .dwg / .pln).
- 3.5 Une maquette virtuelle, conforme à la charte éthique (format .pdf / ...).
- 3.6 Hiérarchie du réseau routier sur le territoire communal (format .pdf).
- 3.7 Inventaire des places de parc à usage public (format .pdf).
- 3.8 Les documents suivants sont également mis à disposition des candidats :
 - Restructuration des réseaux routiers cantonal et communaux – Phase 1.
 - Inventaire communal des bâtiments à protéger.
 - Documents en lien avec le projet « AggloSion » (voir sous www.agglo-sion.ch).
 - Conférence Dewarrat, slides (format .ppt).
 - Les lois et règlements sur les sites suivants www.vs.ch et www.vetroz.ch.
 - 'Aménagement de trottoirs – Bases d'aménagement', rapport SRTCE du 16.02.2013.

4. Documents à remettre (seuls les documents mentionnés ci-dessous seront admis au jugement) (les équipes fourniront l'ensemble des documents au format .pdf sur un CD).

- 4.1 Le plan de situation au 1 : 500.

Un plan de situation général à échelle 1 : 500 (dans le canevas transmis) comportant toutes les indications utiles à expliciter la vision globale de l'auteur pour l'aménagement des espaces liés à la route cantonale, notamment les interactions entre la circulation, les points d'accès, les places de parc, etc... Seront également exprimées les continuités recherchées en termes d'aménagement, d'arborisation, d'éclairage etc...
- 4.2 Coupes générales au 1 :200 et plans de détails au 1 :50.

Toutes coupes et plans nécessaires à la compréhension des espaces principaux.
- 4.3 Planche explicative.

Une planche explicative, de rendu libre, sous forme de texte, esquisses, schémas, photos, montages 3D ou autres. On attend des auteurs qu'ils explicitent au mieux à la fois leur démarche urbanistique et les enjeux de l'aménagement et des ambiances recherchées ainsi que les détails constructifs nécessaires à la parfaite compréhension du projet, y compris le fonctionnement routier du projet (conformément aux attentes explicitées sous chapitre 7).

5. Mode de présentation.

Maximum 3 formats A0 (mm 1189 X 841) orientation paysage, impression noir blanc ou couleur sur fond blanc sont admis.

La présentation des projets sera faite par les concurrents uniquement à l'aide des planches remises (aucune présentation .ppt).

Des réductions A3 des planches qui ont été remises pour le jugement seront jointes au rendu. Ces réductions seront remises sous forme papier A3 et au format .PDF sur un CD.

6. Critères de jugement.

6.1 Critères d'admission au jugement :

- Intégralité des documents remis.
- Respect des exigences du présent règlement et programme.
- Conformité aux lois, normes et recommandations.

6.2 Critères de jugement :

Les critères de jugement ci-après ne sont pas énumérés selon leur ordre d'importance. Les concurrents et le collège d'experts peuvent les apprécier et les pondérer en tenant compte des avantages et inconvénients relatifs aux options proposées :

- Qualité des espaces urbains et des aménagements extérieurs.
- Conception, sécurité et fonctionnement des circulations, liaisons et accès (personnes et véhicules).
- Originalité, innovation et attractivité des propositions.
- Faisabilité technique, économie générale du projet.

7. Respect des principes généraux des concepts de mobilité cantonaux et communaux - Exigences

Les principes incluent l'éventuelle réalisation à terme d'une nouvelle route cantonale au Sud de l'A9.

Les concurrents doivent tenir compte des exigences suivantes :

- Les tracés routiers actuels peuvent être modifiés.
- Respect de la hiérarchisation du réseau routier : l'axe cantonal T9 garde la priorité sur toutes les routes secondaires latérales.
- Trafic bidirectionnel et minimum d'une voie par direction.
- Vitesse légale = 50 km/h ; respect de la géométrie routière afférente. Ponctuellement, des diminutions des vitesses effectives sont admises. L'aménagement de zones de rencontre (20km/h) est exclu.
- Si les voies bidirectionnelles sont situées côte-à-côte, la distance entre bordures en alignement doit être conforme aux normes et règles de l'art en la matière pour le croisement de véhicules lourds (VL) et pour les vitesses effectives proposée par le projeteur.
- Le passage de transports exceptionnels (type II B : largeur de la charge min. 5.00m / hauteur libre min. 4.80m) doit pouvoir être garanti.
- Les aspects de sécurité et de distances de visibilité ainsi que les gabarits routiers être respectés, conformément aux dispositions des normes et recommandations en vigueur.

- Revêtement de la chaussée respectant les exigences de l'OPB. Les colorisations sont autorisées (référence = Normes VSS).
- Pas de décrochement vertical sur la chaussée.
- Les limites entre espace routier et espaces latéraux seront formalisées dans le cadre du mandat d'études parallèles. Les empiètements de véhicules sur les zones piétonnes (trottoirs, places,...) ne sont pas autorisés. En principe, le dénivelé avec les trottoirs est le suivant : bordures non franchissables, décrochement de 12 cm respectivement 3 cm aux endroits des passages piétons (cf. rapport du SRTCE 'Aménagement des trottoirs – Bases d'aménagement' et Norme VSS SN 640.075).
- Les passages pour piétons respecteront les normes et recommandations en vigueur. Un îlot central est dans tous les cas nécessaire si la largeur de la chaussée est égale ou supérieure à 8.50 m.
- Arrêts de transports publics : le mandat d'études parallèles formalisera la géométrie des arrêts de transports publics conformément aux exigences des normes et recommandations en la matière. Les arrêts en baignoire actuels peuvent être déplacés (à proximité des emplacements actuels).
- Les passages inférieurs peuvent être réaménagés voire supprimés, pour autant que la sécurité soit garantie.
- La mobilité deux-roues et piétonne doit être prise en compte et traitée dans le périmètre d'étude ; le concurrent illustrera la mise en œuvre proposée.

8. Informations à remettre.

Le rendu du mandat d'études parallèles doit permettre d'apporter des informations relatives aux points suivants :

- Affectation des voies de circulation et fonctionnement routier,
- Profils en travers types, profils en travers aux points particuliers,
- Concept général d'éclairage,
- Signalétique et marquage des modes doux,
- Stationnement (Les places de parc privées sont soumises aux contraintes du règlement communal des constructions. Le nombre actuel de places à usage public sur l'ensemble du périmètre d'étude doit être maintenu (cf. plan d'inventaire des places de parc)).

En complément à la problématique exposée en début de cahier, les concurrents doivent également apporter des réflexions sur les sujets suivants dans le périmètre d'intervention :

- Liens entre les différentes fonctions publiques ou privées.
- Fonctions spécifiques liées aux sous-espaces proposés et leurs caractères.
- Raccordements des revêtements de sol aux façades (relation bâti – espaces publics).

9. Lois et règlements.

- La loi cantonale sur l'aménagement du territoire et loi sur les constructions.
- La loi cantonale sur les routes.
- La loi fédérale sur la circulation routière (LCR), l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR) ainsi que les normes et recommandations de l'Association suisse des professionnels de la route (VSS).
- La loi fédérale sur l'égalité pour les handicapés (LHand), la loi cantonale sur l'intégration des personnes handicapées ainsi que la norme SIA 500.
- Le règlement communal des constructions dans ses lignes générales
- Le règlement pour la protection et la sauvegarde du patrimoine bâti.

10. Périmètre d'intervention.

10.1 Le périmètre d'intervention est défini selon le plan ci-dessous.

10.2 Le périmètre de réflexion concernant la mobilité s'étend aux limites de la commune, le long de la T9.



11. Approbation du programme.

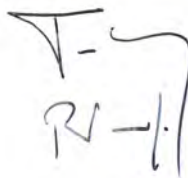
M. Vincent Pellissier



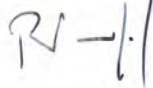
M. Stéphane Germanier



M. André Fontannaz



M. Philippe Venetz



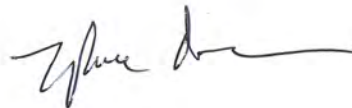
M. Bruno Marchand



M. Jean-Yves Le Baron



M. Jean-Pierre Dewarrat



M. Eric Duc



M. César Conforti



M. Thierry Sabatier



M. Joseph Cordonier



Réponses aux questions

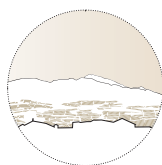
1. Qu'en est-il du projet immobilier (présent sur le dwg) sur la parcelle 14060 (à l'ouest) ?
C'est un parking. Il a été autorisé cet été.
2. Quel avenir est prévu pour le grand parking (à l'est, rue du Moulin) ?
Le nombre de place de parc doit impérativement être conservé à cet emplacement, les places sont destinées à l'EMS, au CMSS et à l'UAPE-crèche.
3. Avez-vous des comptages des montées et descentes aux arrêts de bus ?
Oui, en annexe.
4. Est-il possible d'apporter une maquette pour la présentation ?
Non.
5. Quels usages sont prévus sur la place publique en chantier au nord ?
Place piétonne et manifestations.
6. Quels seraient les usages souhaités ou envisagés pour le centre de Vétroz ? Une place de jeu serait-elle bienvenue ?
Laissé au libre choix des candidats.
7. À l'est, BF 13039, est-ce que la commune a prévu de bâtir ? et si oui, pour quelle surface et quelle fonction ?
A ce jour la commune n'a pas prévu de bâtir sur cette parcelle, la densification est laissée au libre choix des candidats.
8. Les 58 places publiques devant le foyer Haut de Cry peuvent-elles servir de compensation pour des places supprimées en centre –ville ?
Non.
9. Les 44 places prévues pour le projet privé au sud -est peuvent-elles servir en usage mixte ?
Non.

Examen préalable du 26 octobre 2016.

Tous les projets ont fait l'objet d'un examen portant sur leur conformité avec le règlement du concours et des normes en vigueur.

L'analyse a été faite par le SRTCE, le service technique de la commune de Vétroz et l'organisateur du concours, elle a porté sur les points suivant : délais, documents, règlements, transports et mobilité.

A l'issue de l'analyse, l'ensemble des projets sont reçus.



Les vues sur les montagnes

Vétroz bénéficie de larges vues sur les massifs et la géographie : le versant des alpes bernoises, les alpes valaisannes et la vallée du Rhône au sud. Au-dessus des coteaux de vignes, les calcaires et les schistes présentent des teintes variables du gris froid au beige-orangé.

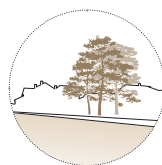
Le cadrage des vues sur les environs depuis les places et la traversée de Vétroz est un objectif paysager principal.



Le sillon de la route

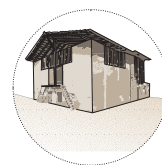
La RC T9 est un tracé historique et un axe de communication utilisé déjà avant le XIXe siècle et la ligne de chemin de fer comme route du commerce. Sous Napoléon, la route impériale permettait de relier Rome à Paris par Milan, le Simplon, Sion et Martigny.

Aujourd'hui la route cantonale permet la découverte du paysage, des vignobles et des villages de la région.



Arborisation en bosquets

En Valais, les pins sylvestres indigènes sur la plaine et les coteaux font écho aux pins ardoles des forêts d'altitudes. Le versant sud du massif est peuplé de nombreuses essences parmi lesquelles, le charme, le chêne, des sorbiers, des alisiers, des frutiers et le frêne commun fréquemment rencontré près des villages alentours. Dans le village de Vétroz et la plaine du Rhône, les arbres sont utilisés sous forme de bosquets ou de cordons mixtes à différentes strates le long des cours d'eau et canaux d'irrigation.



Les greniers et raccards

Les raccards et leur construction surélevée sur pierres plates protégeaient les villages contre le fléau des rongeurs. Le blé était battu puis stocké au sec près des habitations. Les greniers et raccards font partie de l'histoire locale, construits de bois, de matériaux locaux, et aérés pour permettre la conservation des produits. Ils sont utilisés encore de nos jours pour le stockage de costumes traditionnels, d'objets et de denrées en tout genre.



Coupe-élévation vers le nord 1:500

Tissu villageois et mobilité



Plan de situation et projet 1:500

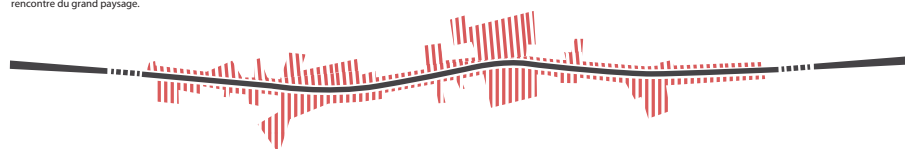
Vision d'ensemble

Notre proposition d'aménagement relève le double enjeu suivant : **mettre en valeur à la fois le tissu villageois et la route cantonale.** Le projet maintient l'intégrité de la route en définissant un sillon net et continu ; une courbe élégante et fluide qui va à la rencontre du grand paysage.

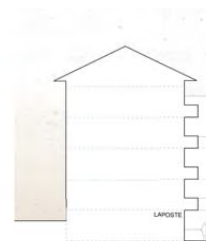
De part et d'autre de la chaussée, la pierre naturelle forme un écran. Ces teintes chaudes s'étendent aux placettes et aux ruelles adjacentes. Les multiples vides laissés par le bâti sont aménagés dans une harmonie générale. Le moindre lieu est conçu dans le

respect des vues sur les montagnes et du caractère particulier de chaque situation (flux piétons, occupation des rez-de-chaussée...). La Placette de la Poste et du Café de la Treille, la Place Centrale et le Square

du Canal deviennent des espaces structurants majeurs. Les terrasses des cafés s'y déploient librement, et les commerces sont valorisés.



Coupe AA 1:200



BB Entrée de village au sud, aire de stationnement public





Vue perspective - Place Centrale (1)



Plan de détail - Place Centrale 1:200



EE Placette du Café de la Treille



FF Square du canal

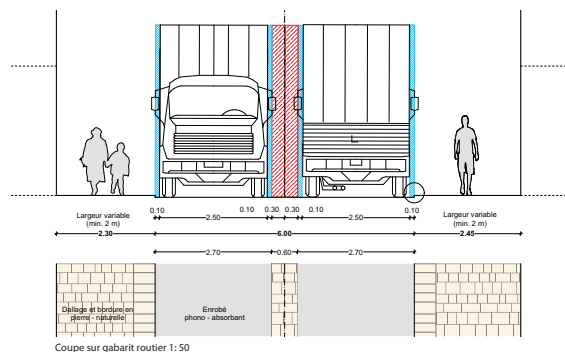
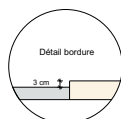
Aménagement du sillon routier

La définition du gabarit routier de la traversée de Vétroz est issue de la volonté d'abaisser la vitesse pratiquée au cœur du village. Le projet vise une vitesse de 30 km/h. Pour y parvenir, la chaussée est aménagée avec une largeur de 6 m. Ce gabarit permet le croisement de poids lourds sans empiètement sur les trottoirs.

selon norme VSS: 30 à 40 km/h

LEGENDE

- Marge de mouvement
- Marge de sécurité



Coupe sur gabarit routier 1:50

Matériaux not

Les aménagements se comp naturelle issus de ressources lo contribuent à l'ambiance du p Les différents calepinages de les espaces de circulation.



Logique de bosquets

L'implantation en bosquets est une réponse qui s'apparente non seulement aux formes végétales existantes mais qui en plus permet de ménager les vues. La palette végétale est constituée uniquement d'arbres indigènes. Les entrées du village sont plantées de pins sylvestres et de chênes verts, alors que le cœur du village accueille des essences à fleurs et à fruits. Les arbres à fruits sont réservés pour les situations adaptées (sur des surfaces végétales uniquement).

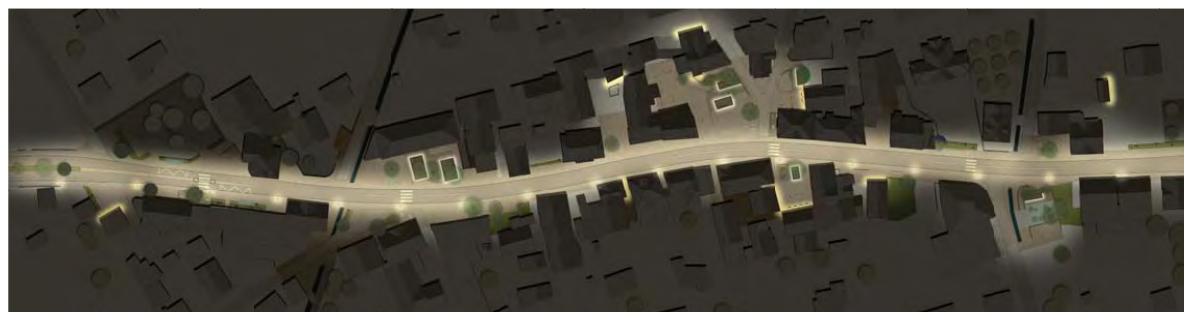
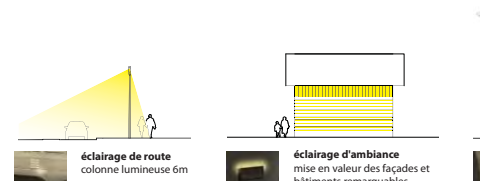
- + Arbres en céepe
- o Arbres tiges
- Pins sylvestres
- Chênes verts
- Frènes ou feuillus indigènes
- Arbres à fruits ou à fleurs en céepe, Sorbier ou prunus



Vue perspective - Place Centrale (2)

Lumière sur Vétroz

L'éclairage du projet réside en trois mesures :
- un éclairage continu de la route obtenu par des candélabres de faible hauteur (6 m) prenant place sur le trottoir sud ;
- la mise en lumière des greniers et raccards remarquables ;
- une ligne lumineuse qui met en relief les assises en bois.



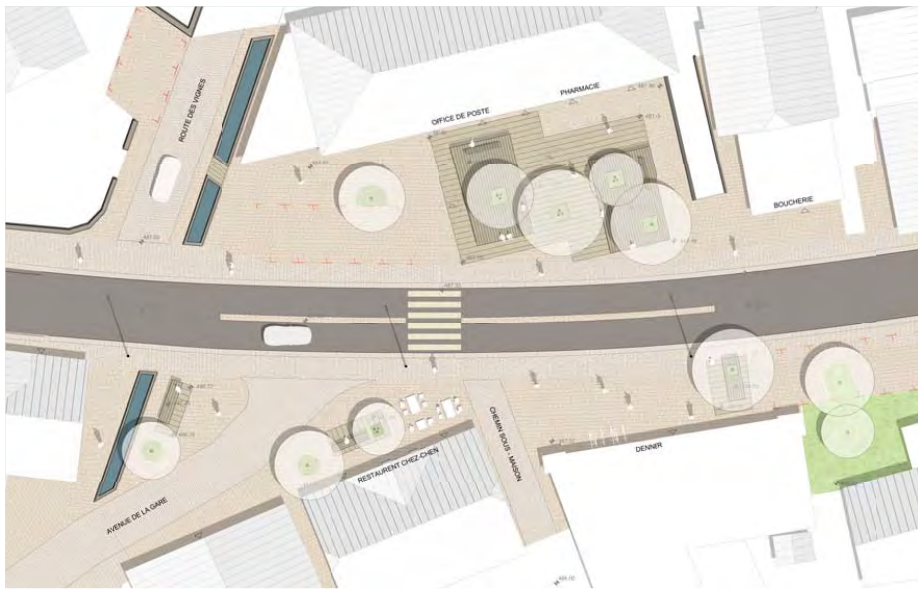
Plan d'éclairage

les

sent exclusivement de bois et de pierre
ales. Les teintes chaudes de ces matériaux
ojet.
a pierre soulignent les usages piétons et



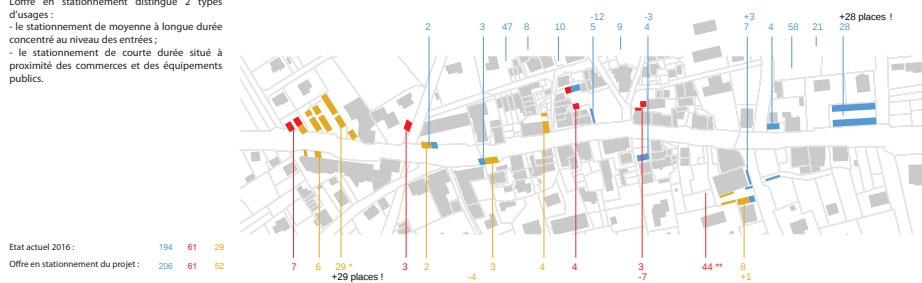
Vue perspective - Place de la Poste (3)



Plan de détail - Place de la Poste 1:200

Stationnement

L'offre en stationnement distingue 2 types d'usages :
- le stationnement de moyenne à longue durée concentré au niveau des entrées ;
- le stationnement de courte durée situé à proximité des commerces et des équipements publics.





Profil Paysage, Christe & Gygax ingénieurs conseils.

Analyse.

La présentation relève l'importance de la voie historique menant de Milan à Paris, la richesse de la vue, la spécificité de la végétation et du bâti.

Projet.

Le projet recherche la mise en valeur de l'architecture typique (granges et raccards). Le travail sur l'aménagement des espaces latéraux avec un revêtement pierre au sol et des volumes bois (matériaux locaux) est appréciable mais peu « identitaire » spécifiquement de l'esprit du lieu.

Le jury relève la qualité de la lecture du changement du tissu bâti. De lâche aux entrées en provenance de Conthey et d'Ardon, à dense au cœur de la localité mise en adéquation avec les vitesses de la route.

Les ouvrages d'eau sont en partie ignorés ne participant pas activement au projet.

L'important travail sur la longitudinalité se fait en partie au détriment de la relation nord-sud.

L'image ainsi que le mobilier proposé font plus référence à un boulevard urbain qu'un village valaisan.

La grande diversité de végétation proposée risque de mettre en péril l'unité du projet.

Mobilité.

L'identification du séquençage paysager est très lisible et se traduit par un bon projet technique apportant des réponses cohérentes à l'objectif de modération.

VÉTROZ MEP Aménagement urbain en lien avec la route cantonale

La **Route cantonale (RC)** requilibrée fait partie de l'espace public de Vétroz. Un rétrécissement conséquent de la chaussée permet d'élargir les trottoirs et de créer des espaces de dilatation. Des bordures abaissées sur toute la longueur de la traversée en permettent un franchissement aisé. Des « bandes équipées » plantées d'arbres rythment, créent des couloirs/filtres et cadrent les vues ainsi que les perspectives. Elles participent ainsi à la réduction de l'effet couloir de la route.

La RC traverse la **Place de la Poste**, son statut de centralité (commerces et services) est affirmé grâce à un aménagement de vraie place. Les arrêts de bus y sont déplacés. Un tapis en béton coulé à moulé de « structure de vignes » est déroulé dans l'espace tout en intégrant la chaussée de la RD des marches, respectivement un élément de marche/bassin/aua angles nord-est et sud-ouest, mettront la place à niveau et la délimitent. Les endroits plats permettent de s'installer sur une terrasse de café ou tout simplement sur un banc à l'ombre des pins. L'élément d'eau fait partie intégrante de l'aménagement. Le ruisseau de la Route des Vignes est en partie deviné vers la place pour couler dans un bassin puis disparaître.

Le parking de la Place Centrale devient un espace public majeur de Vétroz : **Les Terrasses du Centre**. Elles sont orientées sur la RC mais connecté à l'axe historique qui lie la RC au noyau historique du village. Ces terrasses-jardins font partie intégrante des espaces publics du « Collier » et marque la « tête » de l'axe historique. L'espace se compose de trois terrasses : une première minérale et arborée pouvant accueillir les tables de restaurants puis deux terrasses végétales. Ces dernières font la liaison avec les espaces jardinés du Bourg.

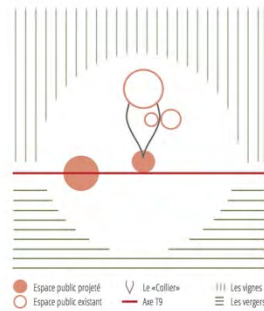
Espaces : une route re

Entrée de village

tationnement : del

Concept

Mobilité



Plan d'ensemble 1/500



Coupe AA' 1/200



Coupe BB' 1/200

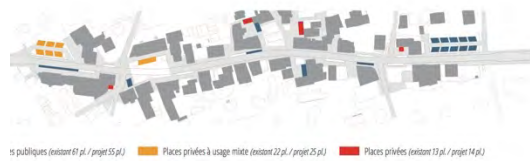


Coupe CC' 1/200

La route requalifiée, deux nouveaux espaces publics majeurs créés



Le projet prévoit deux parkings longue et moyenne durée en entrée de village et des places courte durée dans le centre



Végétation : quatre typologies d'arbres créent des ambiances végétales différenciées



Éclairage : deux types d'éclairage pour des ambiances nocturnes variées



VÉTROZ MEP Aménagement urbain en lien avec la route cantonale

Place de la Poste : un centralité renforcée



Les Terrasses du Centre : une porte d'entrée



Plan de détail 1/50



Plan de détail 1/50



Pin sylvestre



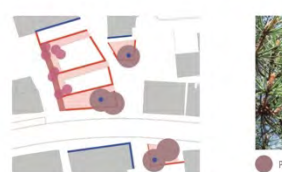
Béton sablé / bouchardé



Bassin



Mât avec spots h-8m



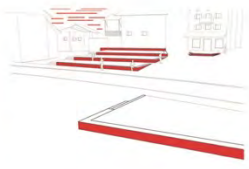
Pin



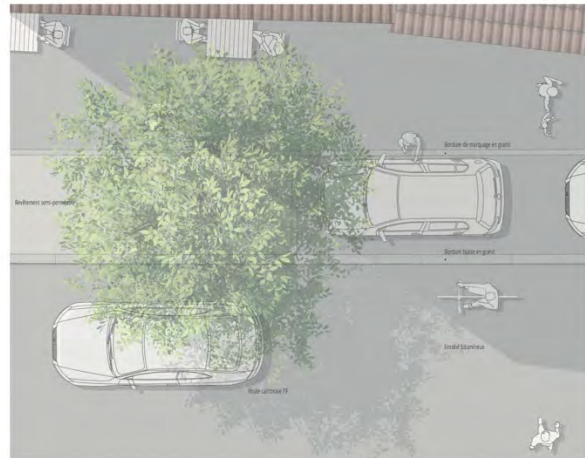
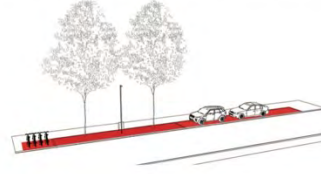
Ambiance - Place de la Poste

EMPREINTE

ée vers le Bourg



Route cantonale : un espace public requalifié



Plan et coupe de détail 1/50



stre Arbre de Judée Massif de l'ailée Revêtement semi-perméable Béton bouchardé Éclairage indirect



Mélange d'arbres à intérêt saisonnier
Acer cappucinum, Acer glabrum, Acer rubrum Candélabre h=5m



Ambiance - Les Terrasses du Centre

Hüsler et associés architectes paysagistes, Transitec.

Analyse.

Bien que la présence des ouvrages d'eau soient mentionnés dans l'analyse, leur concrétisation donnant du rythme au village est peu utilisée dans le projet.

Le village tourne le dos à la route, maisons abandonnées, peu de qualité architecturale, poche de parking, peu d'activité autre que celle liée au trafic... Le jury partage l'analyse dans son ensemble.

Projet.

L'objectif de requalifier cet espace route est peu abordé par le projet.

La forte présence du grand paysage (vignoble en terrasse, montagnes) est repris dans l'expression d'un tapis sur la place de la poste (sans relation avec les façades). La végétation (pins sylvestre, haies) est assez élégante, sauf pour les plantations des places qui restent peu compréhensible.

La volonté de marquer plus précisément la place de la Poste en rapport avec les autres ne convainc pas. De plus son expression par sa géométrie et son marquage au sol semble artificiel.

Le morcellement de la place du Centre en terrasses végétalisées souligné par des places de stationnement latérales à l'ouest renforce le sentiment de rue dédiée principalement à la circulation routière.

Transports.

Bien que novateur, le parti pris routier de ne pas identifier les flux piétons sur le cœur de la localité pose des problèmes de réalisation.



cohabitation

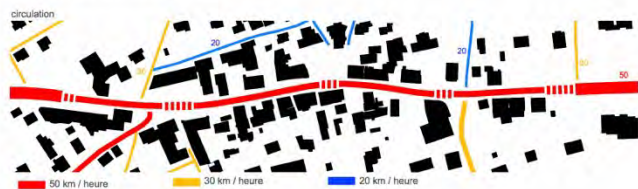
mandat d'études parallèles pour l'aménagement urbain en lien avec la route cantonale à Vétroz octobre 2016



Ainsi que le tissu ancien du village s'est développé sur le fond du coteau, la route s'est implantée plus bas, en limite de la plaine. Les bâtiments se sont installés de part et d'autre de cette route, regroupant les diverses activités du village (services, commerces, habitations, cafés...). Il semblerait que la plaine était encore occupée par les marais puis les vergers. Actuellement les activités se sont détachées de la route pour s'implanter dans la plaine (habitation, écoles). L'accroissement du trafic et la configuration des éléments induits (passages sous-voies, murilles...) ont peu à peu créé une coupure entre les deux zones (plaine et coteau) ancien et nouveau). La T8, comme dans de nombreux villages de plaine ne fait plus que traverser le centre, sans offrir un espace public.

La conception de la route cantonale montre que la voiture est considérée comme l'usage prioritaire : le plus part du temps, l'espace est réservé entre les deux fronts de rue. De l'empirisme actuelle de la chaussée découlent des trottoirs souvent trop étroits et interrompus par les routes latérales, les divers usages sont séparés, les vélos sont dirigés dans le centre villageois, les piétons envoyés sous terre pour leur sécurité, les déposes de bus à l'extérieur du village pour ne pas gêner le trafic.

Le but du projet est de rattacher la route cantonale à son contexte villageois pour en faire non seulement un lieu de circulation mais également un espace public. Dès l'entrée du village, la route cantonale doit se transformer en traversée de localité.



Deux enjeux majeurs doivent être abordés sur ce site : l'enjeu routier et l'enjeu urbain.

enjeu routier

Il s'agit d'une part de permettre une circulation saine et sécurisée sur la traversée du village et cela pour tous les usagers (véhicules privés et publics, vélos, piétons...), d'autre part de diminuer la vitesse effective sur cette traversée villageoise tout en diminuant le trafic par l'utilisation des voies de transit (autoroute et réseau collectif).

Pour cela différents moyens sont mis en place :

Dans le but de ralentir le trafic, le tracé de la route est légèrement modifié pour créer des points d'inflexion en augmentant sa courbure.

Les deux points d'entrée du village est / ouest sont identifiés et traités. D'une part la route subit un placement de la chaussée et d'autre part un lot est mis en place.

Pour indiquer un changement de statut, Les milles et l'arborisation signalent que la route cantonale se transforme en traversée de village.

La mise en place de bornes polyvalentes en différents points du village facilite les traversées piétonnes.

La diminution de la largeur de la chaussée permet un élargissement des trottoirs, le côté amont, au sud, est favorisé.

enjeu urbain

Le but principal est de diminuer les nuisances induites par le trafic pour favoriser un développement harmonieux des abords de la route et offrir des traversées piétonnes.

Identification des lieux où des interventions minimales permettraient d'atteindre ce but : à 3 reprises, l'espace routier s'élargit et les fronts bâtis forment des places. Elles se situent sur les continuités piétonnes à l'échelle du village aux lieux où une traversée coteau / plaine est aisée : devant la zone des commerces, côté est, au centre du village, où divers cafés sont établis et devant l'ancienne école à l'ouest.

En ces trois lieux stratégiques, mise en place d'espaces en pavés qui définissent des espaces piétons (terrasses de cafés, arrêts de bus, espace public...) et des îlots polyvalents. Un revêtement différencié (pavés) coupe les lignes de fuite, les espaces piétons se prolongent sur la route.

place de la poste : lieu commercial, regroupe le plus grand nombre d'activités urbaines en lien avec les divers services et commerces. C'est là que l'arrêt de bus est implanté, directement en lien avec les activités. Sur la chaussée, il aura un effet ralentisseur sur le trafic. Quelques cases de stationnement de courte durée sont mises en place. Le passage sous voie est supprimé, permettant la mise en place d'espaces suffisants pour les arrêts de bus, le stationnement, les terrasses et les lieux de rencontre. Une borne centrale est mise en place centrale, seul lieu où l'ancien village descend jusqu'à la route. Actuellement, seul l'accès protège la pente du vieux village jusqu'au bord de la chaussée. Le parking, par son apaisement, se détache du village et accentue la coupure avec la route. La création d'un plan incliné permet d'intégrer toute la place dans la pente du vieux village. Le stationnement est réorganisé autour du mur construit en limite de la place. Les anciennes arènes de l'ancien café de la balle pourraient être retrouvées et redonner un front harmonieux à la place et à la route. La liaison piétonne à l'aval en continuité du passage piéton est physiquement possible mais exige quelques aménagements.

place est : la suppression du passage sous voie permet de retrouver une qualité et une continuité à la circulation piétonne. Le décalage de la chaussée à l'aval élargit un espace tampon en prolongement de la cour de l'ancienne école et met en place sous les sauts nécessaires à la sécurité des piétons. La mise à jour du rubeau permet de retrouver la continuité avec l'axe piéton important et le quartier d'immeubles dans la plaine.



PROFILS TYPES Rote centraux polyvalents : (chaussées 2.9 m / tol 2 m / chaussée 2.9 m)

La bande centrale, réservée aux véhicules, la chaussée est facilitée, les traversées piétonnes.

Les gabarits nets entre les bords de chaussée sont conformes à la norme VSS : un poids lourd à 50km/h doit avoir 2.9 m pour l'espace de roulement et 30cm de part et d'autre des bords pour le gabarit d'espace libre.

Espaces intermédiaires (coteau 1.2 m / 4.6m centre)

Depuis les entrées est et ouest du village et les intermédiaires entre les places. Aujourd'hui la vitesse légale est de 50 km/h mais le projet doit permettre d'insérer une vitesse de 30 ou 40 km/h dans le futur. Afin d'assurer une vitesse effective ralentie dans l'intervalle, afin d'assurer un meilleur confort des trottoirs et surtout une réversibilité de l'aménagement nous proposons un noyau central de 4.80 m. Le gabarit de la chaussée autorise une circulation à 50 km/h, mais favorise une vitesse effective de 40 km/h, vitesse plus adéquate pour la traversée d'une localité. Le gabarit total de la route est de 7.20 m y compris bandes cyclables, ce qui est amplement suffisant pour une route à 50km/h. L'absence de ligne médiane a également un effet modérateur. Les bandes cyclables resserrent visuellement la chaussée et éloignent les véhicules du trottoir. Peu d'interventions sont nécessaires pour un passage à un 30 km/h : suppression des passages piétons, points au sud et élargissement des bandes cyclables.

ARBORISATION ET MATERIAUSATION

Dans les trois lieux stratégiques des bords de route, les esplanades en pavés sont consultées. La surface de roulement elle-même est maintenue en enrobé pour le confort sonore des villageois. Alors que les arbres sur l'île permettent de devenir un signe du changement de statut de la route cantonale vers une traversée de village, les arbres en bord de route animent les esplanades et offrent un paysage harmonieux. L'éclairage de la chaussée est maintenu dans son caractère routier alors que celui sur les esplanades souligne les façades existantes. Le passage en grès est prévu sur les avant places de bâtiments à affectations publiques, il souligne le caractère villageois de Vétroz.



plan place de la poste 1-200



coupe sur la place de la poste 1-200



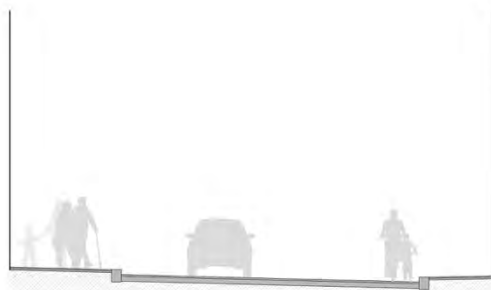
coupe sur la place centrale 1-200



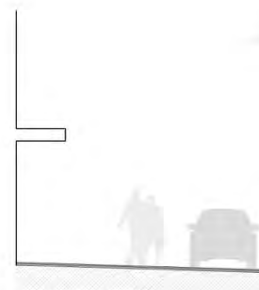
coupe sur cour ancienne école 1-200

cohabitation

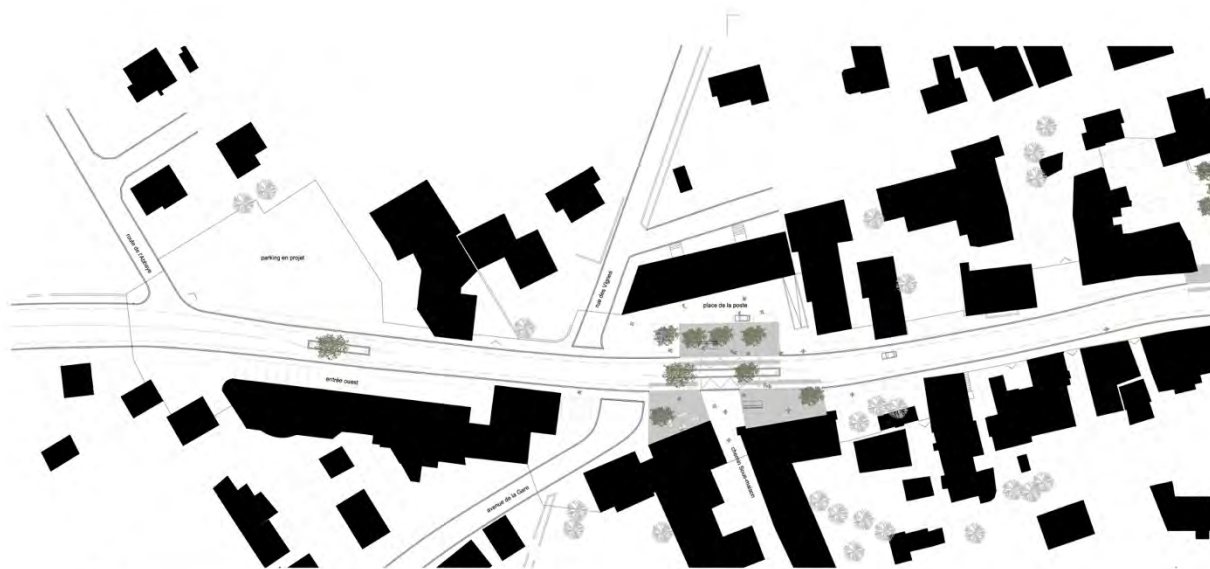
mandat d'études parallèles pour l'aménagement urbain en lien avec la route cantonale à Vétroz octobre 2016



coupe de principe sur espaces intermédiaires 1-50



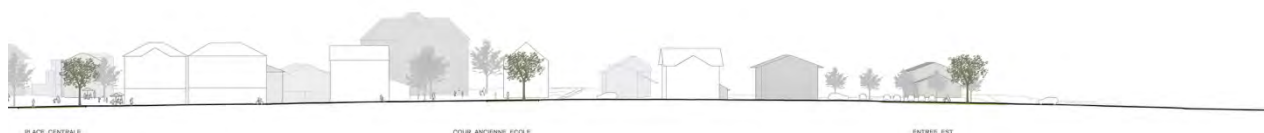
coupe de principe sur places 1-50



plan 1-500



coupe sur route T9 1-500



BFN architectes, Trafitec ingénieurs conseils.

Analyse.

Les activités se sont éloignées de la route laissant place à des aménagements renforçant la césure entre les deux parties du village. La circulation motorisée relègue les autres usagers, vélos, piétons, arrêts de bus à des sous espaces.

Projet.

Dans le but de renverser la logique route-village aux endroits de forte densité (les trois places) le projet propose de rapprocher la vie de la route au travers d'esplanades (la logique multiple des esplanades reste encore à caractériser).

Le projet propose la mise en relation du vieux bourg en pied de coteau avec la forme longitudinale de la route. Il s'appuie sur les places, en particulier la place centrale, en pente douce avec la création d'un vis-à-vis en front bâti en requalifiant les arcades du café de la Treille.

L'identification des lieux de vie et la tendance à inverser la logique actuelle sont très appréciables. L'effet de couture obtenu est séduisant.

Néanmoins, le minimalisme du traitement (sa simplicité apparente) laisse le champ libre des possibles très (voir trop) ouvert. Les accrochages peu précis donnent une sensation de flottement. Une certaine approche par trop « graphique » perd l'objectif de spatialisation des espaces.

L'arborisation (en route, des hautes tiges, hors route avec les existants ou à planter) et l'éclairage distinguant les fonctions renforcent la cohésion du projet.

Mobilité.

En dépit des routes latérales qui s'interrompent pour laisser place aux trottoirs continus le long de la route cantonale, le confort donné aux piétons est insuffisant.

Le maintien de nombreuses places de stationnement dans les espaces de vie dessert le projet.



Traversée de Vétroz,
d'une route cantonale à la "rue" villa-
geoise (cantonale)...

Le paysage actuel de la route cantonale de Vétroz

Le village vigneron de Vétroz s'est développé sur le flan du coteau, en direction de la plaine, ouvert sur le Rhône. Progressivement, chemins villageois et cours d'eau se heurtèrent à la route cantonale, la RC1. Cette route se situe à la rupture de pente du cône d'alluvions, où s'est installé le village.

Cette route cantonale, ancienne « Route de Napoléon », qui bordait initialement le village, est donc devenue, ces dernières décennies, une traversée de localité, séparant le « vieux Vétroz », centre historique du village, avec ses anciennes bâtisses en balcon sur la plaine, du « nouveau Vétroz », quartier de villas, doté de nouveaux équipements collectifs et marqué par le mitage d'un territoire plat.

Vers la tranquillisation d'un espace public partagé

Aujourd'hui, on habite à Vétroz et on travaille ailleurs ; on traverse Vétroz, parce que c'est le chemin le plus court, l'attractivité du village ayant disparu sous la pression du trafic de la route cantonale.

Avec le projet de report du trafic sur d'autres axes pour soulager la traversée, le développement des transports en commun ainsi que l'attrait pour les modes de déplacement doux, l'aménagement de Vétroz peut aujourd'hui être envisagé.

Nous proposons de redonner à la traversée de Vétroz son statut de „rue” avec ses qualités d’espaces publics, en terme de continuités d’aménagement en respectant sa fonction de „route cantonale”.

Cet aménagement puise sa matérialité et son identité du contexte existant, tout en hiérarchisant les principes d'aménagement d'une « rue cantonale » en zone villageoise, apte à être reproduit ailleurs.

L'aménagement de cette traversée passe par la tranquillisation des voies de circulation et la redistribution du partage de cet espace public entre usagers. Il s'agit de réduire la vitesse par l'aménagement et la sensibilisation de la traversée, sans changer le régime de vitesse légal de 50km/h.

Double identité de la traversée de Vétroz

A Vétroz, la route cantonale offre deux façades, aux perspectives et paysages bien distincts.

Sur l'amont, le coteau, recouvert de vignes, ponctué de sources et ruisseaux au tissu urbain dense et historique.

Sur l'aval, le tissu urbain est clairsemé et régulier avec une façade sud rythmée par de nombreuses percées visuelles sur le grand paysage. L'aménagement asymétrique du projet est un reflet de ces deux identités. La rive nord se dilate et forme places et placettes, quand à la rive sud elle est rythmée et régulière.

TPOLOGIES DES TRAVERSÉES DES CENTRES

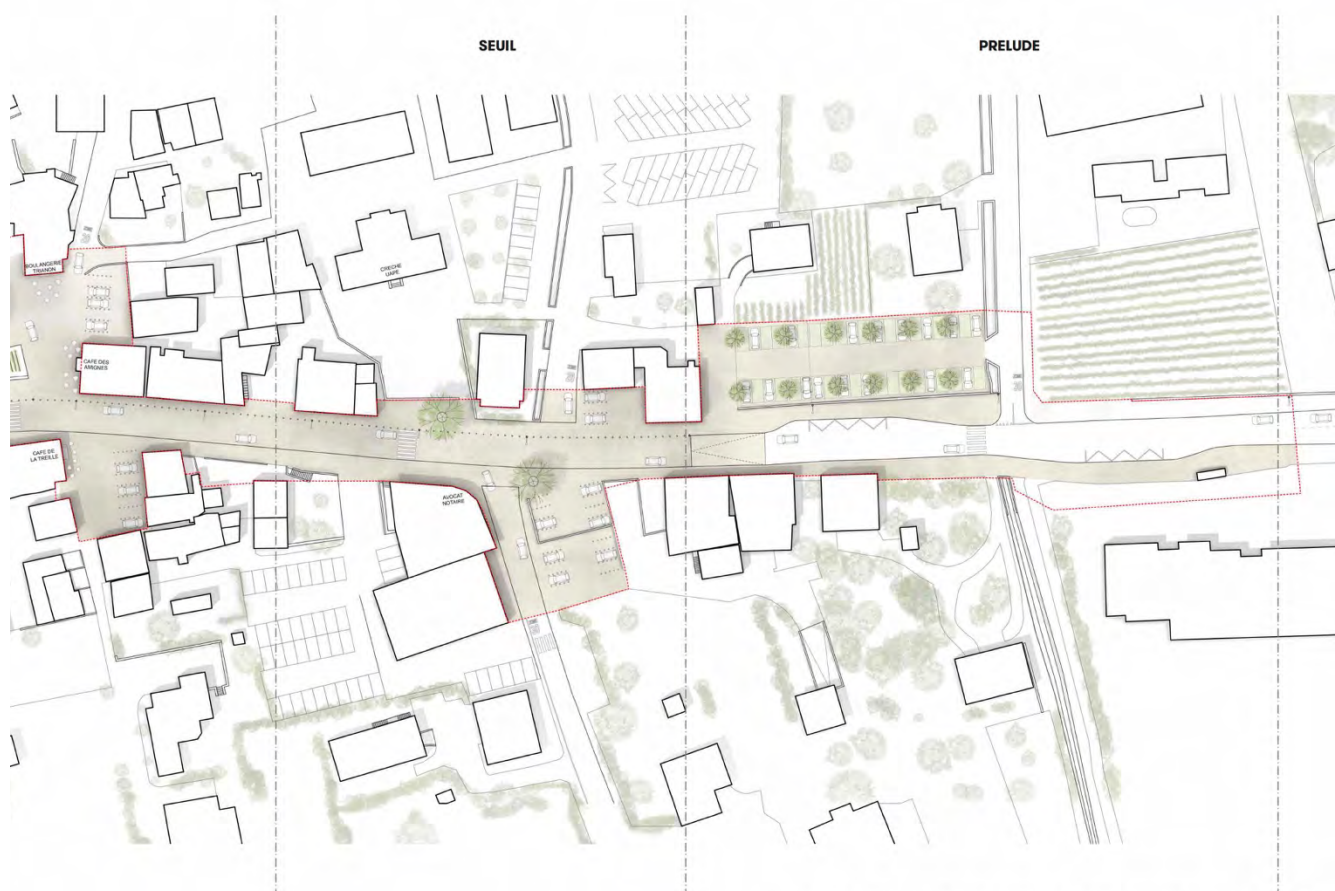
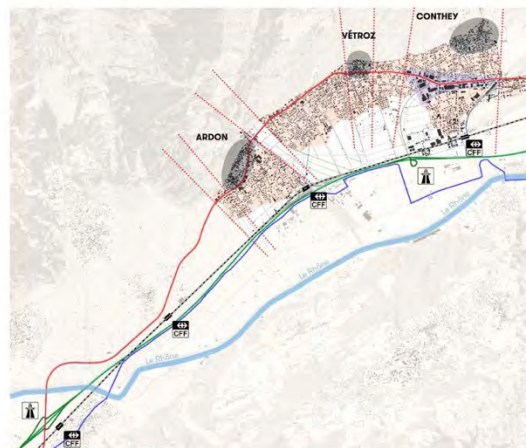
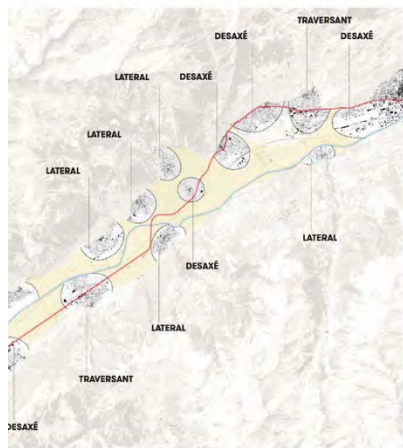
- ROUTE CANTONALE
-  RHÔNE
-  ZONE LIBRE
-  TISSU BÂTI



COUPE SUR LE GRAND PAYSAGE



SÉQUENCES DU GRAND PAYSAGE



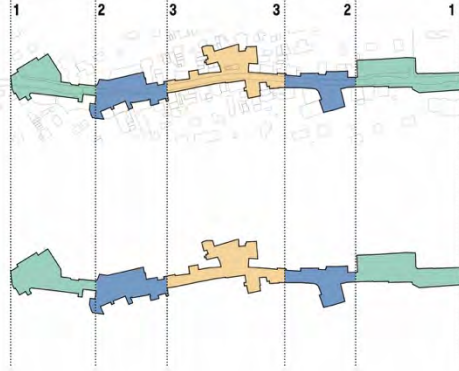
SÉQUENCES

Un projet rythmé de séquences

L'aménagement qui propose de désoluer un grand tapis sur la route cantonale est modulé selon des séquences : les préluces, les seuils et le centre. Ces séquences permettent d'articuler cette rue en fonction des différents usages. Elles se déclinent en terme d'ambiances et d'atmosphères.

- Les préluces, des séquences de signalisation sont en contraste avec le traitement routier habituel de la route cantonale.
- Les seuils marqués par un changement de niveau et de grande arête sont bordés de commerces.
- Le cœur du village accueille une place, une fontaine et un arbre central.

Si les spécificités locales définissent la forme finale de l'aménagement, les séquences avec leur ambiance se retrouvent quant à elles de village en village. Cette répétition permet une appropriation et une reconnaissance par l'usager ceci à l'échelle du territoire valaisan.



COUPE SEQUENCE PRELUDE 1:200



PLAN SEQUENCE PRELUDE 1:200

REDIMENSIONNEMENT

Redimensionner la chaussée en fonction des usages

Le projet propose un aménagement du sol simple et unique. La largeur de la route cantonale est redimensionnée, les rives élargies et la chaussée refaite.

Aux préluces, le marquage usuel routier est effacé et un changement de matérialité ou sol marque le passage à l'entrée du village. Seul le marquage des traversées piétonnes et des arrêts de bus reste visible. Ce changement de signalétique routière usuelle sensibilise l'automobiliste à l'entrée de la zone villageoise.

Dans la traversée, la rue est alors traitée de façade à façade, avec la même matérialisation.

Zone de transition verticale

Les « zones de transition verticale » permettent le passage entre les séquences « seuils » et « centre ». La chaussée remonte de 12 cm à 3 cm par rapport au trottoir sud et de -12 cm à 3 cm par rapport au trottoir nord sur une distance de 16 m soit une pente inférieure à 1%. Le « décalage vertical » provoqué par la zone de transition n'a pas d'incidence sur la circulation des transports publics.

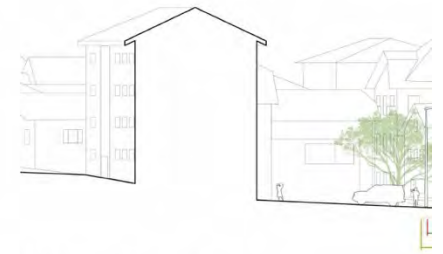
Signalétique et marquage modes doux

Il a été décidé de ne pas séparer les flux de trafic dans la traversée de village mais de favoriser au contraire la mixité des modes. Cette configuration sans marquage routier a pour effet de tranquilliser le trafic réduisant à la fois les nuisances sonores et améliorant la sécurité de l'axe. La route qui alors séparait le village est réduite à une ligne de grout, qui recoupe les espaces publics du « vieux Vétroz » à ceux du « nouveau Vétroz ». Tout le reste (cloches, grilles de sol...) ne devient que ponctuation répondant aux normes nécessaires aux routes cantonales et assurant la sécurité des enfants et des malvoyants.

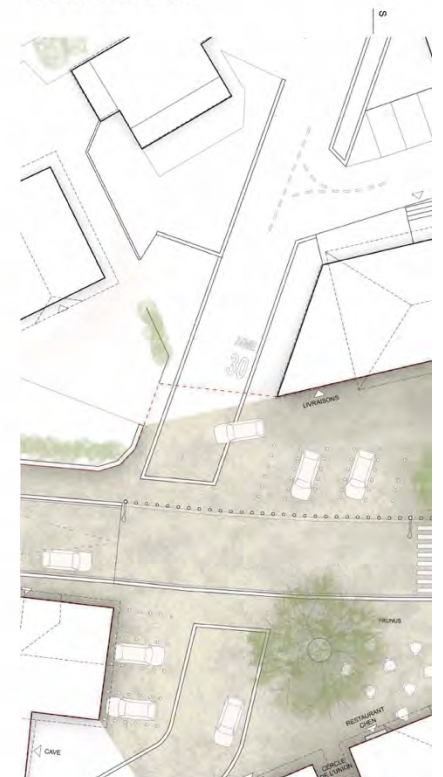


REDIMENSIONNEMENT
ROUTE ACTUELLE

PLATEAU



COUPE SEQUENCE SEUIL 1:200



PLAN SEQUENCE SEUIL 1:200

MATERIALITÉ

Nuances

L'enrobé choisi pour des raisons de mise en œuvre et d'économie, posé sur la chaussée ou sur les espaces de circulations de mobilité douce, contraste avec un enrobé traditionnel routier.

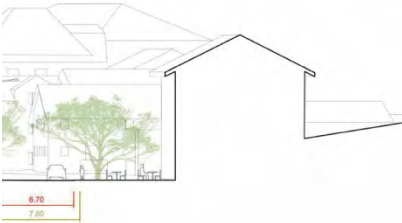
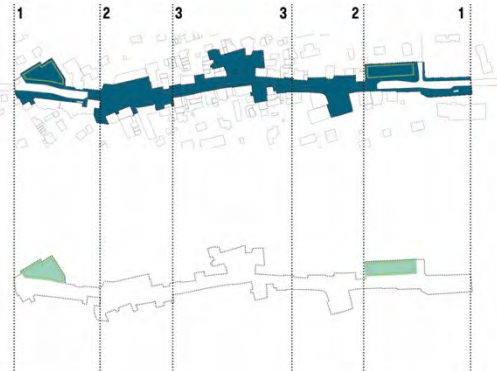
- La couleur (gris/beige) rappelle les aménagements du village.
- Les granulats de gros calibre, émergeant de la couche bitumineuse de finition, sont rendus visibles par un grenailage. Ils rappellent que cet espace, précieux, était un ancien chemin ou pied des vignes. Ils sont d'origine différente de ceux qui sont traditionnellement utilisés dans les enrobés routiers, afin que leur présence soit encore là, sur la durée.

Les zones de parking dans les séquences pré-luées sont traitées en gravier stabilisé herbé, apportant une nouvelle hiérarchie.

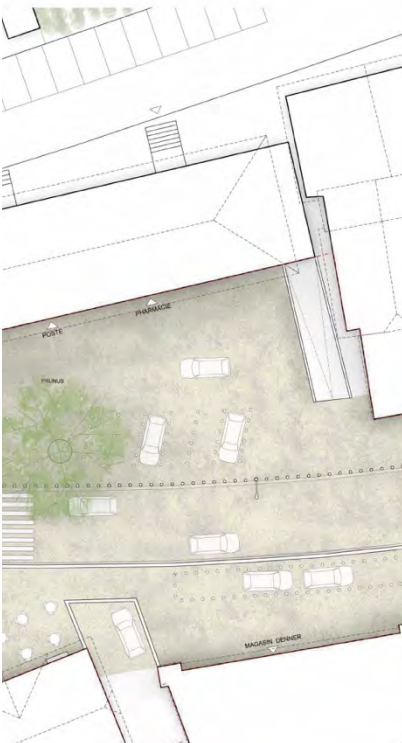


**1. ENROBÉ
GRENAILLÉ
DRAINANT**

**2. GRAVIER
STABILISÉ**



COUPE SEQUENCE CENTRE 1:200



PLAN SEQUENCE CENTRE 1:200

MANDAT D'ETUDES PARALLÈLES POUR L'AMÉNAGEMENT URBAIN EN LIEN AVEC LA ROUTE CANTONALE À VÉTROZ

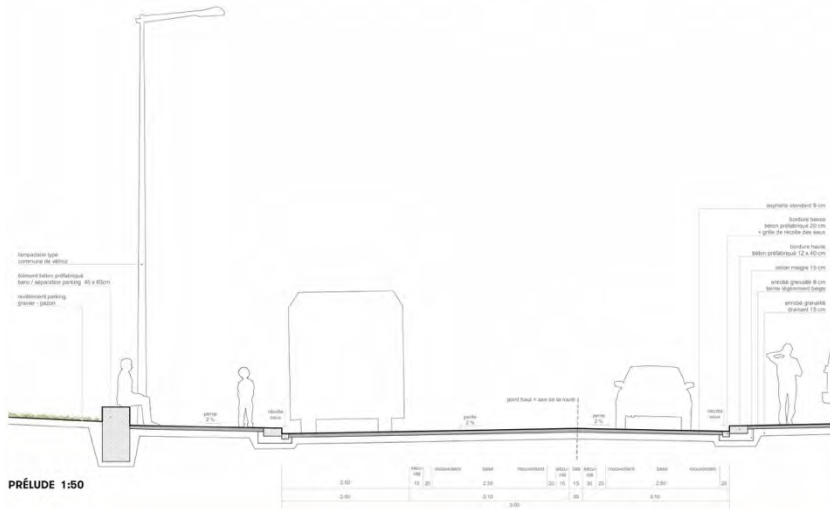
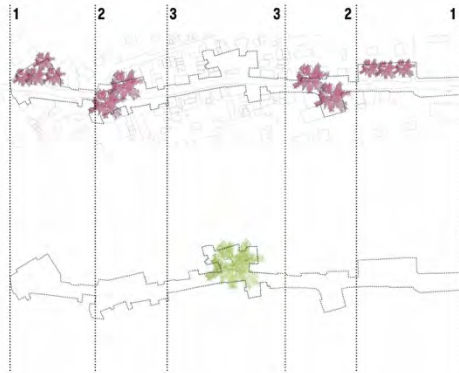
VÉGÉTATION

Seuils et entrée

Les préluces et seuils accueillent des prunus. Les préluces sont aménagés en ligne et les seuils ponctuellement. Le paysage planté varie au cours des saisons et représente ainsi un élément identitaire marqué. Le prunus est une analogie à la culture de la vigne, il est planté sur tige, il laisse passer le regard. Sa floraison est un événement exceptionnel au cours de l'année. Aux seuils, les prunus plantés en cîpèle, forment un vis-à-vis et dialoguent par-dessus la chaussée. Leurs branches et feuillage ont une empreinte sur la route cantonale. À leurs pieds, cerclés par du gravier gazon, la végétation peut pousser.

Centre

Le pin sylvestre en référence à l'essence déjà présente à Vétroz marque la place centrale. Une plantation de 3 pins accompagne par son jeu d'ombres le changement des saisons.



PRÉLUDE 1:50

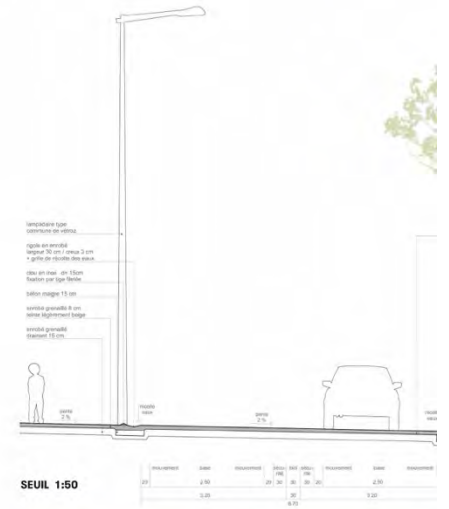
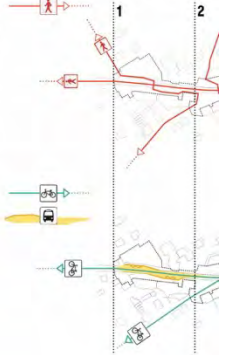
MOBILITÉ DOUCE



Perméabilité transversale

Tous les utilisateurs, piétons, vélos et véhicules partagent avec harmonie le même espace public. Les passages piétons, sont positionnés pour favoriser les flux doux Nord-Sud. Le nouvel aménagement intègre le parcours suisse mobile ainsi que la traversée usuelle à vélo du village. Les préluces accueillent les arrêts de bus déjà existants.

L'aménagement des arrêts est maintenu en baïgnoire avec une implantation des passages pour piétons en sautoir (en amont des arrêts dans le sens de circulation). Les passages pour piétons sont situés en amont des arrêts dans le sens de circulation pour assurer les distances de visibilité nécessaires.



SEUIL 1:50



PRÉLUDE

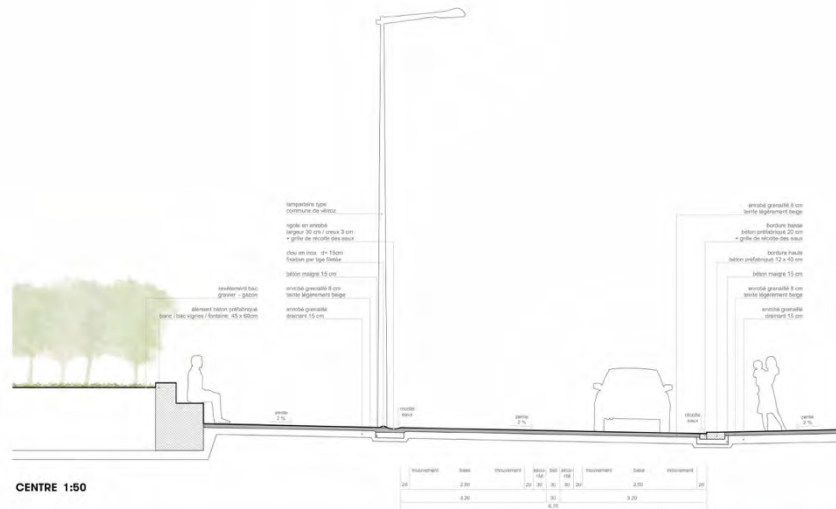
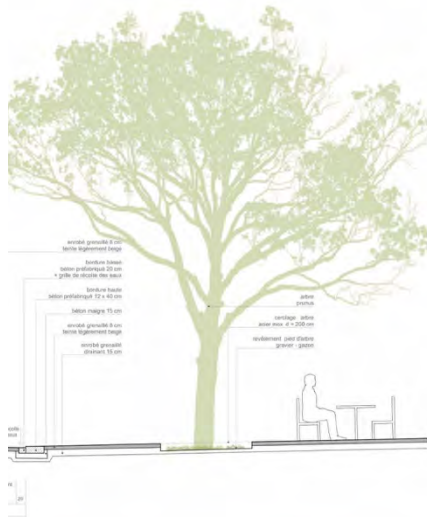
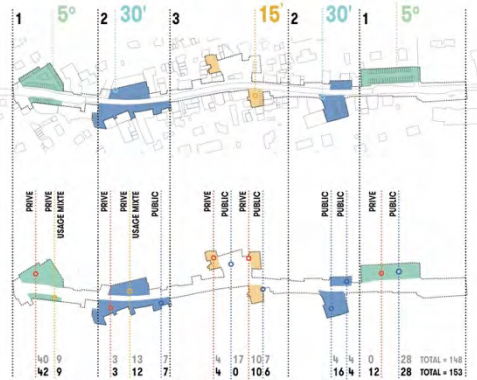


SEUIL



Le parking dans sa temporalité varie suivant les séquences. Les préluces accueillent le parking longue durée soit 5 heures, les seuils du moyen terme soit 30 minutes et le centre du court terme soit 15 minutes. Les voitures stationnent sur un lit de gravier-gazon, perméable. Les coilloux rappellent ceux de la vigne. L'arborisation des prunus se fait sur tige afin de garder l'ouverture sur la plaine et les coteaux.

Dans les seuils les places de parc sont marquées par des clous afin que les sols restent unifiés. Le marquage est identique à celui de la route. Le nombre de place est maintenu mais redistribué.



CENTRE 1:50



CENTRE

Mijong architectes, RGR ingénieurs conseils, stadt raum verkehr, hors champs.

Analyse.

La route actuelle est définie par deux rives positionnées sur la jonction reliant le coteau à la plaine. Elle génère une importante pression sur les riverains.

Projet.

Le projet propose de passer d'une route cantonale à une rue cantonale.

On entre dans le dispositif par les seuils, puis on évolue à l'intérieur d'espaces publics avec des ambiances propres.

Le projet est défini par deux préludes, deux seuils, encadrant un tronçon central, dit du cœur du village où est aménagée la place centrale, qui se différencie quant aux usages et donc aux ambiances. La différenciation réelle entre les seuils et les préludes peut paraître ambiguë à l'utilisateur.

La proposition de la fontaine sur la place centrale n'est pas convaincante. Elle casse l'effort appréciable d'aménagement de façade à façade du revêtement.

La métaphore suggérée entre la succession d'espaces publics avec les espaces habités est séduisante mais elle est contredite par les détails de réalisation comme les mats d'éclairage, imposant une image trop routière.

Mobilité.

Le passage de la route à la rue induit un rétrécissement du gabarit routier (jusqu'à un minima de 6.70 m), libérant aussi de la place pour les trottoirs.

Le passage préluide-seuil se fait par un décrochement vertical inférieur à 1% qui apporte une réelle sensation de limite tout en respectant les contraintes.



Lignes de vie

mandat d'études parallèles pour l'aménagement urbain en lien avec la route cantonale à Vétroz

Echelle du territoire | ossatures paysagères

Un village basé en point d'intersection du réseau : la TD, ligne de séparation entre plaine et montagne

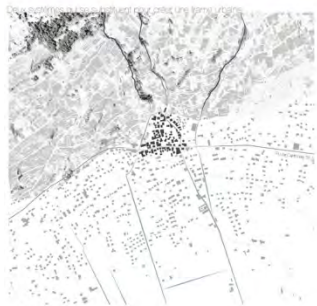
L'eau, la neige, la végétation, les granges, descendent depuis des siècles le versant sud de Vétroz, traversent le village, la route cantonale, puis continuent lentement jusqu'à Rhône. Les granges, qui suivent les torrents et les chemins, s'accrochent parfois aux murs et aux fenêtres, garnissent, gardant et révelant des courbes verticales, parfois basses, qui mettent à jour les rochers et qu'on se rend compte que elles résistent tout à l'échelle de Vétroz. Des murs, par les quelques lignes de vignes qui se prolongent jusqu'à la route, se présentent devant qui traversent un des hauts lieux de la viticulture.

Le village de Vétroz, s'adapte sur le versant sud de la vallée du Rhône. Situé en rupture de pente entre le versant sud et la plaine suisse, le village accompagne les courbes de niveau et s'intègre dans la topographie du site. La plaine du Rhône, les murs, les vignes et le village de Vétroz forment un tout indissociable. Ces lignes multiples d'altitude se superposent à un système de lignes verticales qui révelent la présence de l'eau. Des canaux, torrents et ruisseaux descendent le flanc de la montagne, entourant et ancrant le noyau villageois. Ce système de réseau d'eau est accompagné d'une végétation qui le rend visible.

Le développement du village dans la plaine au cours du 20^{ème} siècle et l'augmentation du trafic qui a sonné le village en deux parties. La voiture a pris le pas sur l'habitat de Vétroz et les habitants du village, impuissants, ont recherché une solution plus pacifique et saine.



Le paysage agricole : entre espace travaillé et sauvage



Projet à partir du sol
des structures horizontales (granges, végétation, fenêtrage, toitures, cheminements) sont
à l'origine du projet.



L'objectif des aménagements est de fournir une distribution équitable de l'espace et des profits entre chacun des utilisateurs de la voie, notamment en réduisant la prédominance du trafic individuel motorisé dans l'aménagement.

L'aménagement mis en place vise à intégrer les automobiles à la vie de la commune. La réduction de la vitesse est ainsi obtenue par des mesures d'aménagement et de modulation, tout en gardant le régime de circulation de 50 km/h. L'aménagement propose également la contribution spatiale des modes, tout en identifiant clairement sur les pages ou le long de la route cantonale certains secteurs ou traversées qui garantissent une traversée attractive et sécurisée des piétons. Dans ce contexte, les passages route-voies sont abandonnés.

Entre plaine et montagne



Mélange du village



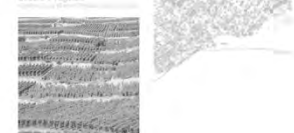
Structure hydraulique



Campagne



Structure végétale



CANTON DU VALAIS - COMMUNE DE VÉTROZ

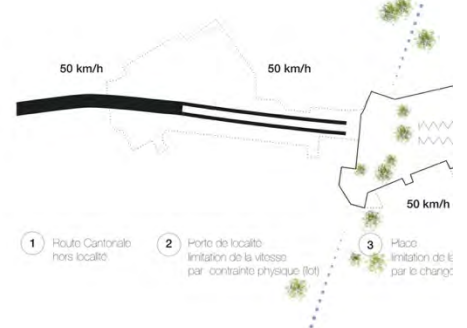
Echelle de la commune | la route cantonale : une limite infranchissable au-delà de la route cantonale, l'habitat se situe à un "ressac" continu et visible.



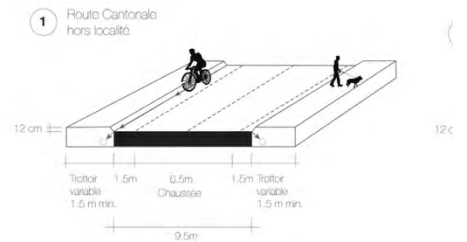
Mer à Vétroz, la rue de la route cantonale, l'habitat se situe à un "ressac" continu et visible.

La route cantonale, l'habitat se situe à un "ressac" continu et visible.

Aujourd'hui à Vétroz, la route cantonale, l'habitat se situe à un "ressac" continu et visible.



Terrain paysagère
Invasion de la vitesse par le visuel



1 Route Cantonale hors localité

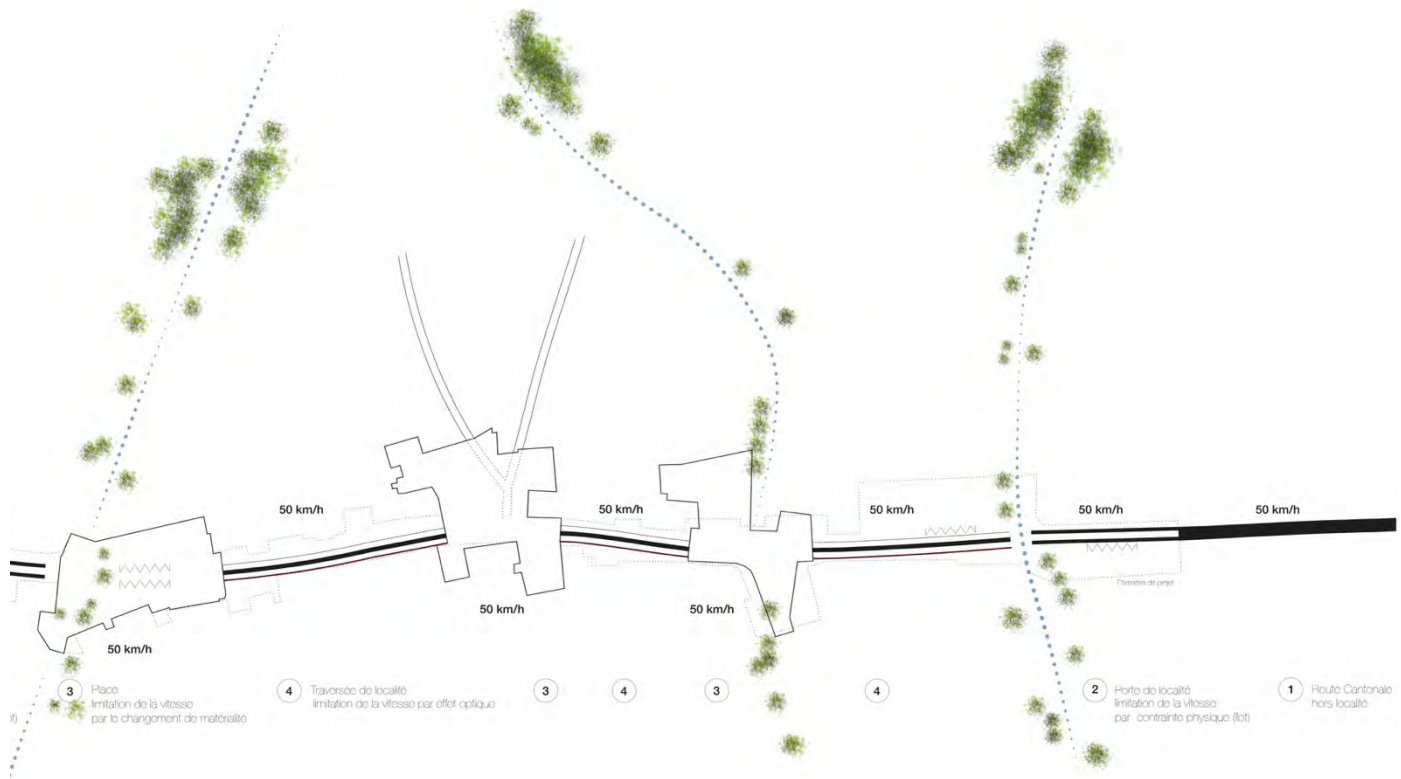


Coupe B-B' 1/2000

la limite infranchissable au coeur du village
F. J. 10/17



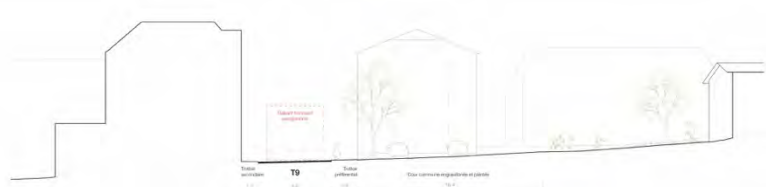
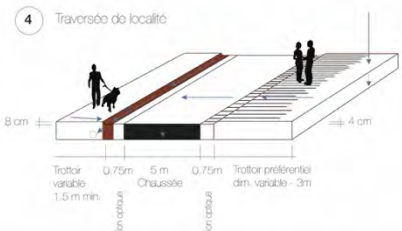
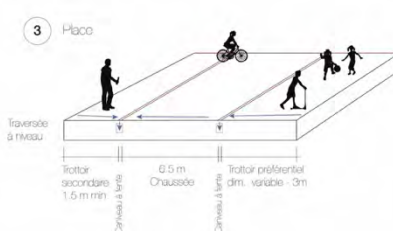
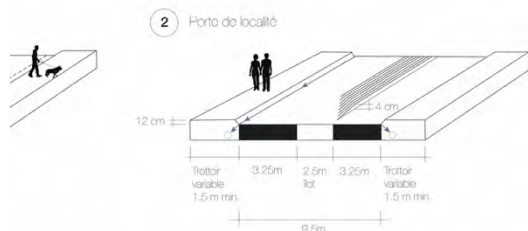
La route cantonale est aménagée selon différentes séquences:
 - RC hors localité (hors permis)
 - Porte de localité, avec des aménagements (lot, débordements horizontaux, etc.) permettant d'amoindrir un ralentissement.
 - Section courante du village dans laquelle le gabarit de la route est visuellement diminué par la création de bandes franchissables de part et d'autre de la chaussée, tout en garantissant un gabarit de 5.5m pour le croisement des véhicules lourds sans aucune circulation motorisée sur les trottoirs.
 - Les places du village, au droit desquelles l'aménagement crée des coupures visuelles pour l'automobiliste, afin de favoriser la coexistence des usagers et rendre les traversées plus attractives.
 A plus grande échelle, dans le but de diminuer la fréquentation de la T9 en traversée de Vétroz, il est recommandé de favoriser un agencement en peigne organisant les déplacements sur les réseaux structuraux de part et d'autre du village de Vétroz (par ex. au carrefour gracieux rue du Lardier).



Système
passé par le visuel

Traverse paysagère
limitation de la vitesse par le visuel

Traverse paysagère
limitation de la vitesse par le visuel



Couleur D-C 1/200





Trois ponts - Trois places

La route qui borde le village est complètement réhabilitée afin de rétablir le lien entre la partie haute et basse du village. Trois espaces publics majeurs sont ainsi mis en valeur : la place de la poste, la place centrale, la place de la foire. Elles forment en quelque sorte trois ponts publics entre le nord et le sud. La même matière relient les deux rives et séquence la grande route. Ce système va réajuster respectivement le trafic urbain. Des lignes structurées et traversent les places. Elles s'appuient la topographie naturelle du village tout en créant échos au vignoble en terrasses. Ces lignes génèrent des éléments appréciés par les riverains (bancs, trottoirs, fontaines...).

L'eau découle des lignes du pont et participe à l'aménagement des places. La rue retrouve une certaine perméabilité et autorise l'eau à s'écouler. Ces espaces préviennent ainsi l'accumulation d'eau superficielle.

La végétation s'insère dans les dents creuses du bâti et rythme la vie de la rue. Le grand rue qui traverse le village, de par ses trois nouvelles places et sa végétation haute et basse, devient riche d'espérance et d'intérêt pour le piéton que le cycliste mais aussi pour la voiture qui traverse le village de Vétroz. La 70 reprend sa place de cœur du village redonnant un lieu de vie à l'image du nouveau Vétroz.



Entrée ouest, place des commerces (Vue 1) :

un espace pour les usages du quotidien : accès, stationnement de proximité et accès direct au transport en commun.





place des commerces (Vue 2) :
rendre ouvert permettant de voir les places à la route tout en assurant la sécurité et le confort des usagers

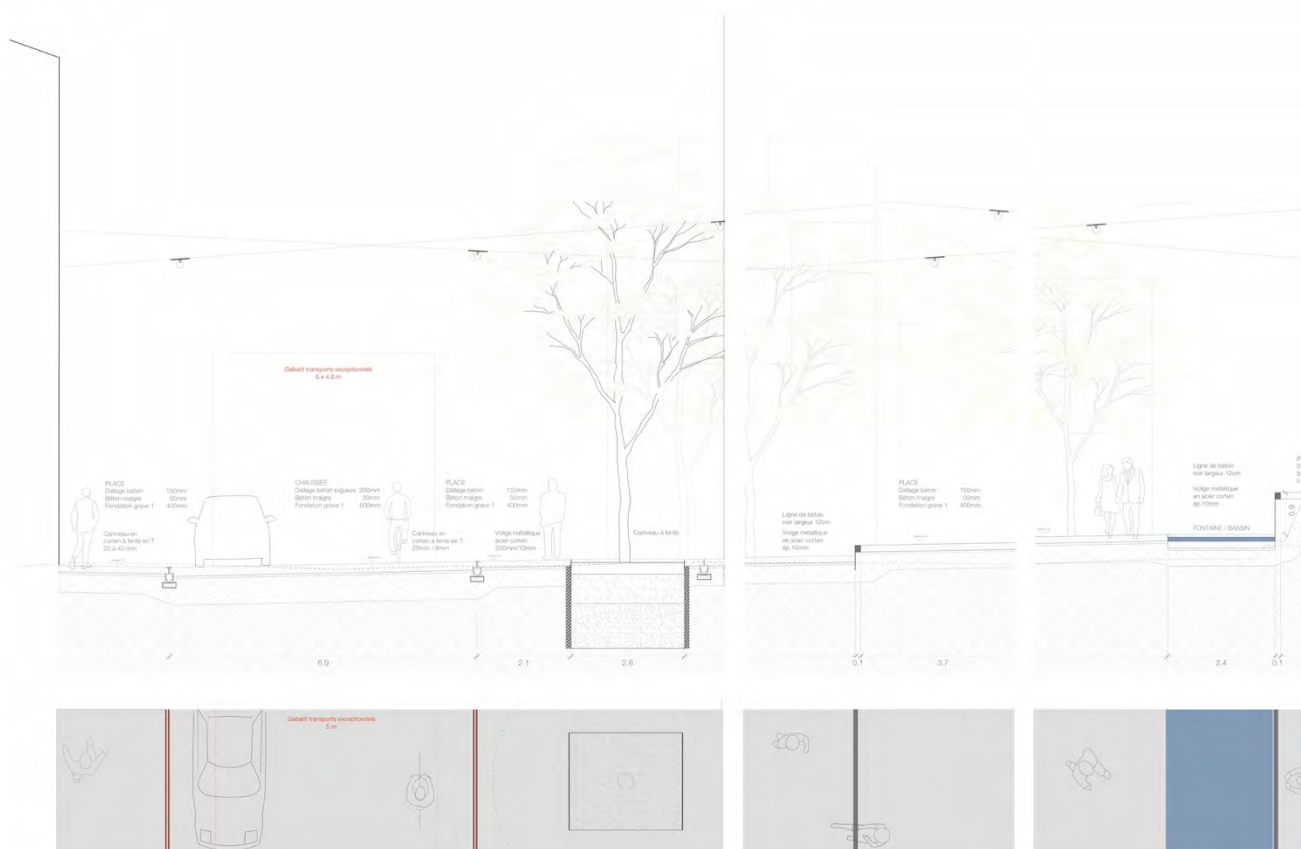


Route cantonale en traversée de Vétroz (Vue 3) :
un trottoir piétonnier qui permet de voir les places à la route tout en assurant la sécurité et le confort des usagers



Echelle de la matière I du bitume imperméable au sol poreux
Aménager l'espace public à l'articulation des systèmes longitudinaux et transversaux

Place centrale
Idee de stationnement pour accueillir une vue plane de village, montagne et plume avec l'eau et la topographie





Localarchitecture, CSD ingénieurs, paysagegestion architects-paysagistes, MSR planification en transports.

Analyse.

Le questionnement de la relation de la route avec le bâti et son territoire est décortiqué.

L'approche territoriale et paysagère est rappelée, descente des canaux boisés délimitant le bâti du vignoble et rupture de pente au lieu de la route cantonale, complétée par l'approche historique d'évolution de la fonction routière jusqu'à la césure actuelle.

Projet

Le projet s'ancre fortement sur les axes d'écoulement des torrents. Il offre de grandes qualités d'espaces exploités de façades à façades.

Le cœur du village est clairement « intra-torrent », marqué comme tel par des « entrées » au sol et dans la verticalité. Les espaces des places-ponts sont aménagés avec leurs ambiances, leurs identités propres, avec une continuité nord-sud au niveau du traitement de sol.

Le traitement de la place doit impérativement ne pas tomber dans la « banlieuisation » de la mise en scène et plus dans une ambiance rappelant les forces paysagères du lieu (les vignobles en terrasse).

Le traitement de l'éclairage rappelant les lignes de pente récoltant les eaux pluviales renforce la cohérence du projet.

Mobilité.

Le linéaire entre ces places est pensé pour donner le plus de confort possible aux piétons en sécurité, limitant visuellement sur la chaussée par une bande différenciée et par un trottoir dénivelé.

Le déplacement des poches de stationnement en périphérie permet de privilégier les espaces de vie.

L'utilisation et le positionnement des arrêts de bus comme modérateur naturel offre un réel avantage.

Conclusions et recommandations du jury

Au terme du jugement, le jury recommande le projet « lignes de vie » du groupement localarchitecture, CSD ingénieurs, paysagistes-architectes-paysagistes, MSR planification en transports pour la réalisation. Le jury émet à l'intention du lauréat les recommandations concernant la suite des études et la réalisation.

Le jury remercie les concurrents pour la qualité et la variété des projets rendus.



Vernissage et exposition.

La partie officielle du vernissage est agendée au mercredi 7 décembre 2016 à 17h00 dans les locaux situés sous la nouvelle place des vigneron.

Les projets seront exposés selon les horaires suivants :

Judi 08.12.16 de 11h00 à 12h00

Vendredi 09.12.16 de 17h00 à 18h00

Samedi 10.12.16 de 17h00 à 18h00

Dimanche 11.12.16 de 11h00 à 12h00