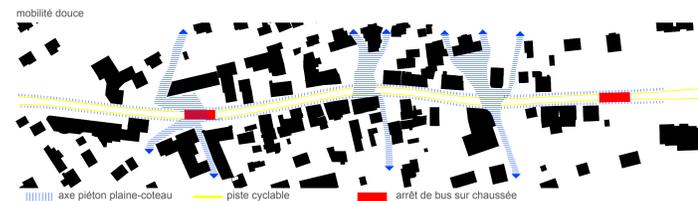
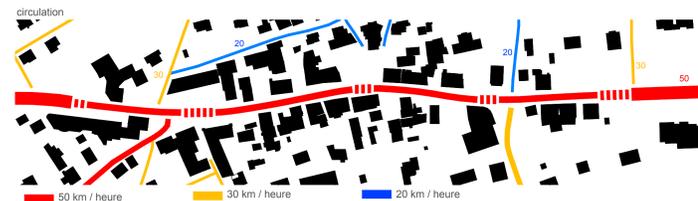




Alors que le tissu ancien du village s'est développé sur le fond du coteau, la route s'est implantée plus bas, en limite de la plaine. Les bâtiments se sont installés de part et d'autre de cette route, regroupant les diverses activités du village (services, commerces, habitations, cafés...) alors que 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 (habitations, écoles). L'accroissement du trafic et la configuration des éléments induits (passages sous voie, murets...) ont peu à peu créé une ceinture entre les deux zones (plaine et coteau / ancien et nouveau). La T9, 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 voirie est considérée comme l'usage prioritaire - la plupart du temps, l'espace est resserré entre les deux fronts de rue. De l'emprise actuelle de la chaussée découlent des trottoirs souvent trop étroits et interrompus par les routes latérales, les divers usagers 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 aisée 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 collecteur). 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 pincement de la dimension de sa chaussée et d'autre part un îlot est mis en place. Pour induire un changement de statut. Les mûrs et l'arborisation signalent que la route cantonale se transforme en traversée de village.

La mise en place de bermes 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 soleil, 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 créer des traversées piétonnes. L'identification des lieux où des interventions minimales permettraient d'obtenir ce but : à reprendre, l'espace routier élargi 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, mis en place d'esplanades en pavés qui définissent des espaces piétons (terrasse de cafés, arrêts de bus, espace public...) et des îlots polyvalents. Un revêtement différencié (pavés) occupent les lignes de routes. 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, les espaces de rencontre. Une berme centrale est mise en place pour garantir la sécurité des usagers.

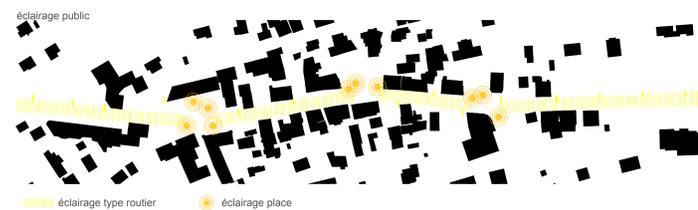
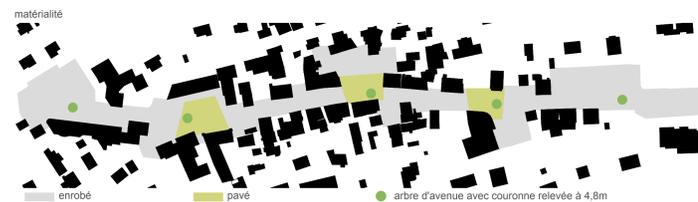
place centrale : seul lieu où l'ancien village descend jusqu'à la route. Actuellement, seul l'accès protège la pente du vieux village jusqu'au bord de la chaussée. Le parking, par son aplomb, se détache du village et accentue la ceinture avec la route. La création d'un plan incliné permet d'intégrer toute la place dans la pente du vieux village. Le stationnement est réorganisé autour du mur construit en limite de la place. Les anciennes arçades de l'ancien café sont retrouvées et redonnent 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 tous les outils nécessaires à la sécurité des piétons. La mise à jour du ruisseau permet de retrouver la continuité avec l'axe piéton important et le quartier d'immeubles dans la plaine.



PROFILS TYPES : îlots centraux polyvalents : (chaussées 2,9 m / îlot 2 m / chaussée 2,9 m) La bande centrale : resserre visuellement la chaussée et facilite les traversées piétonnes. Les gabarits réels 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 (cyclo 1,2 m / 4,8m 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'instaurer 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. Plus d'orientations sont nécessaires pour un passage à un 30 km/h : suppression des passages piétons peints au sol et élargissement des bandes cyclables.

ARBORISATION ET MATERIALIZATION Dans les trois lieux stratégiques des bords de route, les esplanades en pavés sont construites. La surface de roulement elle-même est maintenue en enrobé pour le confort sonore des villageois. Alors que les arbres sur îlots permettent de devenir un signe de changement de statut de la route cantonale vers une traversée de village, les arbres en bord de route animent les esplanades et créent 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 pavage 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

