

Commune de Savièse

Procédure sélective

Aménagements urbains de Roumaz et de St-Germain intégrant la restructuration de la route cantonale R60

Critiques des projets par le groupe d'évaluation

Les cahiers de la mobilité



Sommaire

1. Contexte général	p.4
2. Les équipes retenues et le groupe d'évaluation	p.5
3. Enseignements de la procédure	p.6
4. Conclusions du groupe d'évaluation	p.7
5. Critiques des projets	p.8 - 37

1. Contexte général

La route cantonale RC 60 traverse les villages de Roumaz et de St-Germain. Ce tronçon supporte un trafic moyen journalier de 11'000 véhicules/jour. L'aménagement actuel n'est satisfaisant ni pour la sécurité, ni pour le confort des usagers.

Cette procédure est engagée afin d'obtenir un projet permettant de réduire le gabarit de la chaussée pour inciter une diminution de la vitesse des véhicules, améliorer le confort et la sécurité des usagers des transports publics et des mobilités douces.

Le projet est sous-tendu par une lecture urbanistique et paysagère du territoire qui assure une hiérarchie claire et un caractère cohérent du réseau routier et des espaces publics.

2. Équipes retenues et groupe d'évaluation

Les **équipes retenues** sont les suivantes :

- Brodbeck roulet architectes associés, Transitec, ZS ingénieurs civils SA
- plarel, transitec, Schopfer et Niggli SA
- apaar, degré vert, Trafitec, Holinger
- profil paysage, Christe&Gygax, Guillaume Favre
- paysagestion, LocalArchitecture, CSD ingénieurs, mrs partner
- dv& architectes associés, ig group, transportplan

Le **groupe d'évaluation** se compose des membres suivants:

- Sylvain Dumoulin, Président de Savièse
- Bruno Perroud, Conseiller communal, Savièse
- Sébastien Brantschen, Chef de projet communal, Savièse
- Vincent Pellissier, Ingénieur cantonal, Etat du Valais
- Michel Maistre, ingénieur projets routiers, Service de la mobilité, Etat du Valais
- Patrick Sauthier, chef de l'arrondissement 2, Service de la mobilité, Etat du Valais
- Léonard Evéquoz, chef de projet, aggro Valais central
- Sylvie Rudaz, architecte-urbaniste
- Sandra Priod, architecte-urbaniste

3. Enseignements de la procédure

Sur l'ensemble du linéaire, une lecture continue et prioritaire de la route cantonale avec un trottoir préférentiel. Au droit des villages, un ensemble de mesures incitant les automobilistes à ralentir et des trottoirs traversants s'élargissant en placettes. C'est cette approche qui s'est avérée la plus adaptée au contexte spécifique de Roumaz et de St-Germain.

La qualité des articulations entre les différentes mobilités et la pertinence du traitement de l'espace public, notamment la finesse de la strate végétale, ont permis au projet « Croisées » (projet n°3) de se démarquer.

4. Conclusion du groupe d'évaluation

Au terme du travail, le groupe d'évaluation a tenu à souligner l'effort des concurrents dans la recherche de solutions aux problèmes posés. La qualité et la diversité des propositions présentées ont permis de comparer les différentes options et d'arrêter un choix.

À l'unanimité, le groupe d'évaluation recommande au maître de l'ouvrage de confier au groupement **apaar, degré vert, Trafitec et Holinger**, la poursuite des études en vue de la réalisation de l'aménagement urbain intégrant la restructuration de la route cantonale R60. Ce projet répond pleinement aux objectifs formulés notamment par une belle sensibilité au site et par la retenue de l'intervention.

Le groupe d'évaluation remercie l'ensemble des concurrents pour leur contribution à la recherche de solutions.

5. Critiques des projets

Les projets et les critiques du groupe d'évaluation figurent en annexe selon l'ordre ci-dessous :

1. Brodbeck roulet architectes associés, Transitec, ZS ingénieurs civils SA
2. plarel, transitec, Schopfer et Niggli SA
3. apaar, degré vert, Trafitec, Holinger
4. profil paysage, Christe&Gygax, Guillaume Favre
5. paysagement, LocalArchitecture, CSD ingénieurs, mrs partner
6. dv& architectes associés, Transportplan, IG group

Équipe 1

Brodbeck roulet architectes associés,Transitec,
ZS ingénieurs civils SA

Le projet propose de requalifier le **centre de St-Germain** de manière élargie jusqu'au centre commercial. Le traitement de sol en pavé de granit, déjà existant dans le cœur institutionnel du village, est prolongé de manière homogène sur l'ensemble du périmètre, à l'exception de deux grandes pelouses arborées.

Les voiries qui l'entourent (au sens large également) sont mises en **zone 30**. Chaussée et trottoirs sont traités de manière homogène en béton désactivé. De granulométries différentes, ils sont séparés par une bordure abaissée. À la hauteur de l'église, le parvis en pavé s'avance jusqu'à la chaussée. Au droit des accès depuis la route cantonale, le trottoir est traversant et des arbres d'ornement forment les portes d'entrée de St-Germain. Le stationnement de la rue du Stade est réduit et arboré.

Les **trois « poches historiques villageoises »** sont traitées de manière similaire au centre de St-Germain en pavé de granit, de même que la route cantonale qui les longe (en zone 30 et en béton désactivé). Les rues-places communales affluentes sont aménagées en pavé de granit. La suppression du rond-point de la rue de St-Germain permet l'aménagement de la rue-place de l'ancienne poste et incite à une modération de trafic.

Sur une portion limitée entre le centre de St-Germain et les « poches historiques villageoises », la route cantonale est maintenue à **50km/h**, la chaussée se démarque du trottoir par une matérialité différente (respectivement de l'enrobé noir et du béton désactivé) et par une bordure franchissable. Les traversées piétonnes reprennent la matérialité du trottoir en béton désactivé. Alors que les auteurs parlent du pavé de granit comme d'une matérialité associée au cœur de village et à son caractère patrimonial, le groupe d'évaluation peine à comprendre le choix du pavé pour l'aménagement de la **route de Caro**. Ce choix n'est pas non plus pertinent d'un point de vue de la protection contre le bruit et de l'économie de moyen.

Les propositions d'aménagement de la route cantonale en zone 50 km/h avec bordures biaisées ou en zone 30 km/h avec bordure basses ne sont pas conformes au cahier des charges et à la LHand. Les bordures plates posent également des problèmes de durabilité.

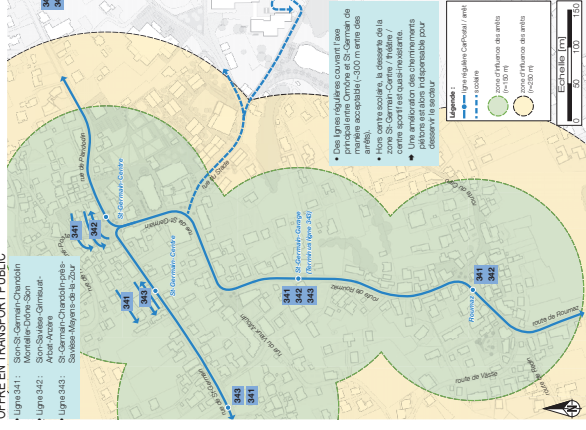
Enfin, il semble peu cohérent et contradictoire de proposer une zone 50 km/h pour la rue communale du Vieux Moulin alors que la route cantonale de St-Germain est mise en zone 30 km/h. Cette disposition n'incite pas non plus à l'utilisation de la future route de contournement, ni à une bonne accessibilité au centre de St-Germain.

Il aurait été opportun de proposer des cheminements piétonniers pour relier les arrêts de bus aux secteurs non desservis du centre de St-Germain, du Baladin et des commerces.

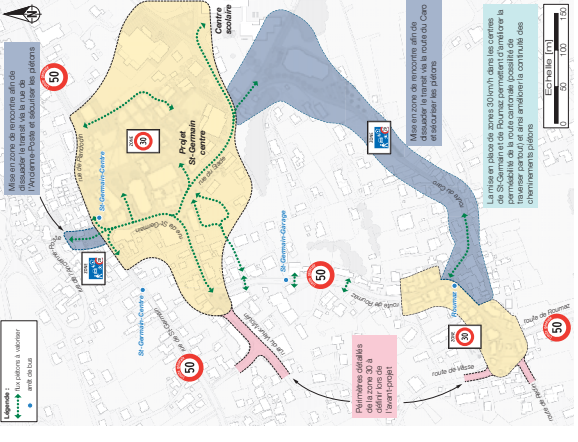
PRINCIPES DE MOBILITÉ

OFFRE EN TRANSPORT PUBLIC

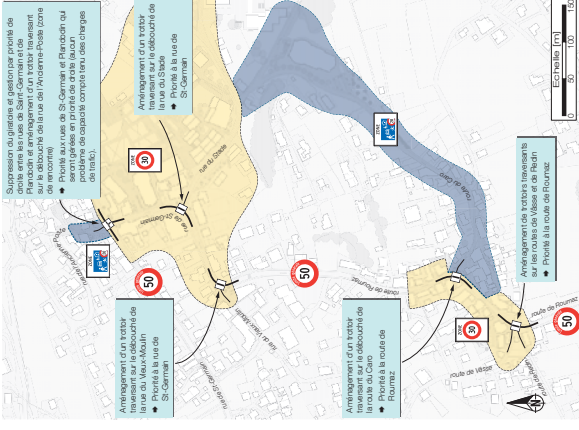
- Ligne 341 : Son-St-Germain-Chardonnin
- Ligne 342 : Son-St-Germain-Chardonnin
- Ligne 343 : Son-St-Germain-Chardonnin



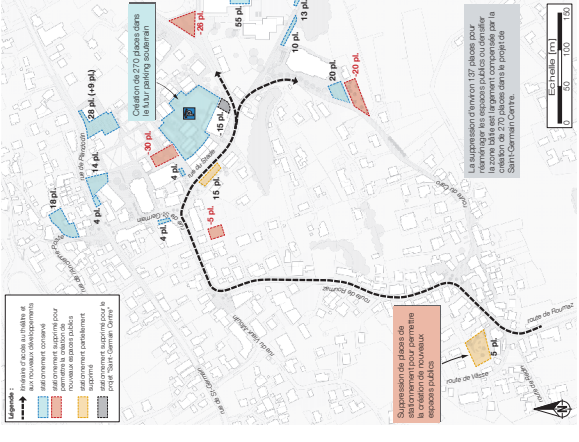
DÉFINITION DES ZONES 30 KM/H ET DE RENCONTRE (20KM/H)



EXPLOITATION DES CARREFOURS



BILAN STATIONNEMENT

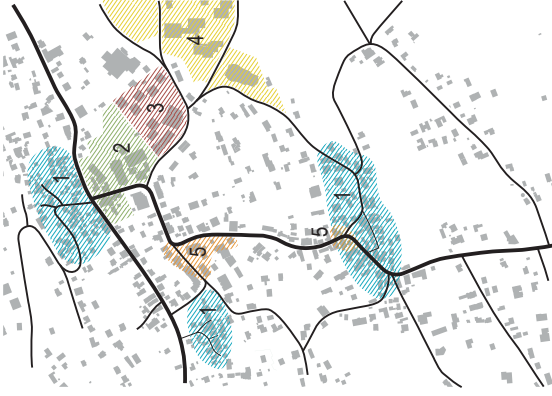


PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS

CONTEXTE



TISSU EXISTANT



1. Harmoniser le cœur du village d'après le plan directeur global / Renforcer l'axe du village et son identité / Favoriser et développer la mobilité douce tout en permettant une bonne accessibilité.
2. Connecter les anciennes poches historiques au cœur du village par l'extension de zones à vocation mixte / Valoriser le patrimoine et favoriser la découverte de l'histoire.
3. Renforcer les axes sur le grand paysage.
4. Recréer des zones de rencontre.
5. Sécuriser et améliorer la lisibilité de la route cantonale RC 60 / Assurer les continuités piétonnes.
6. Préfigurer la future urbanisation du centre villageois par l'espace public / Valoriser les perméabilités piétonnes.



MATÉRIALITÉS

REVÊTEMENTS

- 1. Zones 50 km/h

Chaussée

Revêtement en enrobé noir, identitaire d'un espace véhiculaire dans la mémoire collective et donc facilitant la lecture de l'espace public. Revêtement qualitatif et confortable pour les piétons, et sécurisant aussi l'hiver dans des terrains en pente, pour son côté antidérapant.

Trottoirs

Revêtement en béton désactivé fin, contrastant avec l'enrobé de la chaussée et distinguant de manière claire l'espace piéton de l'espace véhiculaire. Le béton désactivé fin est une unité et une dentelle à l'espace-voie de ces zones à vitesse limitée, et pour sécuriser le piéton dans ces lieux où les limites sont moins marquées qu dans les zones 50 km/h.

Traversées piétonnes

Revêtement en béton désactivé fin, contrastant avec l'enrobé de la chaussée et sécurisant ainsi les traversées piétonnes. Traitement qualitatif associé aux trottoirs du même matériau, que les usagers pourront assimiler aisément au piédon.

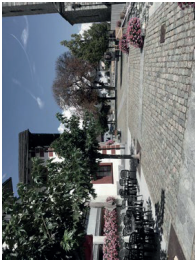
- 2. Zones 30 km/h

Chaussée

Revêtement en béton désactivé grossier, se différenciant de manière sensible avec le béton désactivé fin des trottoirs. Le même matériau qualitatif est utilisé pour donner une unité et une dentelle à l'espace-voie de ces zones à vitesse limitée, et pour sécuriser le piéton dans ces lieux où les limites sont moins marquées qu dans les zones 50 km/h.

Trottoirs

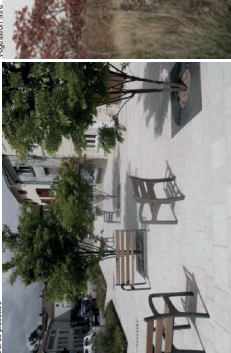
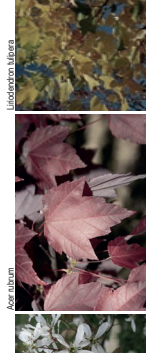
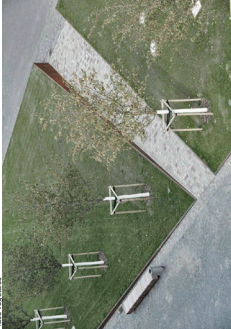
Revêtement en béton désactivé fin, à l'unisson de la zone 50, qui favorise la lecture de l'espace piéton dans ces deux zones. Revêtement qualitatif et confortable pour les piétons, et sécurisant aussi l'hiver dans des terrains en pente, pour son côté antidérapant.



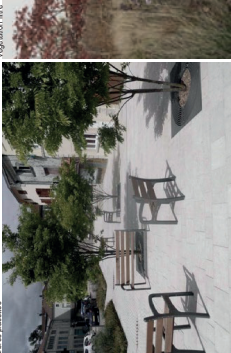
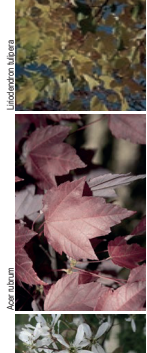
INTENTIONS PAYSAGÈRES

- 1. Nouveaux
Souligner un nœud important, annoncer la présence d'un espace public.
Autres types d'ornements, remarquables notamment de part leurs floraisons :
Prunus serotina
- 2. Espaces végétaux
En complément de la future place résidentielle de St Germain Centre il est proposé d'installer des arbres et des végétaux dans l'espace public, afin de créer un lien entre St Germain Centre et le plan de l'église de St Germain.
Une déclinaison paysagère est proposée en lien du stade (2b). Cet espace lie le groupe scolaire et le centre commercial de la Mgras.
Ces deux grands espaces de développement sont marqués par des arbres types à grand développement et aux feuillages denses et colorés en automne :
Liriodendron tulipifera et *Acer rubrum*
- 3. Placettes
Afin de valoriser le patrimoine de la commune et de dynamiser les pôles secondaires d'activités, des espaces de rencontre à petite échelle sont créés. Espaces publics de proximité mettent en valeur un tissu historique ou des commerces.

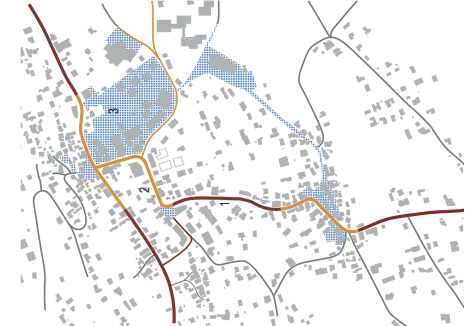
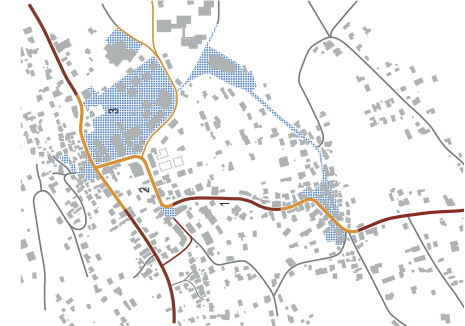
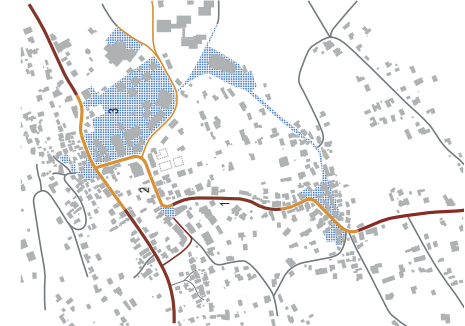
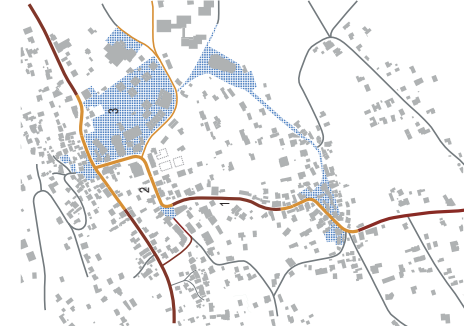
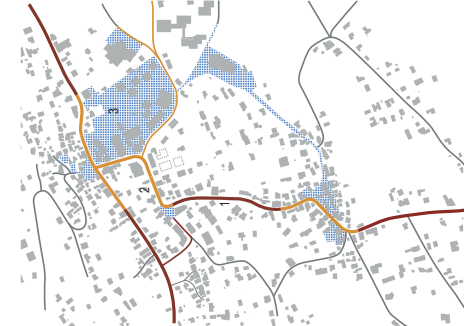
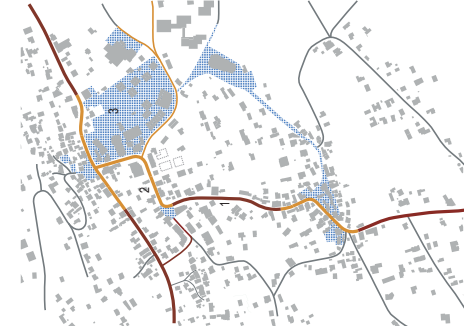
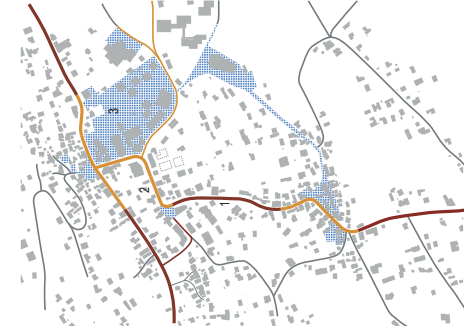
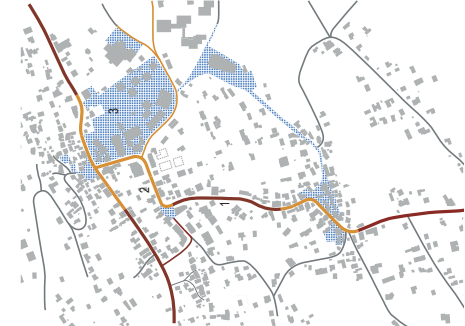
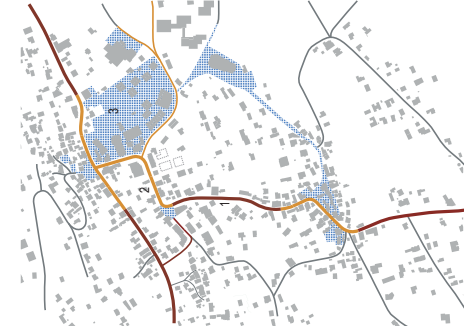
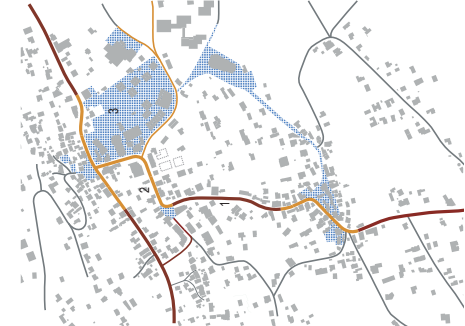
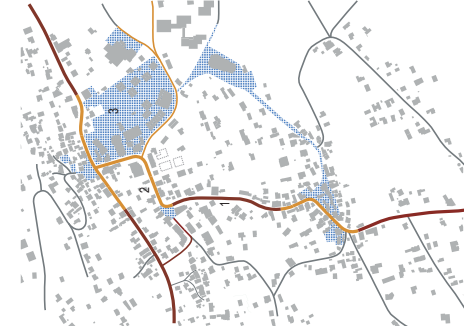
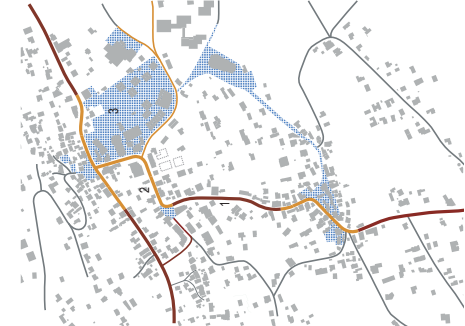
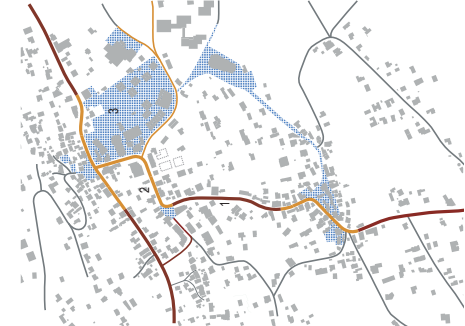
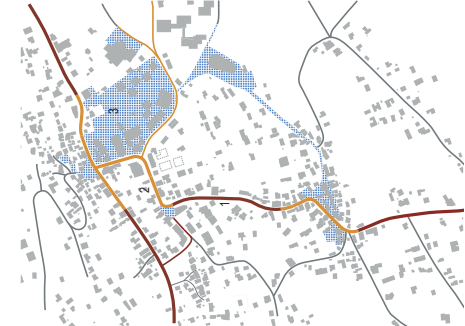
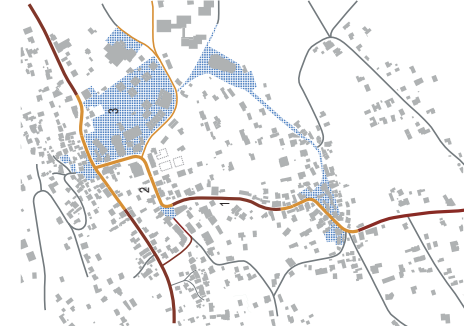
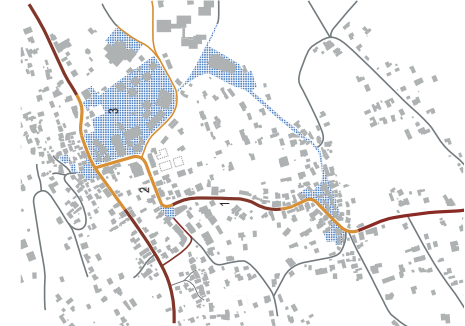
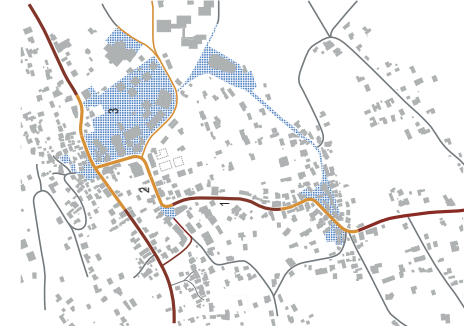
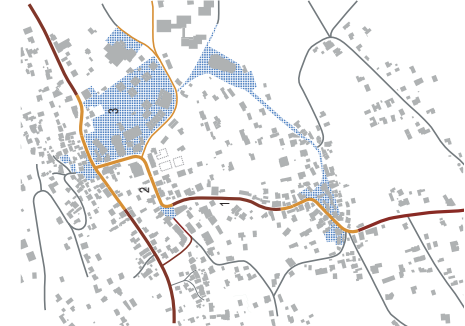
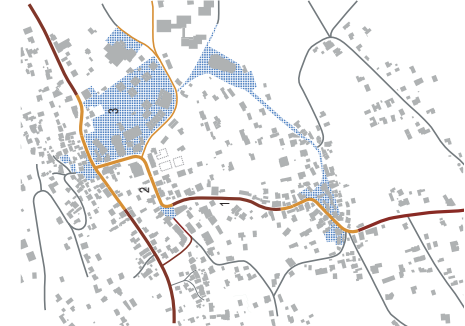
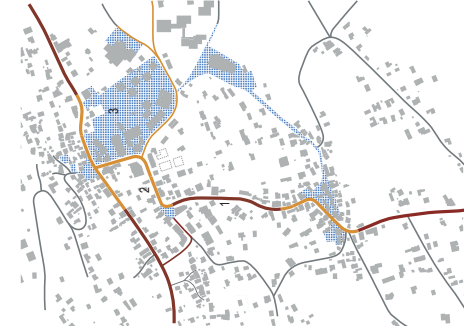
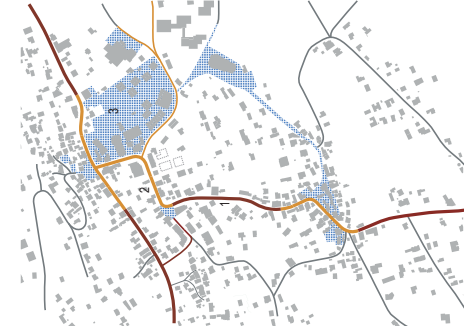
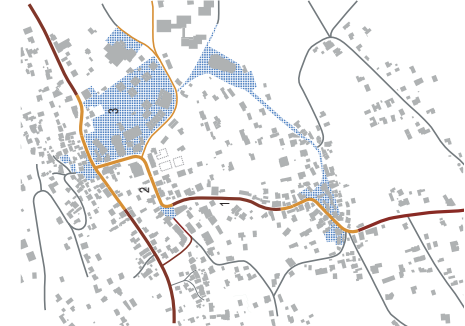
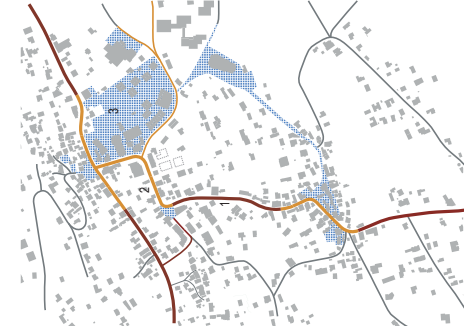
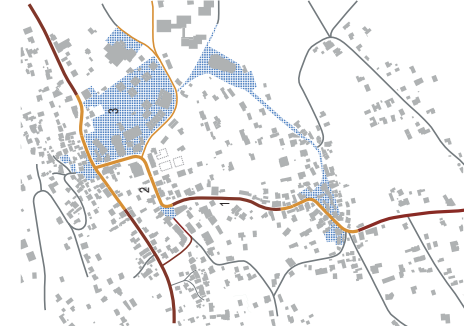
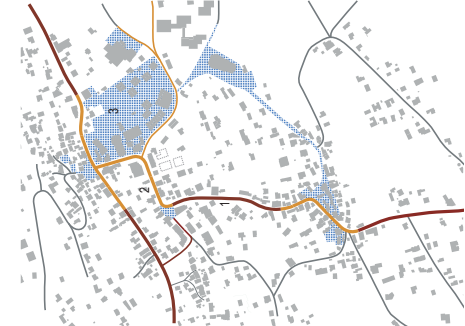
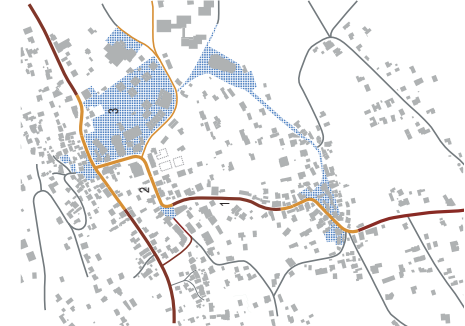
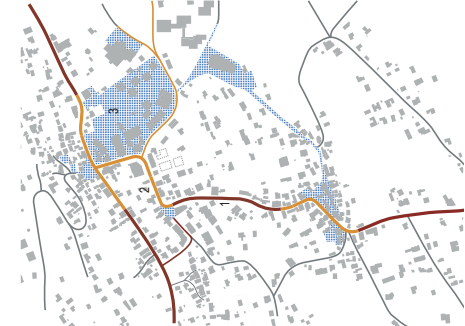
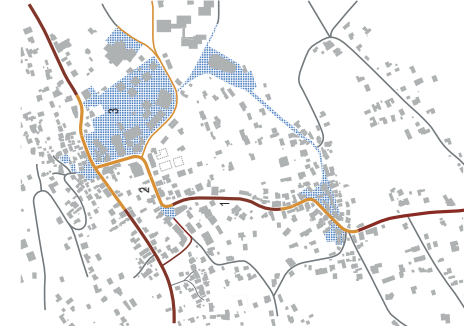
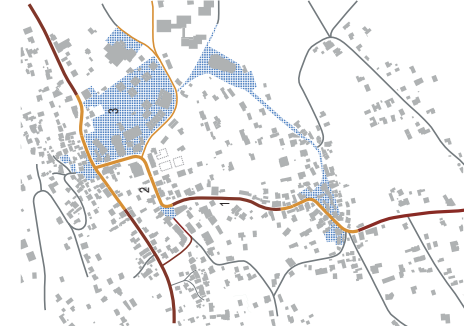
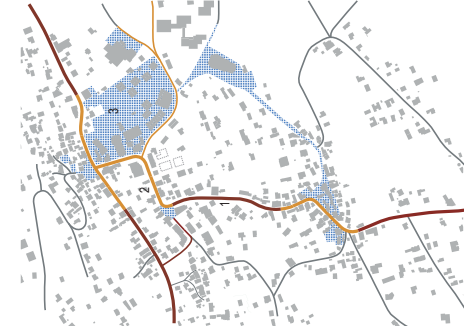
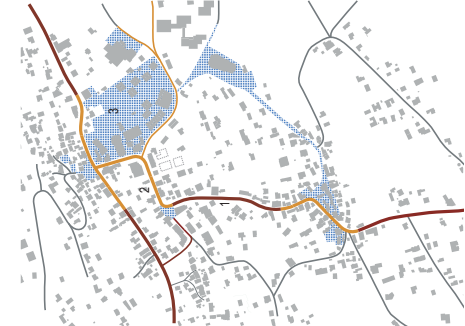
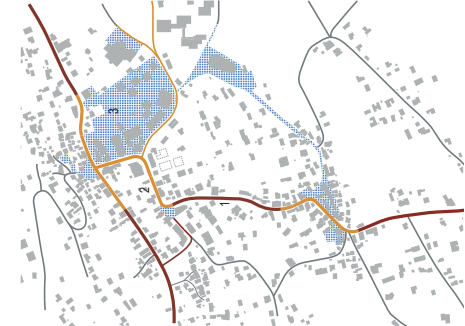
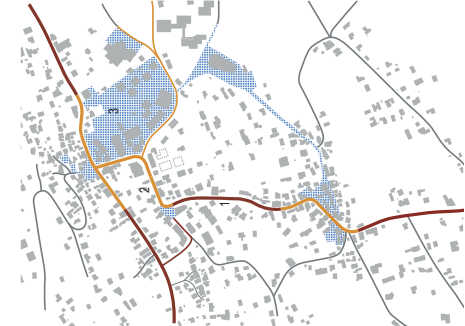
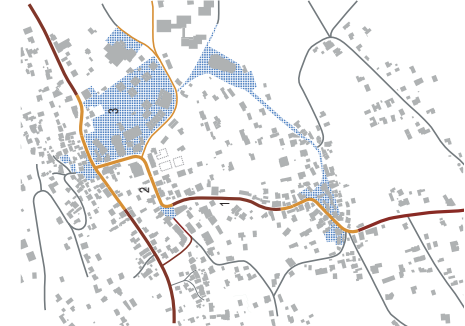
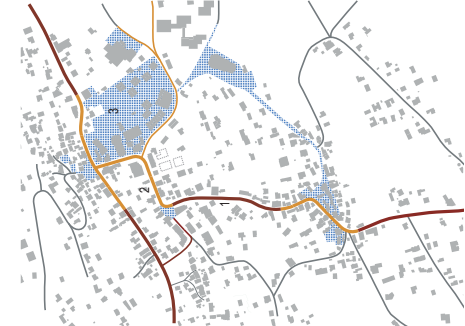
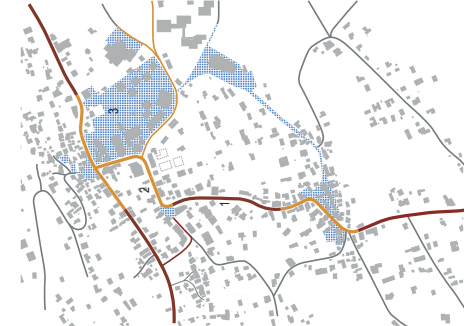
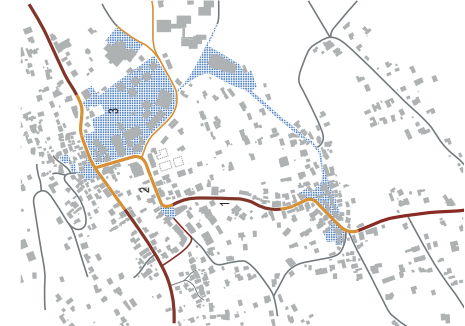
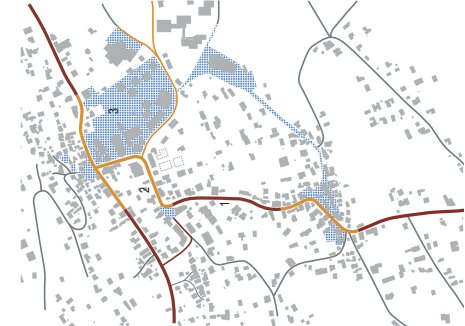
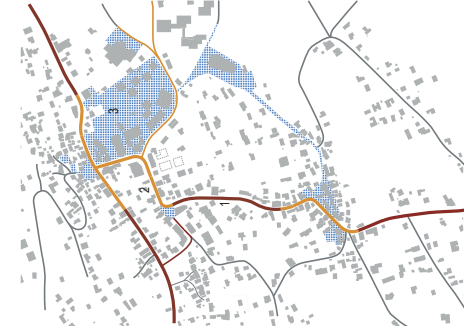
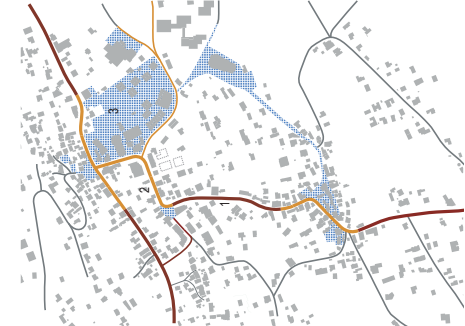
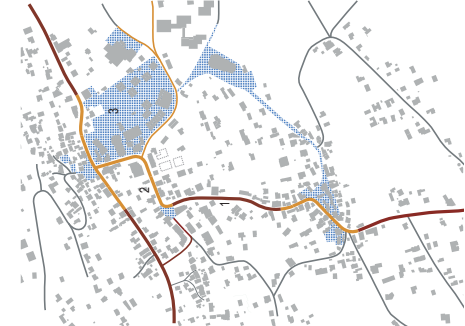
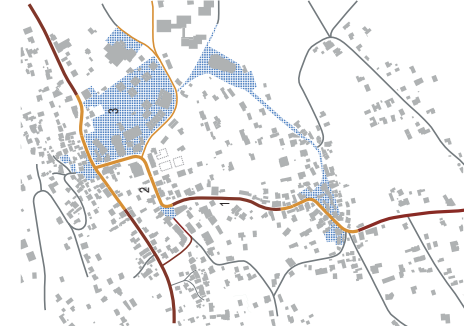
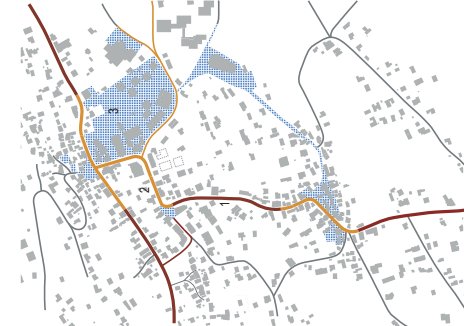
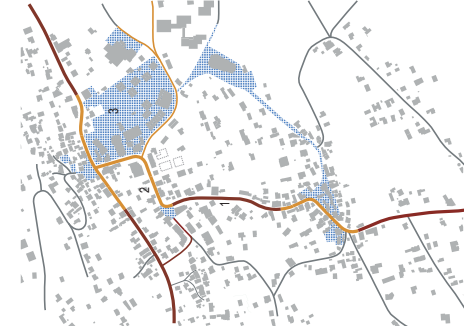
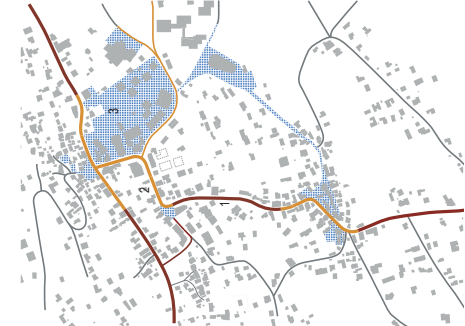
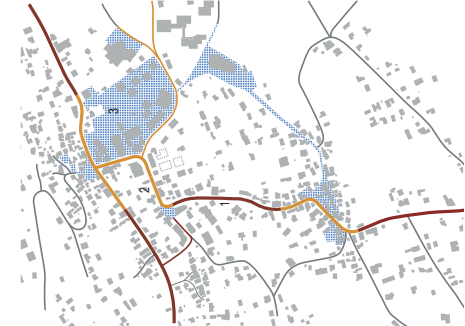
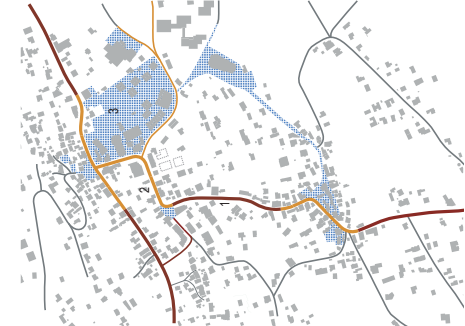
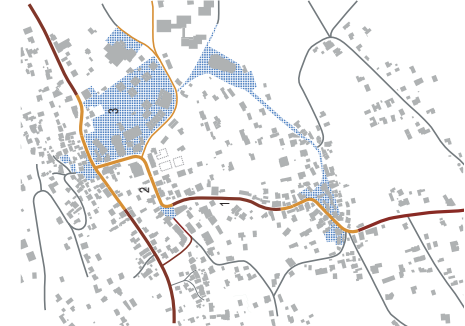
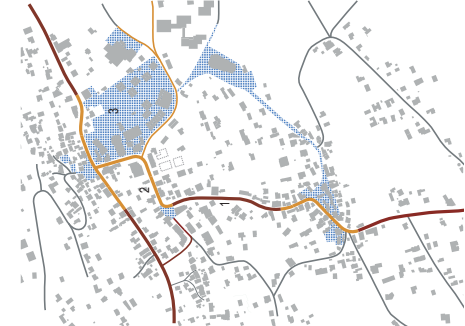
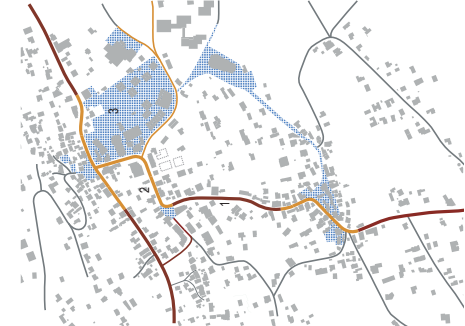
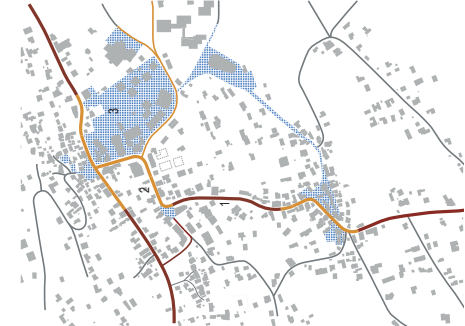
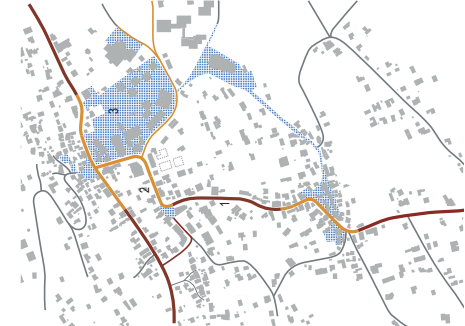
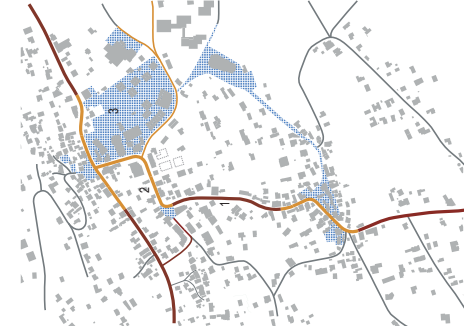
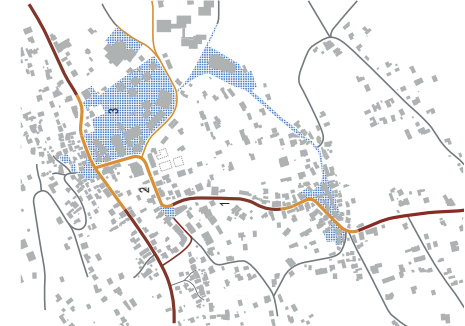
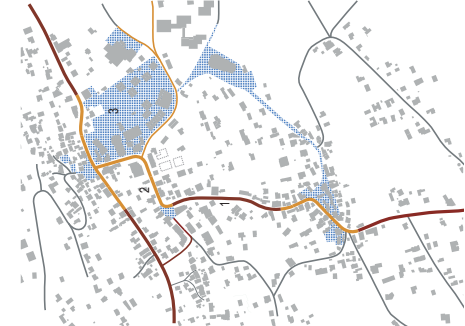
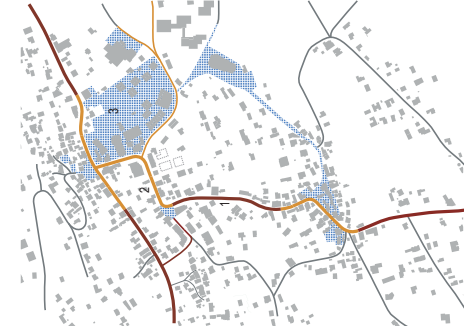
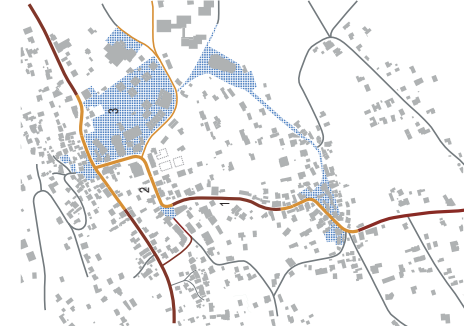
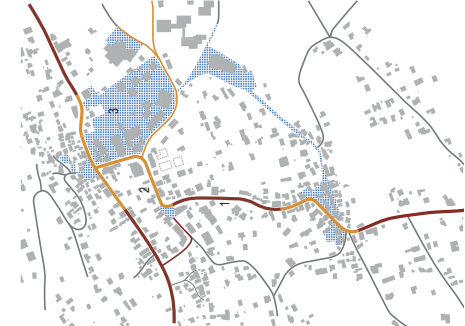
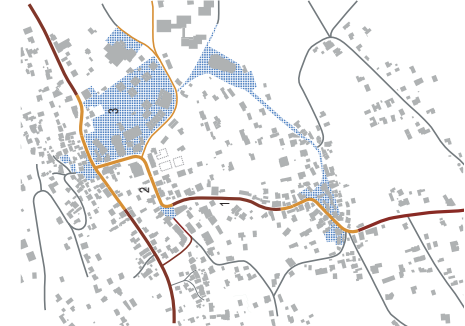
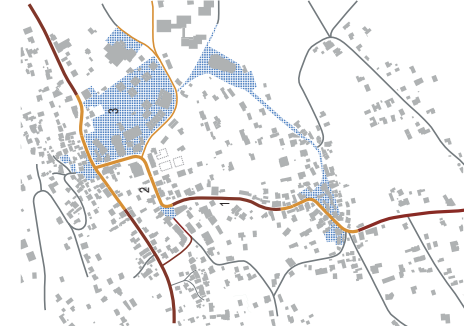
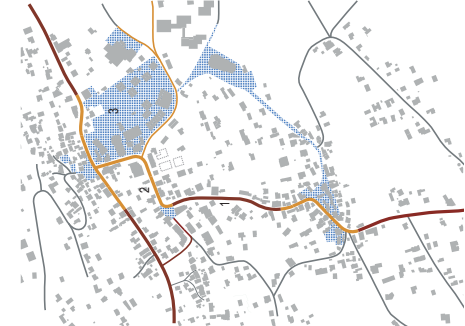
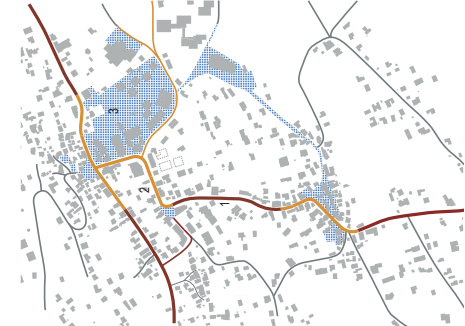
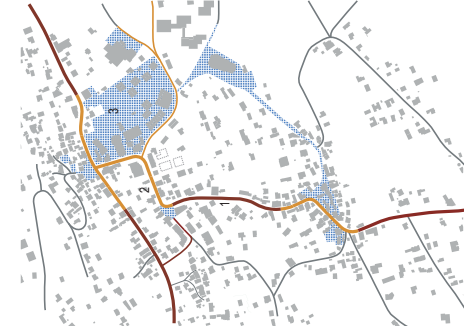
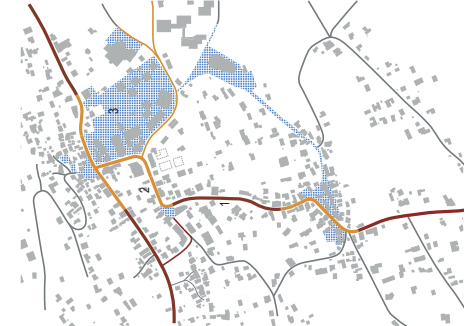
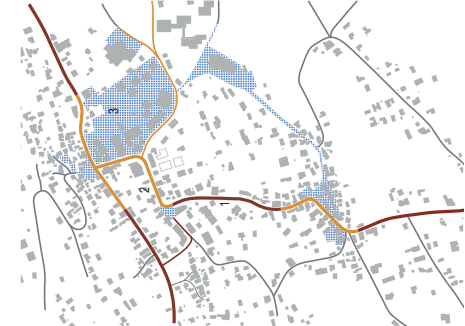
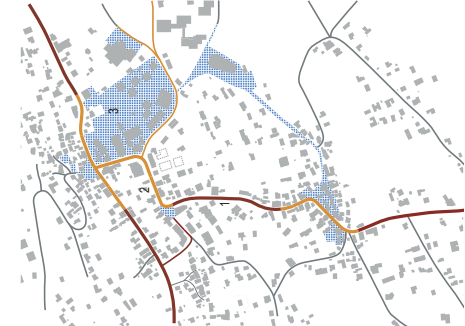
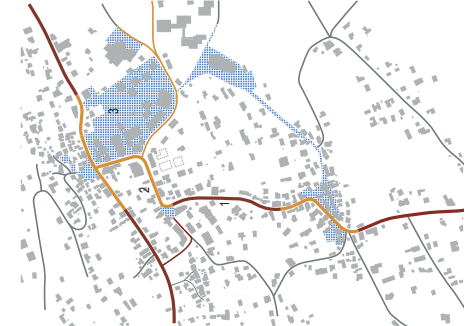
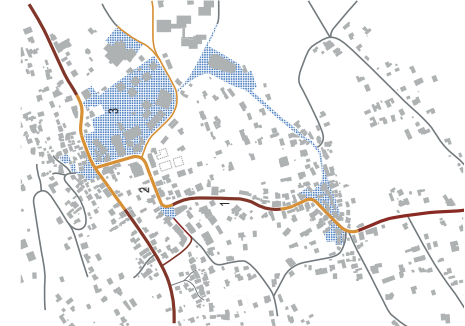
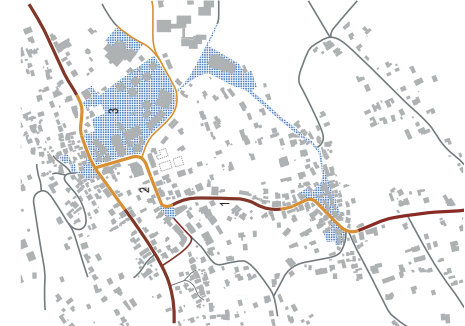
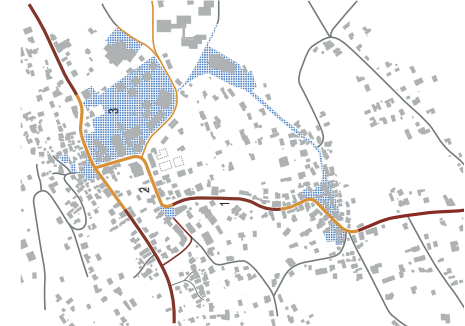
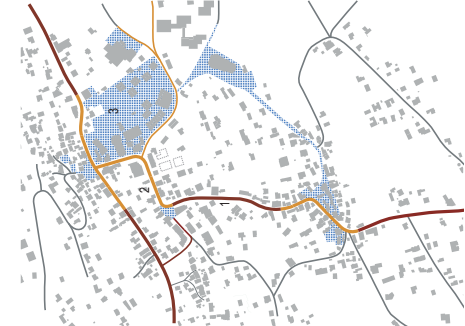
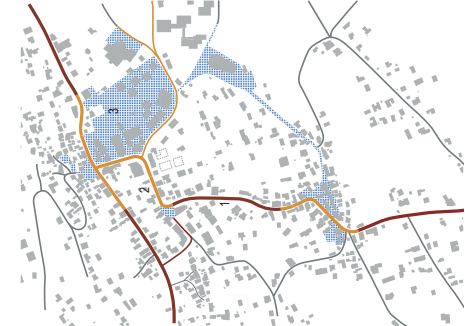
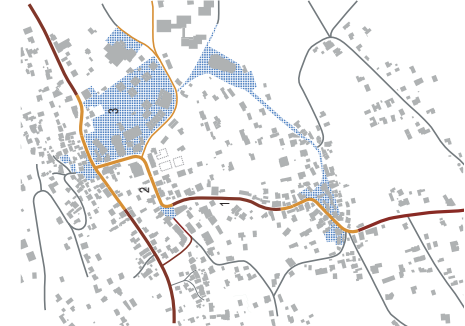
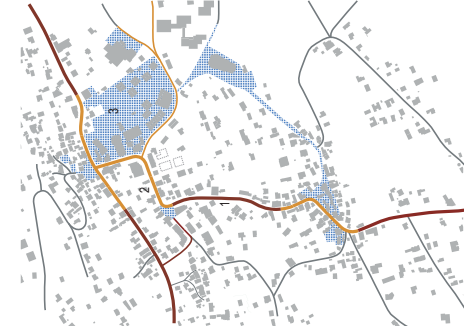
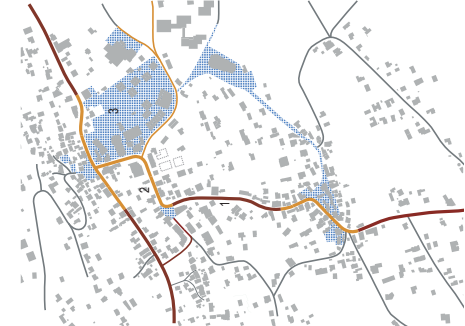
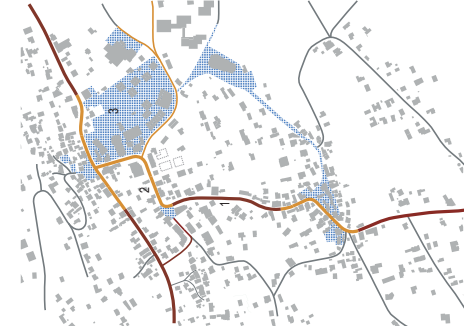
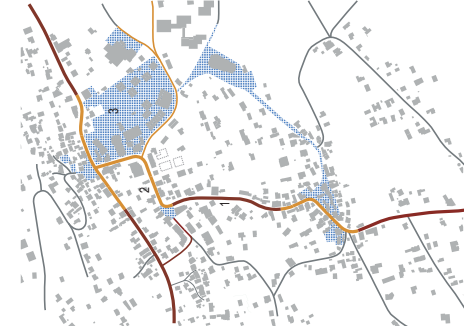
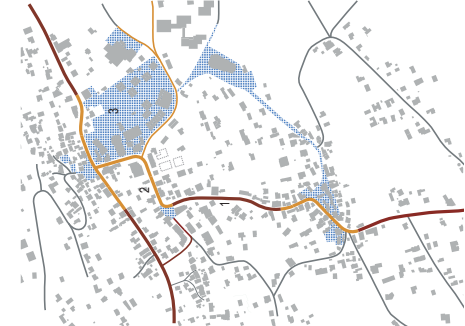
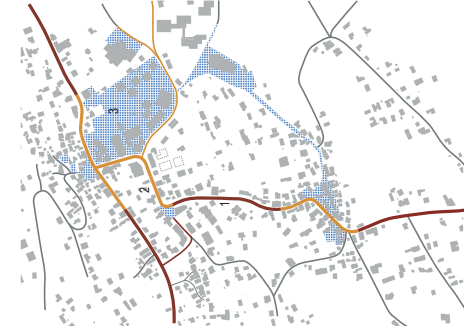
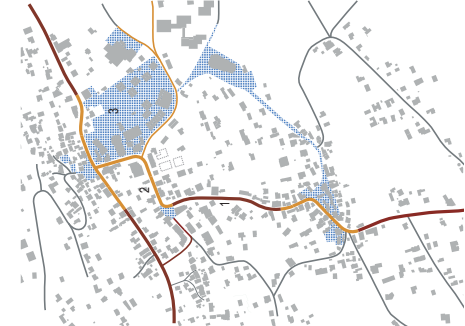
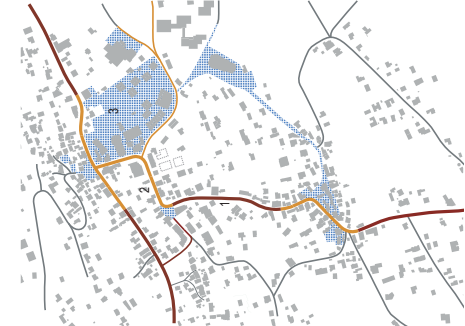
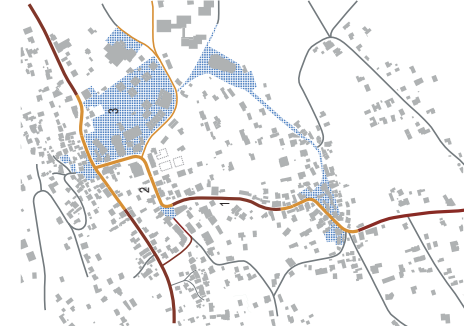
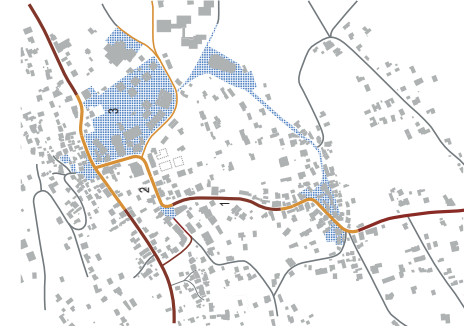
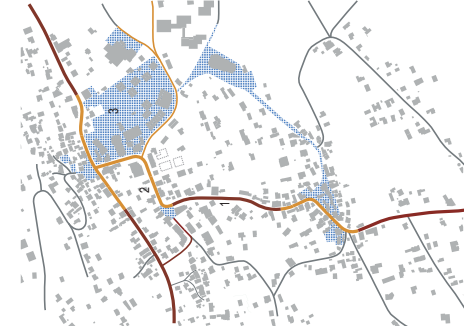
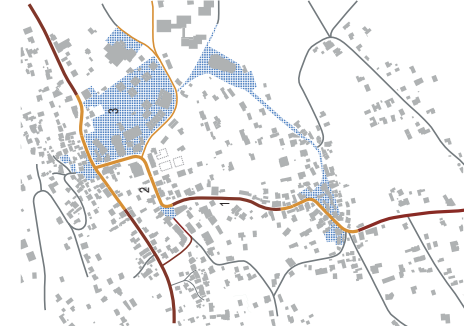
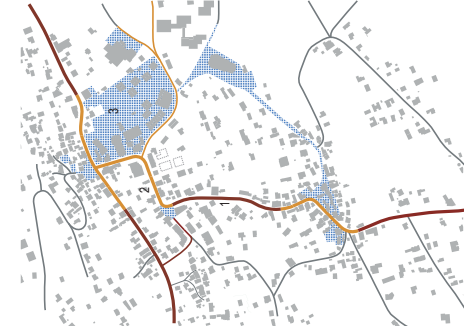
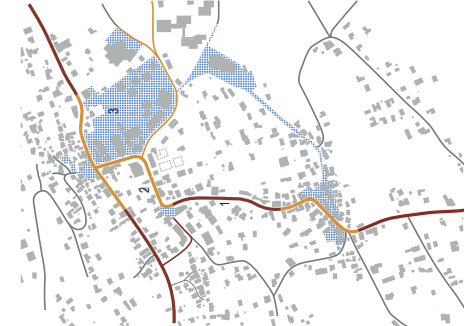
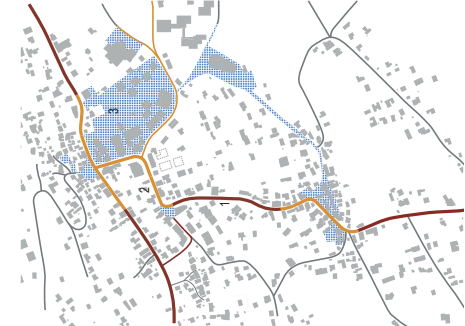
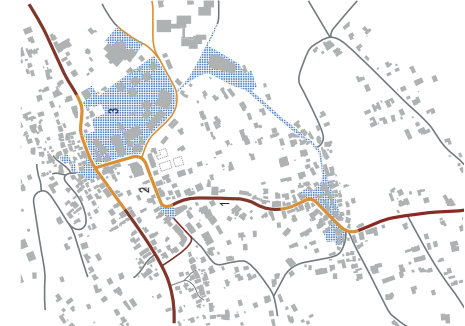
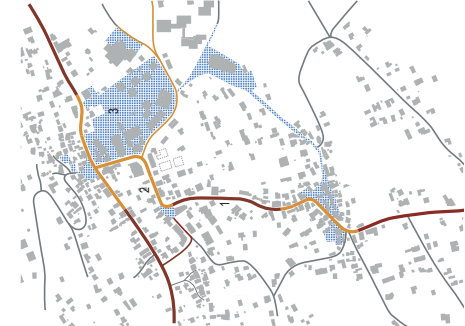
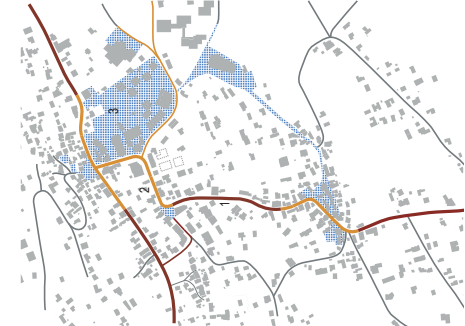
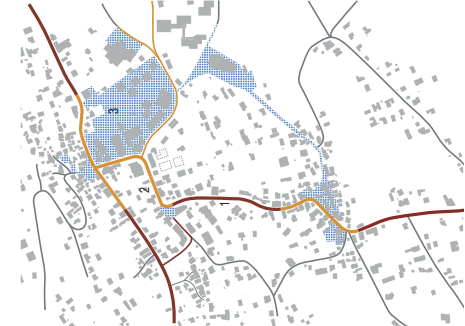
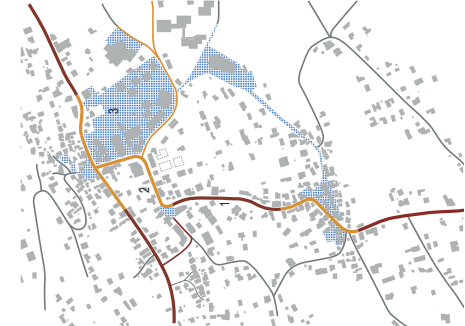
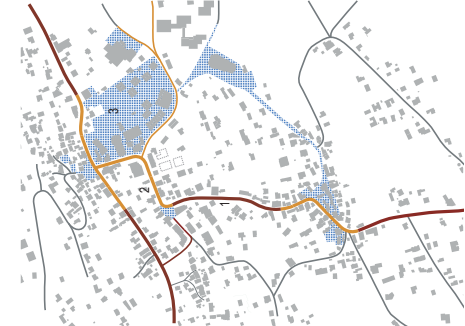
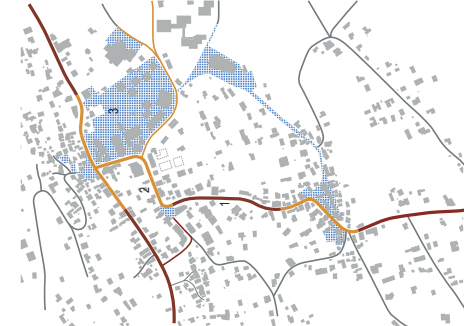
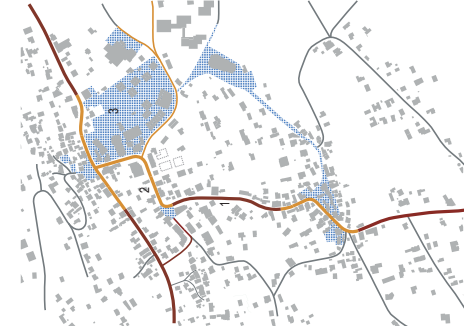
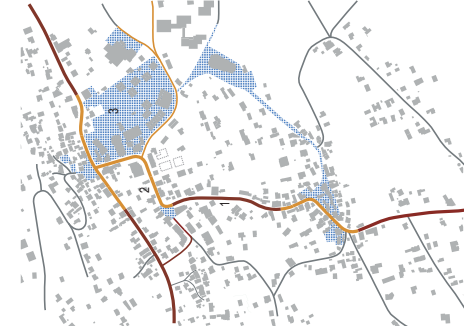
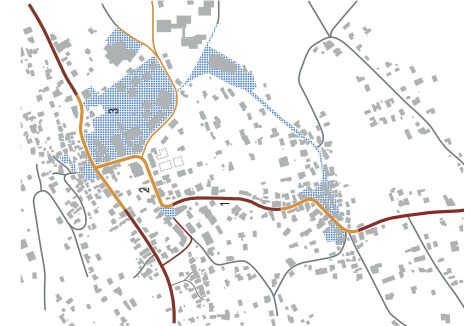
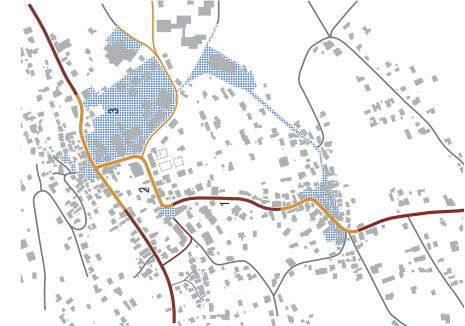
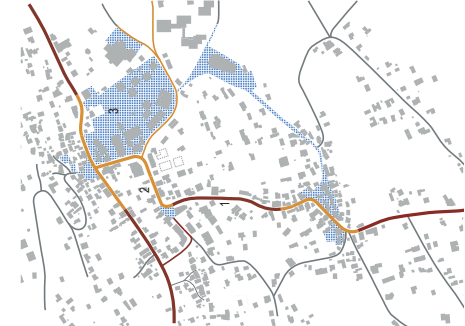
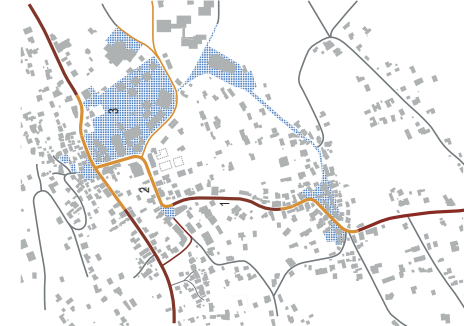
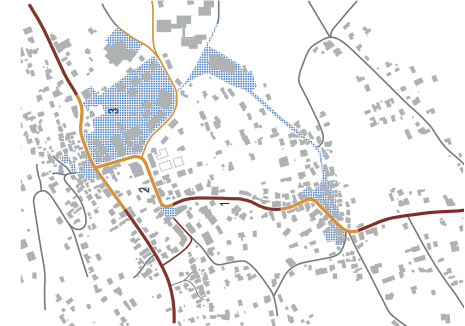
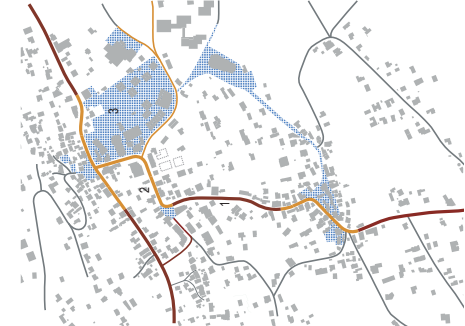
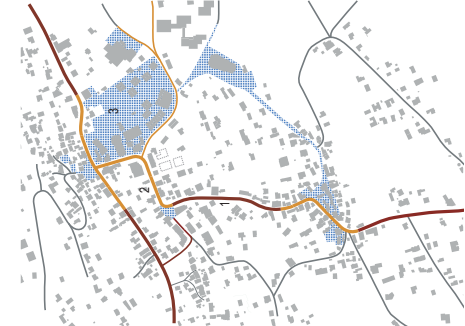
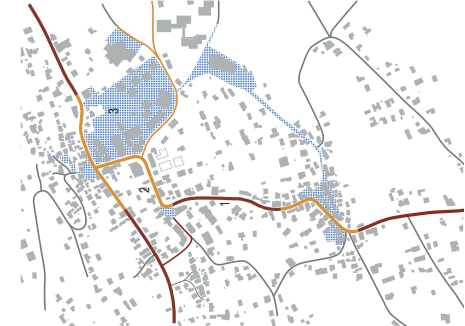
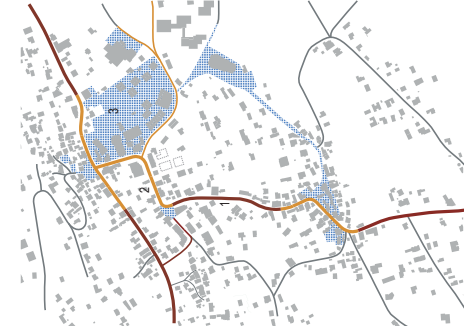
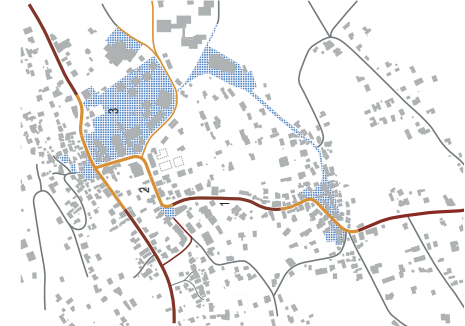
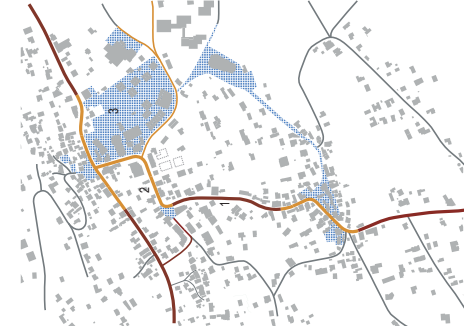
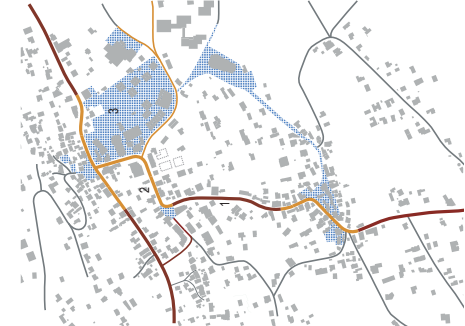
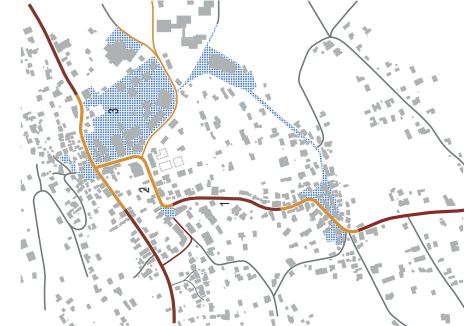
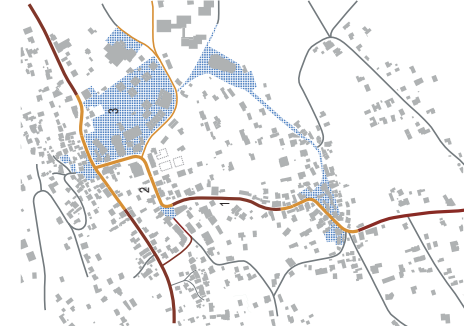
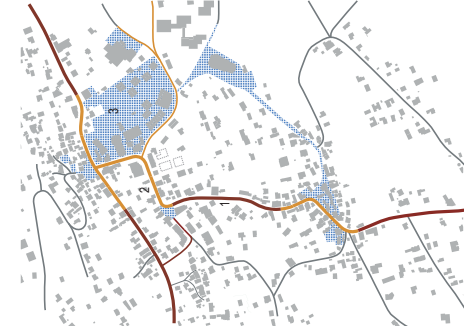
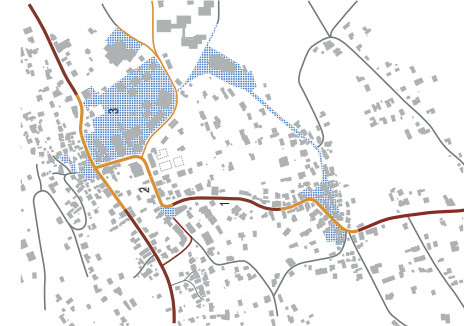
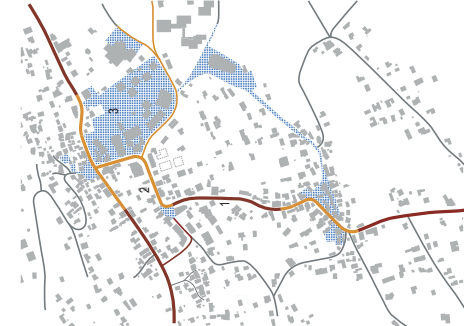
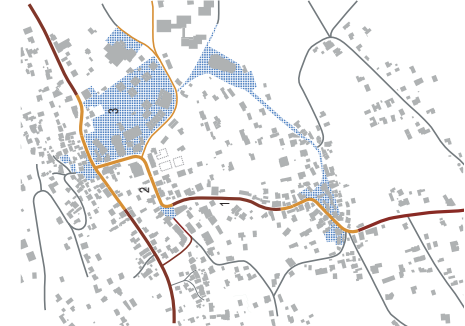
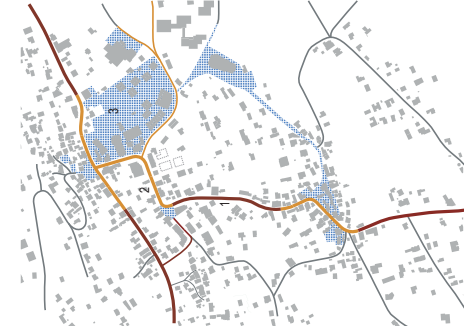
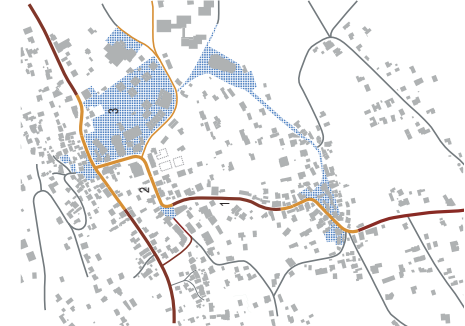
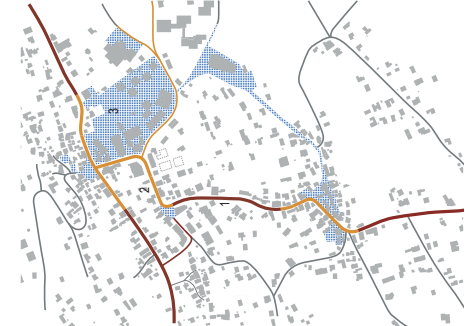
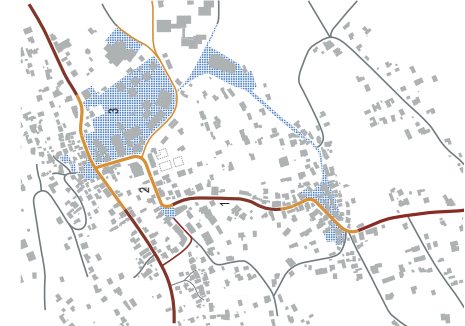
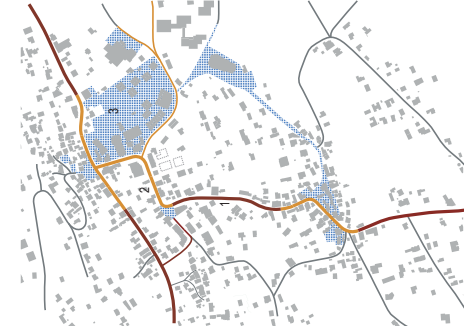
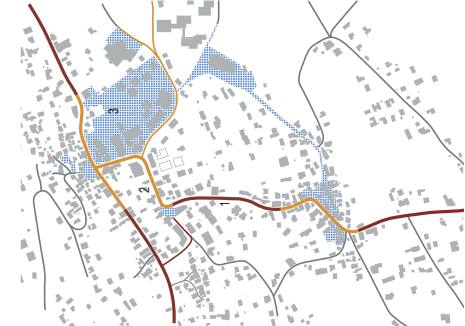
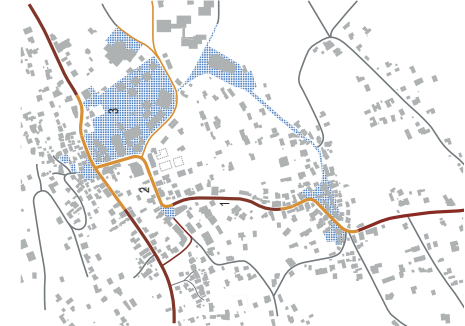
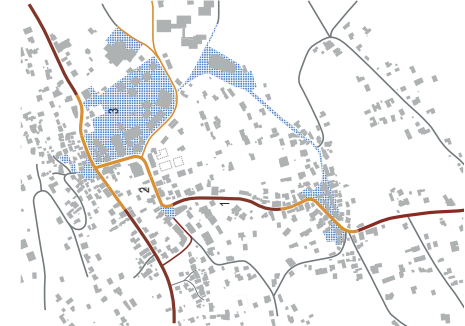
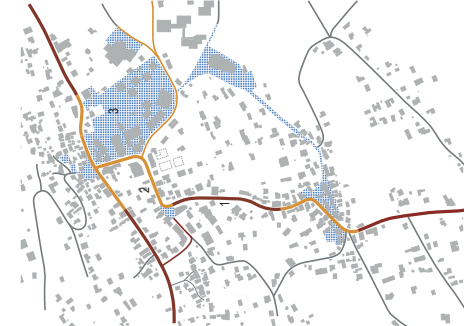
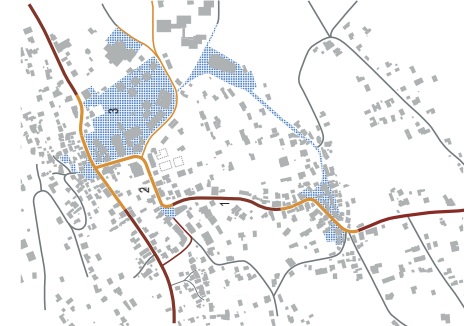
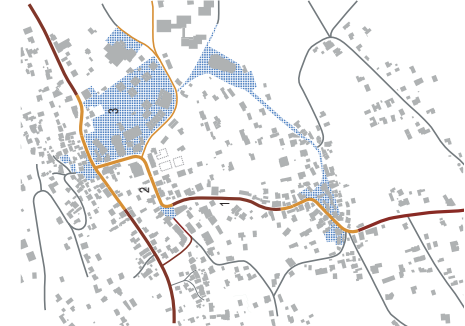
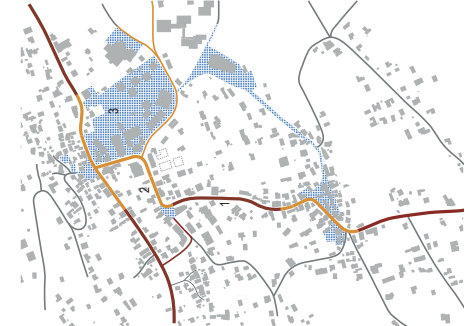
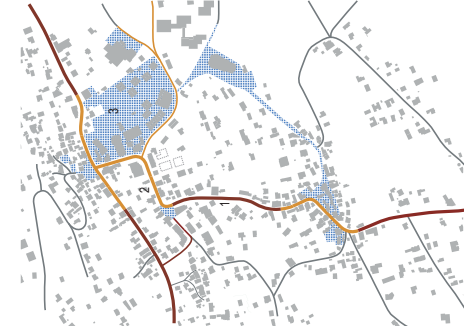
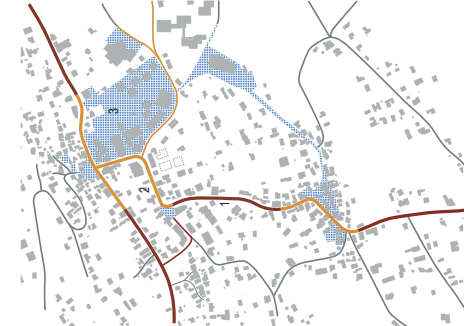
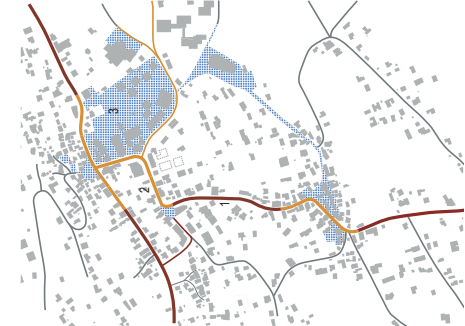
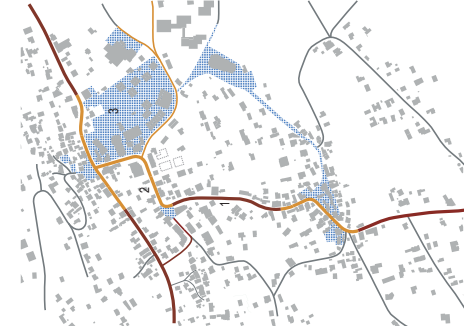
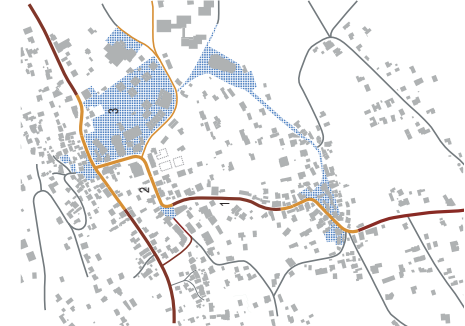
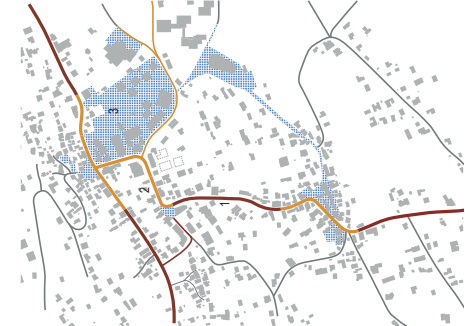
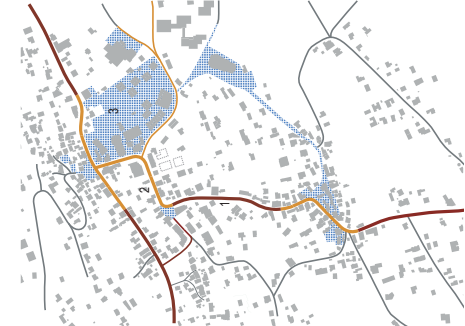
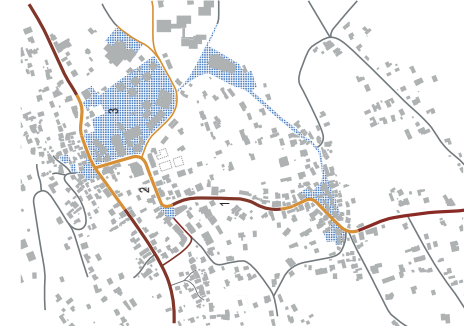
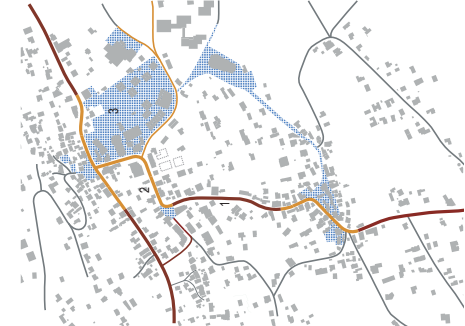
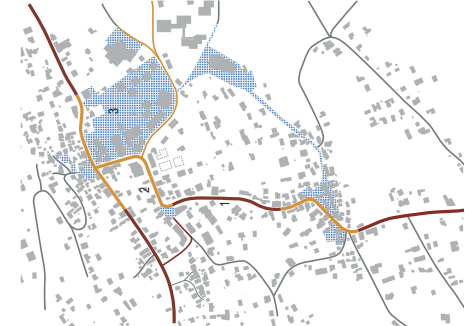
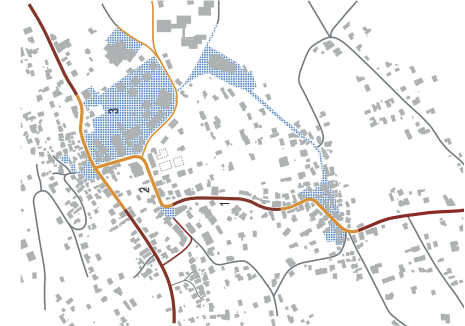
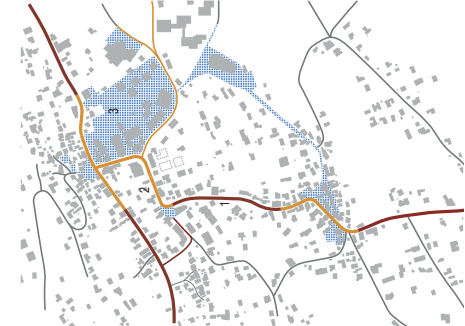
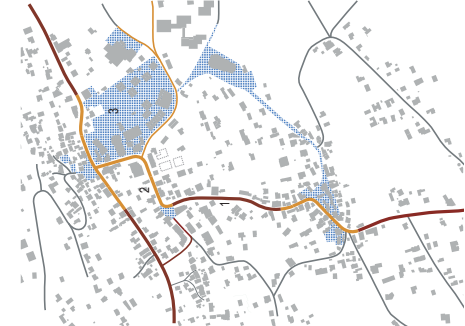
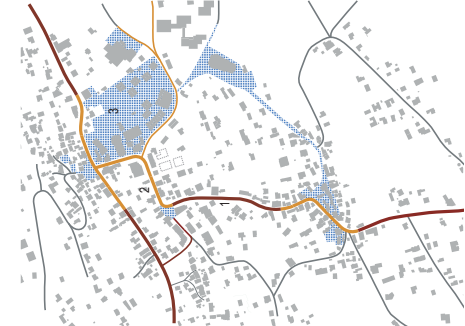
- 4. Belvédères
Souligner les lieux off-ant des vues dégagées sur le grand paysage.
Autres types de feuillages légers, arborant ombrage, tout en laissant passer le regard : *Fraxinus angustifolia* 'Raywood'
- 5. Filles
Mise à distance d'un espace privé et d'un espace public.
Création d'un filtre visuel par la plantation d'un cordon végétal touffu et bas-sommet
- 6. Végétation existante



- Ces placettes sont plantées de petits arbres en climats à la belle floraison printanière et d'arbres feuillages automnaux : *Amelanchier alnifolia*
- 4. Belvédères
Souligner les lieux off-ant des vues dégagées sur le grand paysage.
Autres types de feuillages légers, arborant ombrage, tout en laissant passer le regard : *Fraxinus angustifolia* 'Raywood'
- 5. Filles
Mise à distance d'un espace privé et d'un espace public.
Création d'un filtre visuel par la plantation d'un cordon végétal touffu et bas-sommet
- 6. Végétation existante



VUE PROJETÉE - NOUVEAU ROUTE DU CARO / ROUTE DE ROUMAZ





COUPES TYPES 1-100

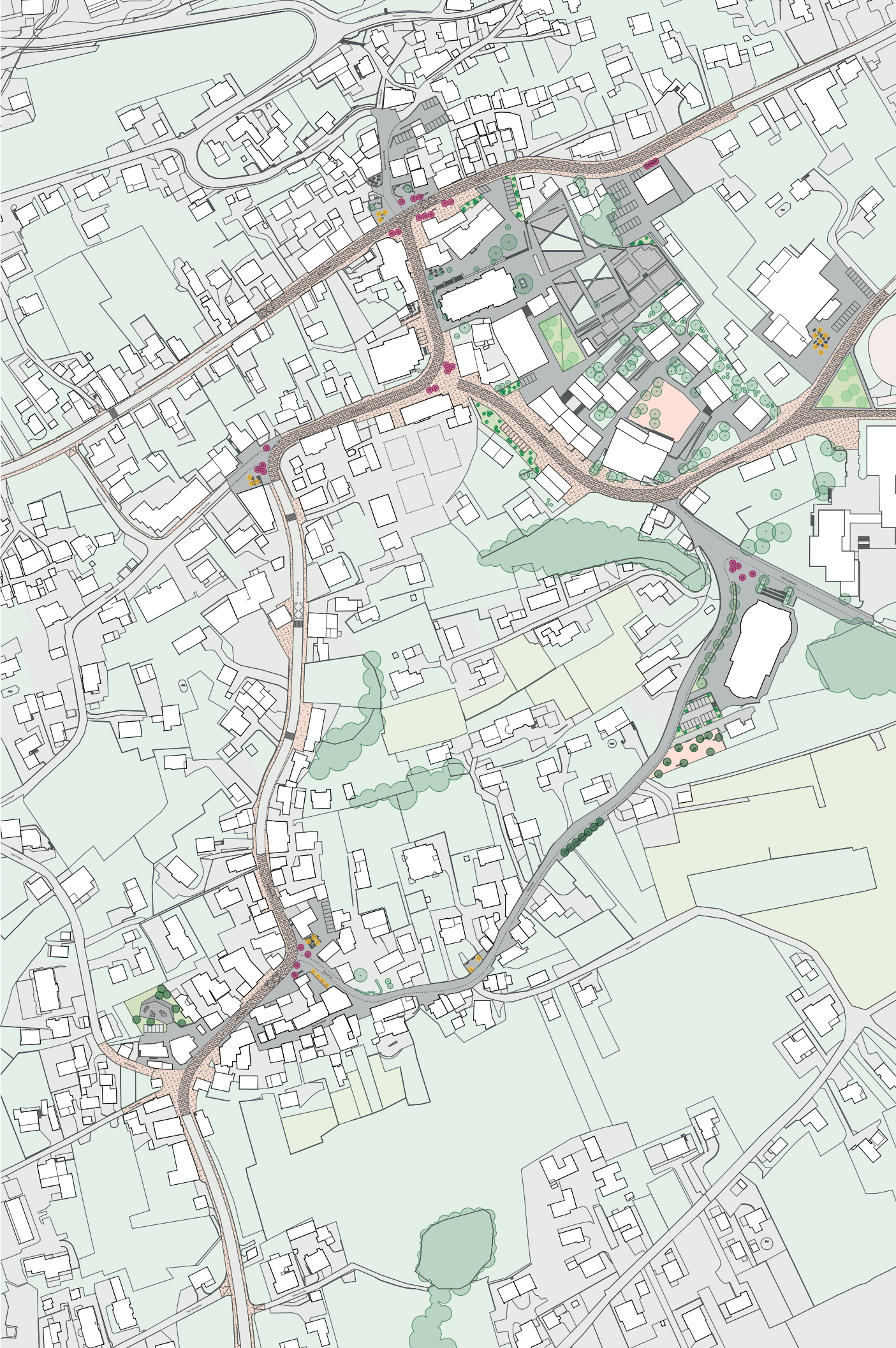


AA'



BB'





Équipe 2
plarel, transitec, Schopfer et Niggli SA

Le projet propose de requalifier la route cantonale par l'aménagement de six « **plateaux traversants** » au droit des carrefours sur la route cantonale.

Ces « plateaux » courent de façade à façade. Ils se démarquent du linéaire de la route par une légère surélévation, un enrobé texturé et des bordures à niveau. Les passages piétons s'y concentrent. Le tracé de la chaussée est balisé par des bornes.

À St-Germain, le principe du plateau se prolonge le long de la **rue du Stade**. Une succession de placettes végétalisées rythment la rue. Elles accueillent le stationnement et un jardin public. Des lignes de granit les délimitent, traversent la rue et s'étendent jusqu'aux façades des futures constructions. Comme contrepoids à la placette, un arbre ponctue la ligne de granit, en pied de façade. Une zone de rencontre est proposée pour ce tronçon.

Au droit de l'église et du théâtre, des dalles de granit sont aménagées jusqu'en bordure de chaussée. Elles forment des **parvis** mettant en scène les « institutions » du village.

Le projet propose également de végétaliser les **stationnements** existants et de limiter le marquage des cases de stationnement afin de pouvoir les réutiliser ponctuellement en placette publique.

Le groupe d'évaluation comprend l'intérêt spatial de la mise en place des « plateaux », mais ce principe ne respecte ni la LHand, ni le cahier des charges. De plus, les bordures plates posent des problèmes de durabilité.

Le maintien du giratoire de la rue de St-Germain aurait dû s'accompagner de mesures de modulation de trafic sur la rue de l'ancienne poste au vu de la typologie de la rue et du projet de déviation.

Le projet profite peu de la construction du futur parking souterrain de 270 places pour libérer l'espace public du stationnement en voirie. Le bilan global de stationnement est maintenu.

Il n'y a pas eu de réflexion sur la desservance des arrêts de bus au nouveau quartier de St-Germain, du pôle scolaire et culturel, ainsi que des commerces. Une réflexion sur les chemins piétonniers aurait dû compléter le projet.



CONCEPT

Affirmer le caractère convivial et qualitatif de l'espace public grâce :

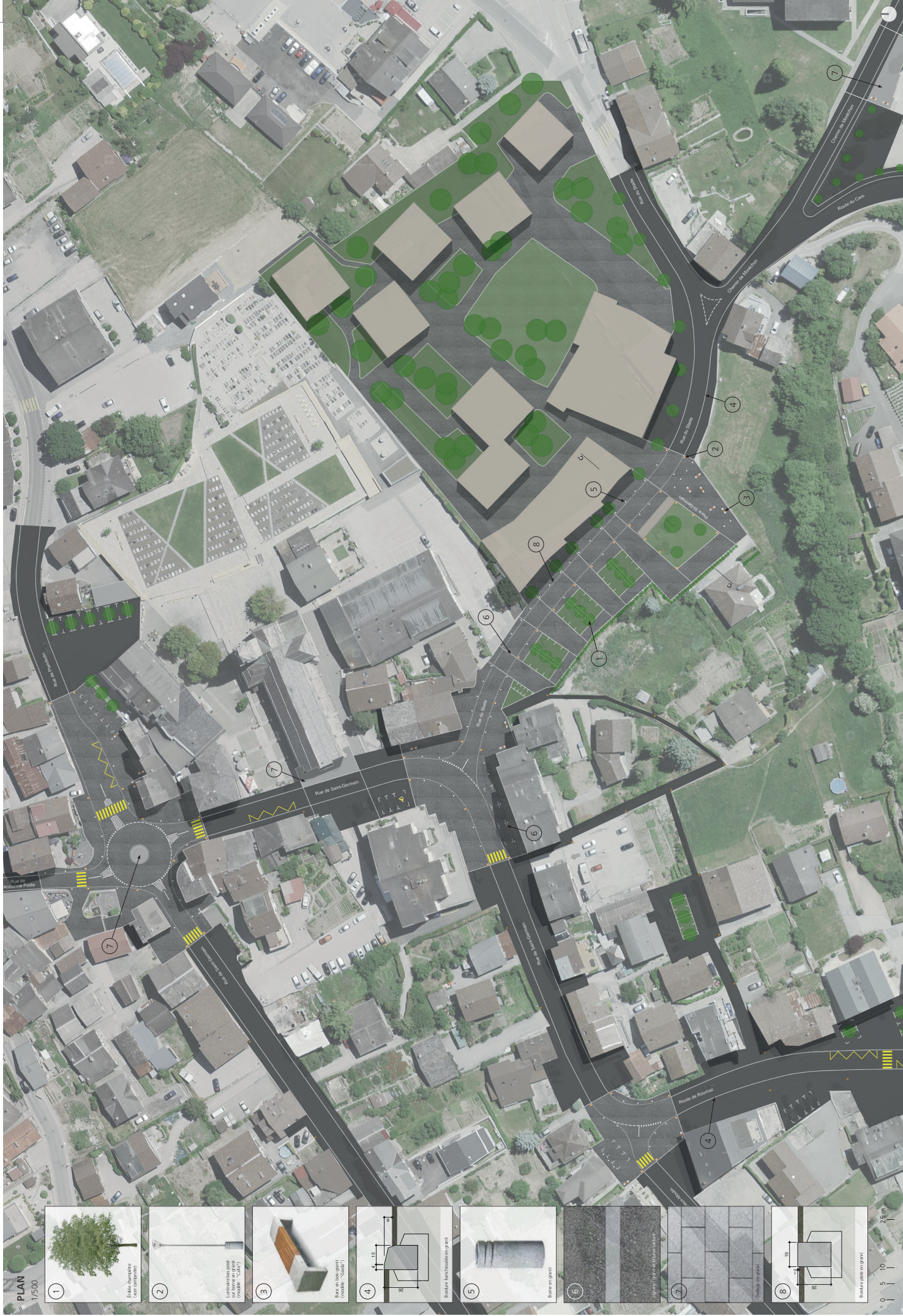
- à la limitation des codes routiers traditionnels (peintures, mâts d'éclairage hauts, bordures non franchissables, etc.),
- à la mise à niveau des trottoirs et de la chaussée au droit des carrefours principaux,
- à la valorisation des parvis des édifices publics importants (église, théâtre Baladin),
- à la réorganisation des parkings collectifs à ciel ouvert qui prennent l'aspect de places publiques,
- à l'aménagement d'une place longue (Place St-Germain) - reliant le futur quartier "St-Germain Centre" au cœur historique - dévolue en priorité aux modes doux et au stationnement à ciel ouvert.

Unifier l'espace-rue entre les villages de Roumaz et de Saint-Germain grâce :

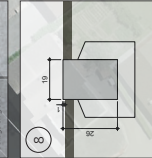
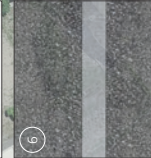
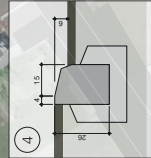
- à une matérialisation homogène des aménagements,
- à un ruban routier clairement identifiable et de largeur constante intégrant toutefois des surlargeurs dans les virages conformément aux normes VSS en vigueur,
- à des interventions qui traversent la chaussée de façade à façade.

Accroître la sécurité de tous les usagers grâce :

- à la mise en site propre des piétons sur, au minimum, un côté de la chaussée sous réserve des contraintes locales qui nécessitent des mesures d'accompagnement (route cantonale : zones refuges ou potelets, zone 30 : rétrécissements ponctuels),
- à la relocalisation de certains passages-piétons afin de disposer de meilleures conditions de visibilité et de s'inscrire dans la continuité des itinéraires de mobilité douce,
- à des gabarits de chaussée relativement étroits, synonymes de modération de la vitesse mais dont la géométrie garantit le croisement entre deux véhicules lourds et permet d'écouler les charges de trafic avec ou sans contournement routier,
- à la mise en place de régimes de vitesse dissociés selon les axes, en adéquation avec la hiérarchie du réseau routier et la configuration des espaces traversés (zone de rencontre et zones 30 hors route cantonale),
- à une légère surélévation des carrefours (pente maximum : 2%) compatible avec les contraintes de déneigement (passage de la lame) et la circulation des bus,
- au marquage des arrêts de bus sur la chaussée qui contribuent à la maîtrise de la vitesse des véhicules en traversée sans limiter la fluidité du trafic.



PLAN
1/500



MATÉRIALITÉ

Bordures. Des bordures franchissables en granit pour délimiter la chaussée carrossable. Des bordures à niveau et des bornes en granit au droit des carrefours et de la nouvelle Place St-Germain. Du pavé de ligne en granit pour délimiter le domaine privé du domaine public.

Revêtements de sol. Du bitume pour la chaussée. Du bitume texturé pour les carrefours et les places. Un dallage en granit pour les parvis de l'église et du théâtre Baladin ainsi que pour les îlots des giratoires. Des lignes de granit de façade à façade.

Mobilier urbain. Des bancs en granit avec des assises en bois. Un couvert à vélos au droit de la nouvelle Place St-Germain.

Plantations. Une essence indigène feuillue pour les nouveaux arbres situés sur le domaine public, par exemple, l'érable champêtre.

Récotte des eaux. Un profil de chaussée inchangé. Une évacuation des eaux par grilles dont la situation peut être optimisée de cas en cas.

Éclairage public. Des mâts d'éclairage bas (3,5 m) ou accrochés aux façades pour éclairer en priorité les trottoirs et les traversées piétonnes.

MISE EN ŒUVRE

Garantir la durabilité des aménagements grâce :

- à un projet qui anticipe la seconde étape de développement du quartier "St-Germain Centre" avec la réalisation d'un nouveau bâtiment (au sud de la rue du Stade) qui s'implante dans la géométrie du parc réalisé en étape 1,
- à des bordures franchissables qui peuvent être maintenues quelles que soient les interventions sur les ouvrages situés de part et d'autre des chaussées,
- à des matériaux résistants et des détails de mise en œuvre qui ont démontré leur durabilité dans des situations comparables.

Assurer un projet économique grâce :

- à une intervention limitée à la couche de roulement ou à la couche de liaison en fonction de l'état de la chaussée,
- à des étapes de mise en œuvre cohérentes réalisées par "trçons" ou par "thèmes" et non à des interventions ponctuelles.

SCHEMA CONCEPTUEL



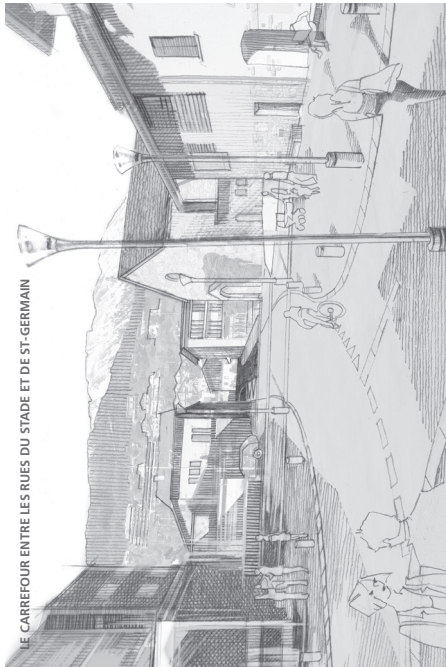
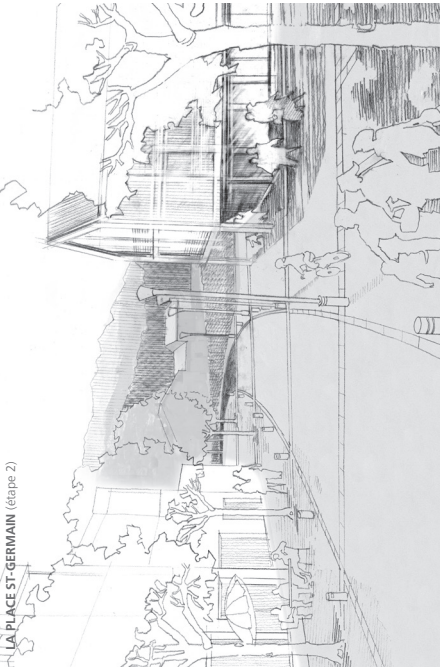
COUPE A-A' - route cantonale



COUPE B-B' - route communale



COUPE C-C' - Place St-Germain (étape 1)



Équipe 3
apaar, degré vert, Trafitec, Holinger

Le projet prend un parti très clair en assurant une **lecture continue et prioritaire de la route cantonale**. À l'Ouest, un **trottoir préférentiel** offre aux usagers un espace ample et confortable.

Au **franchissement des villages** de Roumaz et de St-Germain, différents dispositifs incitent les automobilistes à ralentir. Le gabarit routier est réduit, les bordures rabaissées, les arrêts de bus aménagés en voiries, les franchissements rapprochés. Les trottoirs courent de part et d'autre de la voirie. Au droit des intersections, le trottoir est traversant et prend la forme de placette. Ce dispositif donne le nom au projet, les « croisées ».

La **strate végétale** ancre les aménagements dans le territoire. Elle constitue le prolongement des cultures environnantes : les vignes à l'aval, les cultures et les vergers, puis les jardins potagers et fleuris à l'amont. Le développement du bâti les avait repoussés à distance, ce projet les réhabilite en son cœur.

Le **traitement de la rue de St-Germain** a particulièrement été apprécié par le groupe d'évaluation. Les jardins potagers et fleuris s'étirant en limite de voirie, la reconnaissance de l'entité agricole traditionnelle des raccards et des granges, le trottoir préférentiel à l'aval, la suppression du giratoire.

Des **chemins de traverse** permettent de relier, à distance du trafic routier, le village de Roumaz au pôle scolaire et sportif ou au village de St-Germain.

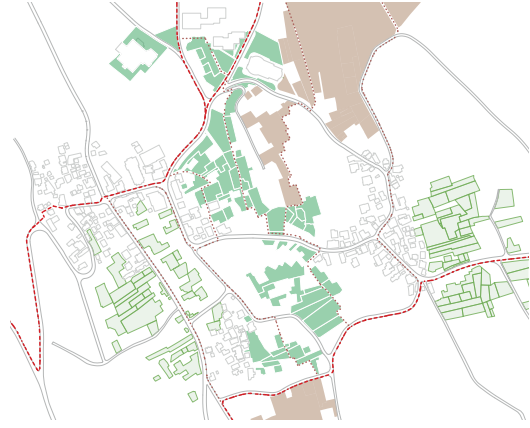
Le projet propose le déplacement **d'arrêts de bus** proche de l'église. La faisabilité d'un nouvel arrêt à la rue du Stade devra être vérifiée.

Les grandes étendues de **stationnement** sont requalifiées en bordure de voirie, ombrée de quelques arbres. La strate végétale, ici encore, ancre finement les aménagements dans son environnement et améliore son intégration.

Le groupe d'évaluation souligne les qualités de ce projet, notamment :

- des mesures adaptées au contexte d'une route cantonale avec un trafic relativement important ;
- la qualité de l'aménagement des placettes proposées et de la rue de St-Germain ;
- la bonne desservance au nouveau quartier de centre de St-Germain, au pôle scolaire et culturel, ainsi qu'aux commerces par la mise en valeur de chemins piétonniers associés à une relocalisation judicieuse de l'arrêt de bus près de l'église ;
- la pertinence de la strate végétale.

PLACE DE LA MAISON DE LA CULTURE



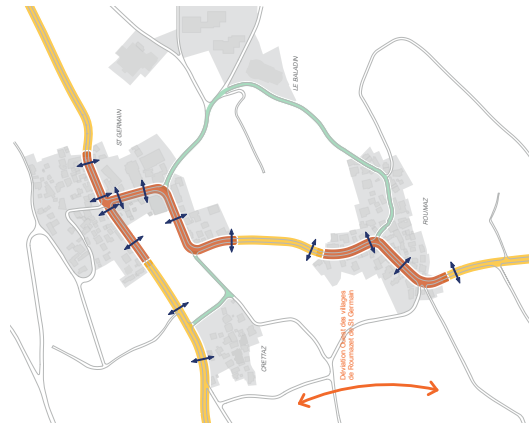
PAYPAGE

Trois grandes unités paysagères caractérisent le paysage Savésien : les vignes à l'est et à l'ouest, les jardins au nord et un continuum de vergers au sud. De part et d'autre de l'agglomération Savésienne, deux chemins de grande randonnée sont identifiés. Au travers des unités paysagères et de la RCGO réhabilitée, un réseau de chemins transversaux augmente la perméabilité piétonne de la commune et sécurise le déplacement des enfants sur la commune.



DESSERTES TC ET PIÉTONNES

Le nouveau projet « St-Germain centre » va décaler la polarité vers le sud du hameau de St-Germain, ce qui appelle une optimisation du nombre d'arrêt de bus. La nouvelle disposition proposée pour ceux-ci permet de rayonner sur l'ensemble du village dans un rayon de moins de quatre minutes à pieds. La possibilité d'une diminution du stationnement à 50% permet au projet de les répartir équitablement sur la commune au moyen de parkings compacts (max 50 places).



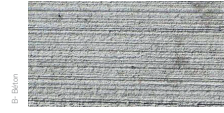
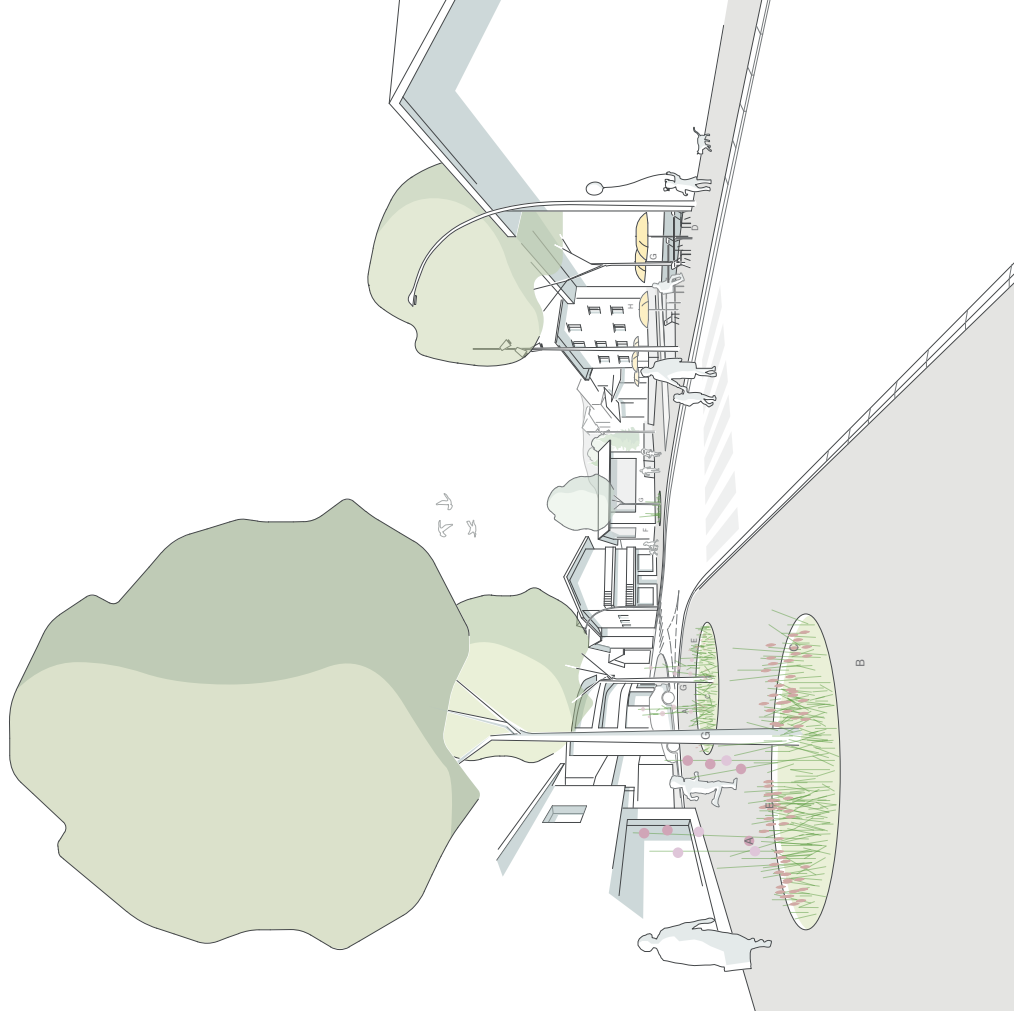
HIÉRARCHIE

Les centralités historiques de St Germain et Roumazé, traversées par la RC60 se caractérisent par un habitat dense et une faible largeur de rue. Le trafic va grandement diminuer grâce au contournement routier. La proposition d'un gabarit à 5,5m pour la RC60 est opportune pour ralentir le trafic et assurer de larges trottoirs. Les traversées piétonnes sont d'ailleurs favorisées sur ces tronçons. Entre les lameaux, la RC60 retrouve son gabarit à 6,30m. La transition entre ces deux profils est réalisée par des rétrécissements ponctuels d'arrêt signalés. Les deux tronçons de routes communales adjacents sont mis en Zone 30 avec un gabarit moyen de 4,80m.

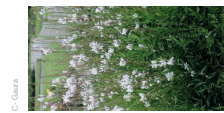


ESPACES PUBLICS

Aujourd'hui, se promener le long de la route cantonale est inenvisageable, le trafic important rend l'espace public les trottoirs dangereux. Les places et placettes sont d'ailleurs quasi inexistantes. Pour assurer la sécurité et la qualité piétonne, le projet garantit un trottoir large continue sur l'ensemble du réseau routier. Aux intersections des trottoirs sont doublés. Aux croisements, le trottoir est traversant : l'priorité le piéton et dégage des micro-placettes, repères identitaires et sociaux pour les habitants.



0000



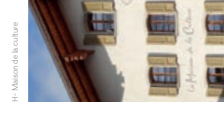
10



de nie



8



culture

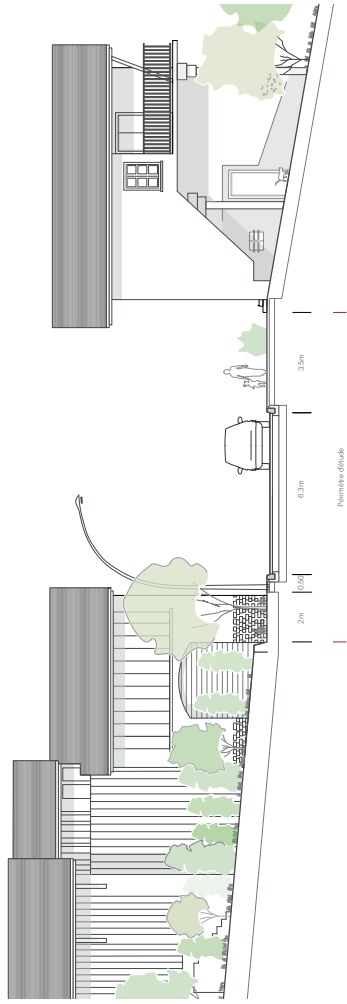


Légende

- placette
- territoire principal
- territoire adjoint
- bordure DMTE 208
- bordure DMTE 208S
- bordure DMTE 200T

RUE DE SAINT-GERMAIN NORD
COUPE DU GABARIT 6,3 MÈTRES - BORDURES DMTE 208, 12 CM

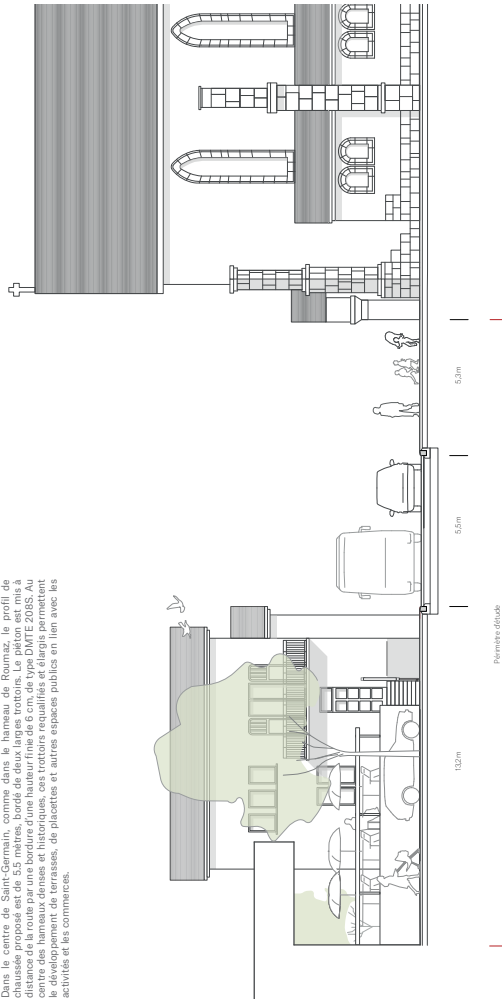
Sur la route de Saint-Germain en direction de Granais, le projet prévoit un profil de chaussée proposé en 6,3 mètres, bordé de deux larges trottoirs. Le plan est mis à distance de la route par une bordure d'une hauteur finie de 6 cm, de type DMTE 208S. Au centre des hameaux denses et historiques, ces trottoirs qualifiés et élargis permettent le développement de terrasses, de placettes et autres espaces publics en lien avec les activités et les commerces.



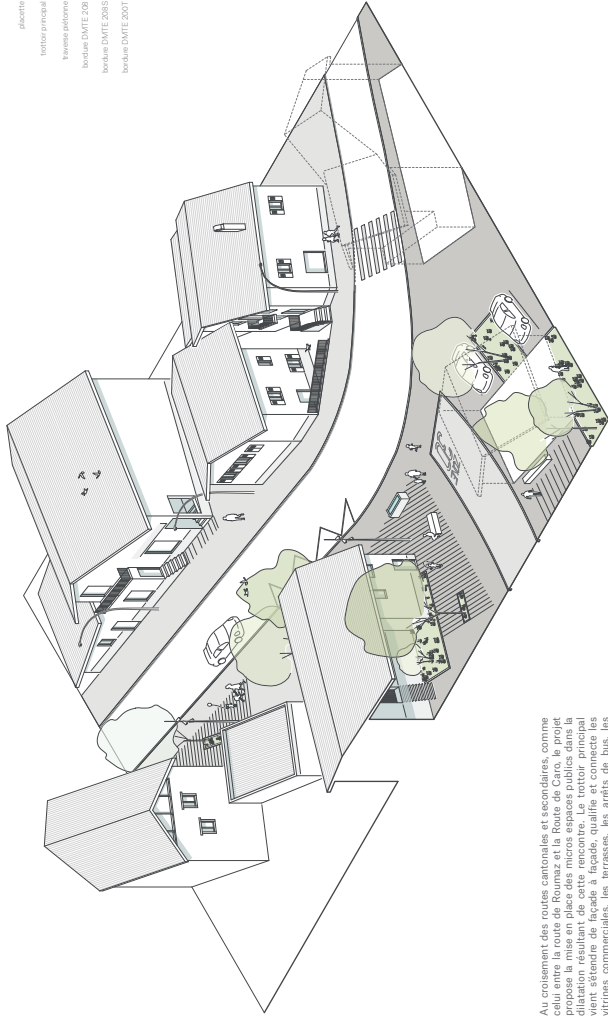
éch. 1/100 - R-B

RUE DE SAINT-GERMAIN, CENTRE DE SAINT-GERMAIN
COUPE DU GABARIT 5,5 MÈTRES - BORDURES DMTE 208S, 6 CM

Dans le centre de Saint-Germain, comme dans le hameau de Roumaz, le profil de chaussée proposé est de 5,5 mètres, bordé de deux larges trottoirs. Le plan est mis à distance de la route par une bordure d'une hauteur finie de 6 cm, de type DMTE 208S. Au centre des hameaux denses et historiques, ces trottoirs qualifiés et élargis permettent le développement de terrasses, de placettes et autres espaces publics en lien avec les activités et les commerces.



- Légende**
- placette
 - trottoir principal
 - traverse piétons
 - bordure DMT 200
 - bordure DMT 200 S
 - bordure DMT 200 T



Au croisement des routes cantonales et secondaires, comme celui entre la route de Roumaz et la route de Caro, le projet prévoit une large place de rencontre. Le trottoir principal vient s'élargir de façade à façade, qu'elle et connecte les vitrines commerciales, les terrasses, les arrêts de bus les stationnements ponctuels, ...

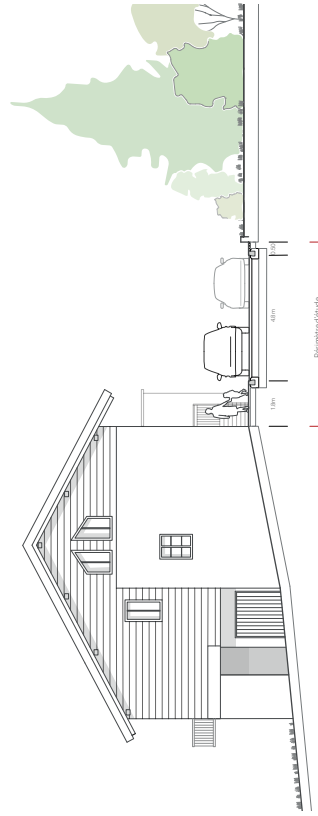
ROUTE DE ROUMAZ - ROUTE DE CARO

ISOMÉTRIE DES RENCONTRES DES GABARITS DE 5.5 ET DE 4.8 MÈTRES

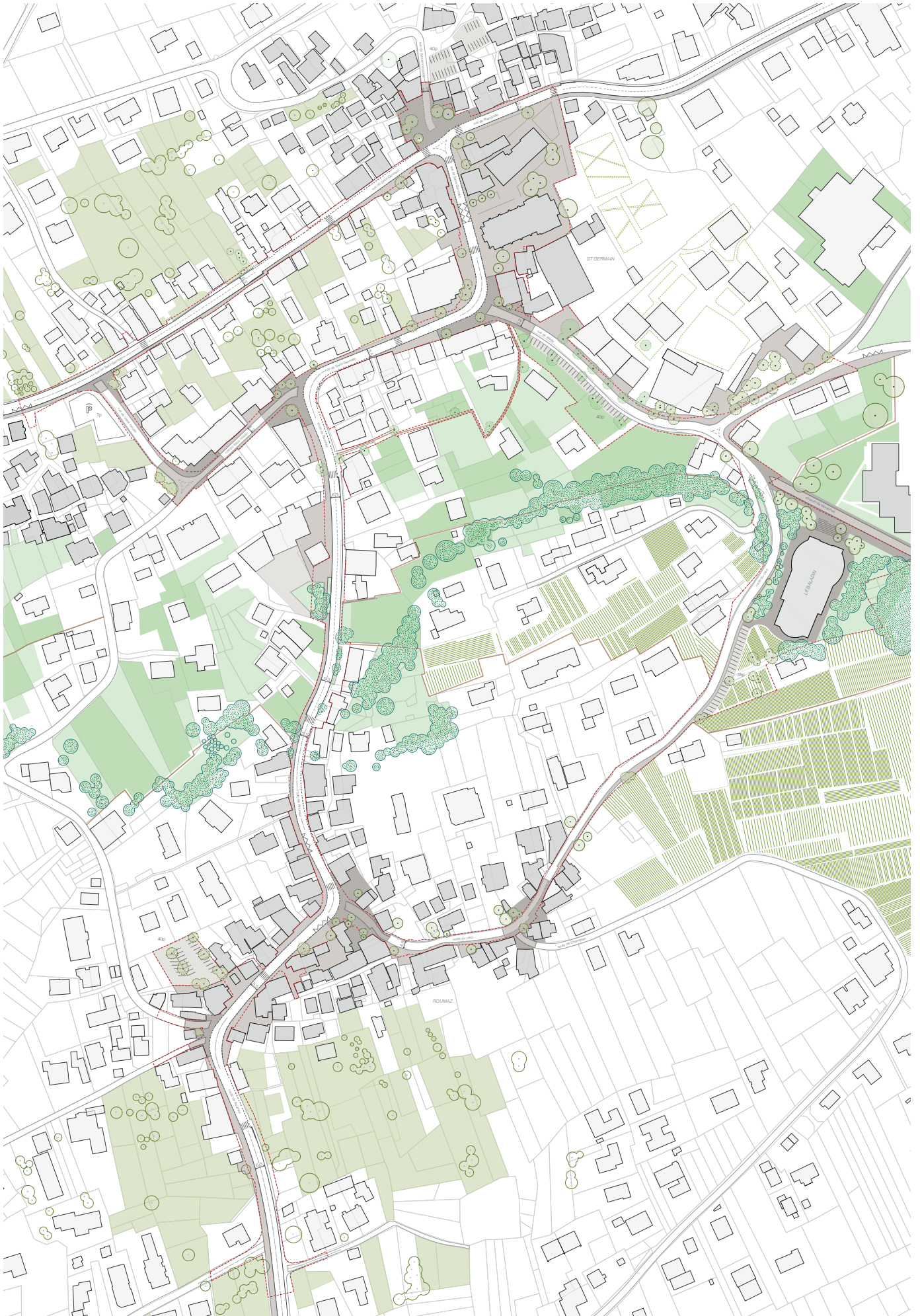
ROUTE DE CARO ET ZONES 30

COUPE DU GABARIT 4.8 MÈTRES ET ZONES 30 - BORDURES DMT 200T, 3 CM

Les routes secondaires, Route du Caro/Rue du stade et la Rue du vieux moulin, passant historiquement par le centre de Caro, sont des axes de circulation importants. Elles sont classées en Zone 30. La chaussée d'une largeur variant entre 5.2 et 4.8 mètres est logée de chaque côté par des bordures de 3 cm de haut, franchissables si nécessaire. Ces rues estompent visuellement la séparation entre piétons et véhicules invitant ces derniers à ralentir. Elles assurent ainsi une accessibilité sûre et conviviale pour tous. En outre, la largeur de 3.2 mètres permet de sécuriser les piétons, la circulation est réduite à une largeur de 3.2 mètres laissant les véhicules à se croiser à 4.8 m.



Zoom Roumaz / éch. 1:500



Équipe 4

Profil paysage, Christe & Gygax, Guillaume Favre

Le projet propose de requalifier la route cantonale aux droits des **traversées des villages** de Roumaz et de St-Germain. Le gabarit de la chaussée est réduit à une vitesse de 30-40km/h. Des incrustations de bandes traversent la chaussée et rythment le parcours. Des bordures franchissables de granit délimitent des trottoirs traversants en pavé. Les surlargeurs du trottoir permettent l'aménagement de placettes, celle des commerces à St-Germain et celle de la Fontaine à Roumaz. Elles sont agrémentées d'arbres et de mobilier urbain. Les arrêts de bus sont maintenus en baignoire.

Entre les traversées de village, la route cantonale est aménagée de manière standard à une zone 50km/h. Les arrêts de bus sont sur la chaussée.

La **rue du Stade et la route** du Caro sont aménagées en zone 30. Le gabarit est limité avec un trottoir préférentiel. La rigole franchissable se matérialise par trois pavés.

Le long de la **rue du Stade**, quelques places de parc sont aménagées sous des arbres tiges. Au-delà, une aire de jeux et un verger sont aménagés.

La suppression du rond-point de la rue de St-Germain aurait dû permettre l'aménagement de modération de trafic sur la **rue de l'ancienne poste**. La proposition d'une vitesse de 30-40 km/h n'est adaptée ni à la typologie de la rue, ni au projet de déviation.

Le groupe d'évaluation regrette que les auteurs n'aient pas donné des indications plus précises sur la matérialité des propositions faites, notamment les revêtements de la chaussée des centres villageois et des bandes traversantes, ainsi que celle des trottoirs de la zone 30.

Le dispositif proposé pour les traversées de localité est spatialement intéressant. Cependant, ce principe n'est pas adapté au contexte d'une route cantonale avec un trafic relativement important. Il ne respecte pas non plus le cahier des charges. Les bordures plates, l'incrustation de bandes traversantes et les bordures franchissables en pavés posent des problèmes de durabilité et induisent des nuisances sonores.

Les successions de différents régimes de vitesse sur des tronçons routiers très courts nuit à la bonne compréhension du dispositif par les automobilistes.

Concernant les bus, la réflexion sur la desservance du nouveau quartier au centre de St-Germain, du pôle scolaire et culturel, ainsi que des commerces aurait pu être plus approfondie.

Les aspects de mobilité douce et les chemins piétonniers ont été peu développés hors du projet routier.

SAVIÈSE, L'ESPRIT VILLAGEOIS RETROUVÉ

DES CENTRES VILLAGEOIS MOINS LISIBLES QU'AUTREFOIS



L'ESPACE SAVIÉSAN : DES MOTIFS PAYSAGERS IDENTITAIRES

L'ÉGLISE DE ST-GERMAIN

Repère paysager, l'église de St-Germain se perçoit depuis plusieurs endroits au sein de la commune et permet de s'orienter.

L'ARCHITECTURE SAVIÉSANNE

Savièse regorge de greniers et de chalets, aujourd'hui témoins d'un grand patrimoine architectural rustique et pittoresque.

LES VIGNES

Plus nombreuses par le passé, les vignes rythmaient le paysage. Aujourd'hui, seules quelques parcelles au centre de Saviese témoignent encore du paysage d'autrefois.

LES VESTIGES DE VERGERS

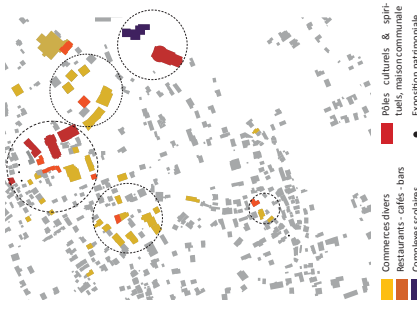
Aurelois, «les nombreux vergers formaient, au printemps, un seul et roissant bouquet de fleurs»

Pertes annuelles valaisannes - Saviese

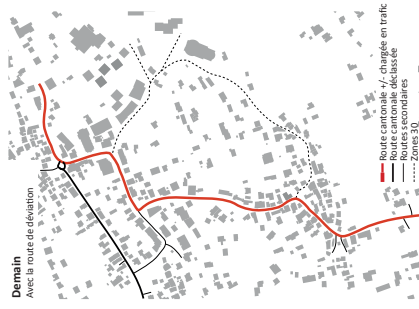
LE VERT, LA COULEUR D'UN PAYS



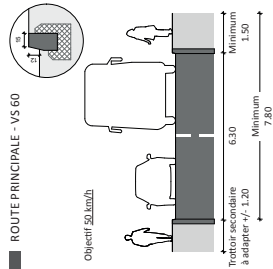
DES PÔLES ATTRACTIFS DISPERSÉS



DES VILLAGES PROCHAINEMENT DÉSENGORGÉS PAR UNE ROUTE DE DÉVIATION



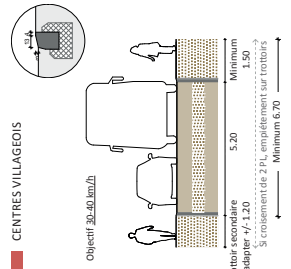
REPENSER LA ROUTE CANTONALE EN SÉQUENCES POUR VALORISER LES CARREFOURS ATTRACTIFS DE SAVIÈSE



garantissent des espaces publics confortables en continuité avec les diverses places communales ou points relais habituels, des lieux clés propices aux rencontres entre habitants à l'échelle d'un village. Le trafic reste fluide mais les objectifs de vitesse atteignent 30-40km/h afin de retrouver une ambiance d'espace de village.

Un tronçon est dit déclassé de par la future route de déviation et offre une largeur de voirie confortable pour garantir le flux de ces voies devenues secondaires tout en donnant davantage d'espace aux piétons.

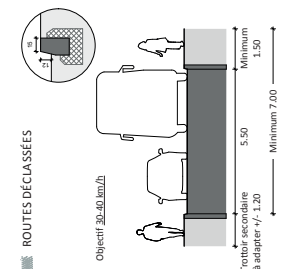
La zone 30 propose le gabarit le moins important afin de réduire les coûts de construction au regard des péons à séparer et valoriser les itinéraires de piétons qui seraient amenés à rejoindre un centre villageois depuis un autre.



garantissent des espaces publics confortables en continuité avec les diverses places communales ou points relais habituels, des lieux clés propices aux rencontres entre habitants à l'échelle d'un village. Le trafic reste fluide mais les objectifs de vitesse atteignent 30-40km/h afin de retrouver une ambiance d'espace de village.

Un tronçon est dit déclassé de par la future route de déviation et offre une largeur de voirie confortable pour garantir le flux de ces voies devenues secondaires tout en donnant davantage d'espace aux piétons.

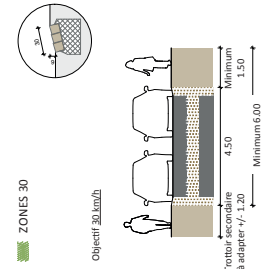
La zone 30 propose le gabarit le moins important afin de réduire les coûts de construction au regard des péons à séparer et valoriser les itinéraires de piétons qui seraient amenés à rejoindre un centre villageois depuis un autre.



garantissent des espaces publics confortables en continuité avec les diverses places communales ou points relais habituels, des lieux clés propices aux rencontres entre habitants à l'échelle d'un village. Le trafic reste fluide mais les objectifs de vitesse atteignent 30-40km/h afin de retrouver une ambiance d'espace de village.

Un tronçon est dit déclassé de par la future route de déviation et offre une largeur de voirie confortable pour garantir le flux de ces voies devenues secondaires tout en donnant davantage d'espace aux piétons.

La zone 30 propose le gabarit le moins important afin de réduire les coûts de construction au regard des péons à séparer et valoriser les itinéraires de piétons qui seraient amenés à rejoindre un centre villageois depuis un autre.



garantissent des espaces publics confortables en continuité avec les diverses places communales ou points relais habituels, des lieux clés propices aux rencontres entre habitants à l'échelle d'un village. Le trafic reste fluide mais les objectifs de vitesse atteignent 30-40km/h afin de retrouver une ambiance d'espace de village.

Un tronçon est dit déclassé de par la future route de déviation et offre une largeur de voirie confortable pour garantir le flux de ces voies devenues secondaires tout en donnant davantage d'espace aux piétons.

La zone 30 propose le gabarit le moins important afin de réduire les coûts de construction au regard des péons à séparer et valoriser les itinéraires de piétons qui seraient amenés à rejoindre un centre villageois depuis un autre.



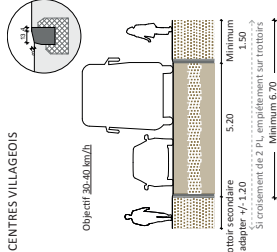




A l'arrivée dans le centre historique de St-Germain, la route cantonale change de caractère et retrouve une identité de traversée de village. La place du piéton est reconsidérée et ce dernier est libre de déambuler dans les différents espaces publics en lien direct avec les nombreux commerces ou bâtiments emblématiques.

Un système de trottoirs traversants au niveau des artères secondaires confère à la route cantonale sa priorité et donne plus de confort aux mobilités douces.

CENTRES VILLAGEOIS



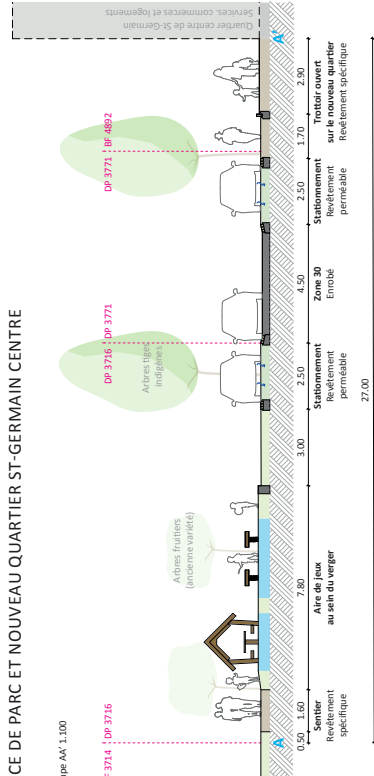
Les trottoirs traversants, une solution pour caractériser la route cantonale et sécuriser les mobilités douces

UNE ZONE 30 PLANTÉE, ENTRE ESPACE DE PARC ET NOUVEAU QUARTIER ST-GERMAIN CENTRE

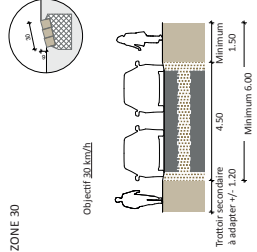
Coupe AA' 1:100

Pour évoquer les paysages d'autrefois, un verger prend place au niveau de l'ancien parking. Il abrite un sentier venant longer différents espaces de jeux et de détente. Plusieurs places de stationnement sont conservées pour les commerces et activités diverses des rez-de-chaussée du futur quartier.

Un double alignement forme une courbe végétale entre le centre historique et le nouveau cœur d'attractivité lié au projet de nouveau quartier. Le trottoir est ouvert sur les rez-de-chaussée des futurs bâtiments et leurs activités.



ZONE 30



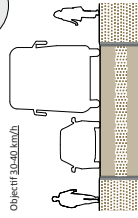
Quartier des inventeurs, Mantes-la-Jolie

Loches

ROUMAZ, UNE AMBIANCE DE CŒUR DE VILLAGE RETROUVÉE

De par le traitement de sol et la révision du gabarit de la route cantonale, le cœur de Roumaz retrouve son esprit de centre villageois historique mettant ainsi les bâtiments patrimoniaux remarquables et offrant de nouveaux espaces publics qualitatifs pour les habitants.

CENTRES VILLAGEOIS



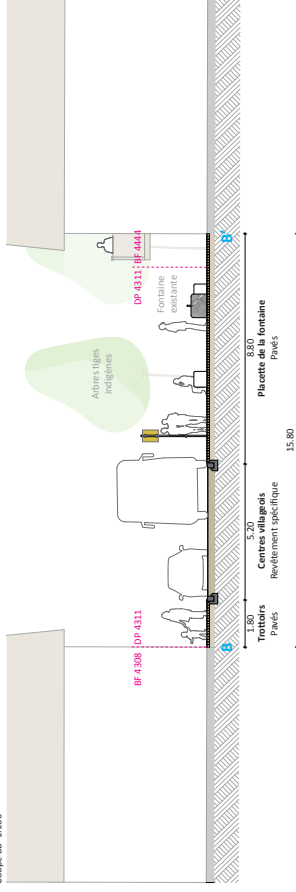
Trottoir secondaire
à adapter +/- 1.20

5.20

Minimum 1.50

Si croisement de 2 PL, empiètement sur trottoirs
Minimum 6.70

Coupe BB' 1.100



Quand l'arrêt de bus devient une place publique propice aux rencontres entre habitants et usagers locaux



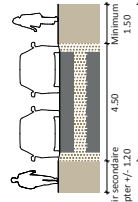
Zoom 1.500 - Roumaz Centre

LES POINTS RELAIS, DES POINTS DE RENCONTRES & D'ÉCHANGES AU SEIN D'UN VILLAGE

Plusieurs points relais s'installent au sein de Savèse et offrent autant de nouvelles possibilités pour s'asseoir et marquer le temps d'une pause.

Un banc, à l'ombre, face à une belle façade chargée d'histoire ou orienté de façon à profiter du grand paysage, facilite et encourage le renforcement ou la création de nouveaux liens entre villageois.

ZONE 30



Trottoir secondaire
à adapter +/- 120

4.50

Minimum 1.50

Minimum 6.00



Plaza Villamors - Mansilla Mayor



Gondrecourt-le-château



Zoom 1.500 - BeVédère



Zoom 1.500 - Baladin Sud

UNE NOUVELLE ENTRÉE POUR LE THÉÂTRE DU BALADIN

Équipe 5

paysagegestion, LocalArchitecture, CSD ingénieurs, mrs partners

Le projet s'appuie sur une lecture historique du territoire: il rappelle que le tracé de l'actuelle route cantonale correspond à celui de l'ancien torrent et que c'est le réseau de bisses qui permet le développement de l'agriculture. Cette trace historique se matérialise par une cunette continue (en béton ou en pavé) sur l'ensemble du réseau viaire requalifié.

Ce projet assure une **lecture continue et prioritaire de la route cantonale** (largeur 6.30) entre cunette et trottoir indépendamment de la traversée des villages. C'est la matérialité du trottoir préférentiel, de la chaussée et du sol côté cunette (trottoir ou pas de porte) qui permet de hiérarchiser le réseau. Au cœur des villages, le trottoir en pavé se démarque de la chaussée (enrobé) pour réduire visuellement l'espace et inciter au ralentissement.

Entre les cœurs, une bande de végétation souligne la cunette et complète le tissu distendu du bâti.

Au droit de la **route de Caro** et des **rues de l'ancienne poste et du Stade**, le trottoir traversant en pavé s'élargit pour englober la traversée «secondaire» du village et créer une placette de façade à façade, à l'ombre d'un noyer. L'aménagement de la rue du Caro comme seuil d'entrée au pôle scolaire et culturel, est cohérent. L'aménagement de la rue de l'ancienne poste et la suppression du giratoire favorisent la modération de trafic prévue dans le cadre du projet de déviation.

Les bus sont proposés sur la chaussée. La réflexion sur la desservance du nouveau quartier au centre de St-Germain, du pôle scolaire et culturel, ainsi que des commerces aurait pu être plus approfondie.

Le groupe d'évaluation a apprécié l'attention particulière apportée à la colline de la Safranière, notamment en termes d'opportunité de cheminement. Cependant, l'aménagement d'un parc urbain au cœur de St-Germain paraît peu à l'échelle du village.

Le principe de la cunette et de la bordure basse ne permet pas une sécurisation suffisante des piétons sur la route cantonale et ne respecte pas non plus la LHand. De plus, ces éléments posent des problèmes de durabilité et induisent des nuisances sonores.

SAFRANIÈRE

Zoom 1 : Cœur de village - St Germain

Zoom 3 : Cœur de village - Rourmaz

Zoom 2 : Nouveaux quartiers - St Germain



rue cantonale, parfois occupée par des processions
source: Fondation Breizh-Héritier



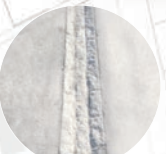
murets, vergers, jardins protégés et vue sur l'église
source: Fondation Breizh-Héritier



jalón sacré au carrefour de la rue du Moulin
source: Fondation Breizh-Héritier



manifestations d'hier et d'aujourd'hui
source: Fondation Breizh-Héritier



cunette type « Savèze »
source: LOCALARCHITECTURE



dans la pente.
hier, rue principale pour tous, aujourd'hui route cantonale
source: Fondation Breizh-Héritier



Pavés de l'église, « rue-place-
autobus » sur un socle en pierre
source: Fondation Breizh-Héritier



pavés de l'église,
aujourd'hui pavés



mise en valeur des pressoirs
source: Fondation Breizh-Héritier



cunette type « Savèze »
source: Paysagession



Plan zoom 3, séquence 1_coeur de village - Saint-Germain



Réaménagement du carrefour afin de marquer le réseau (déclassement de la rue Allégro).

séquence 5_parc des hauts marais

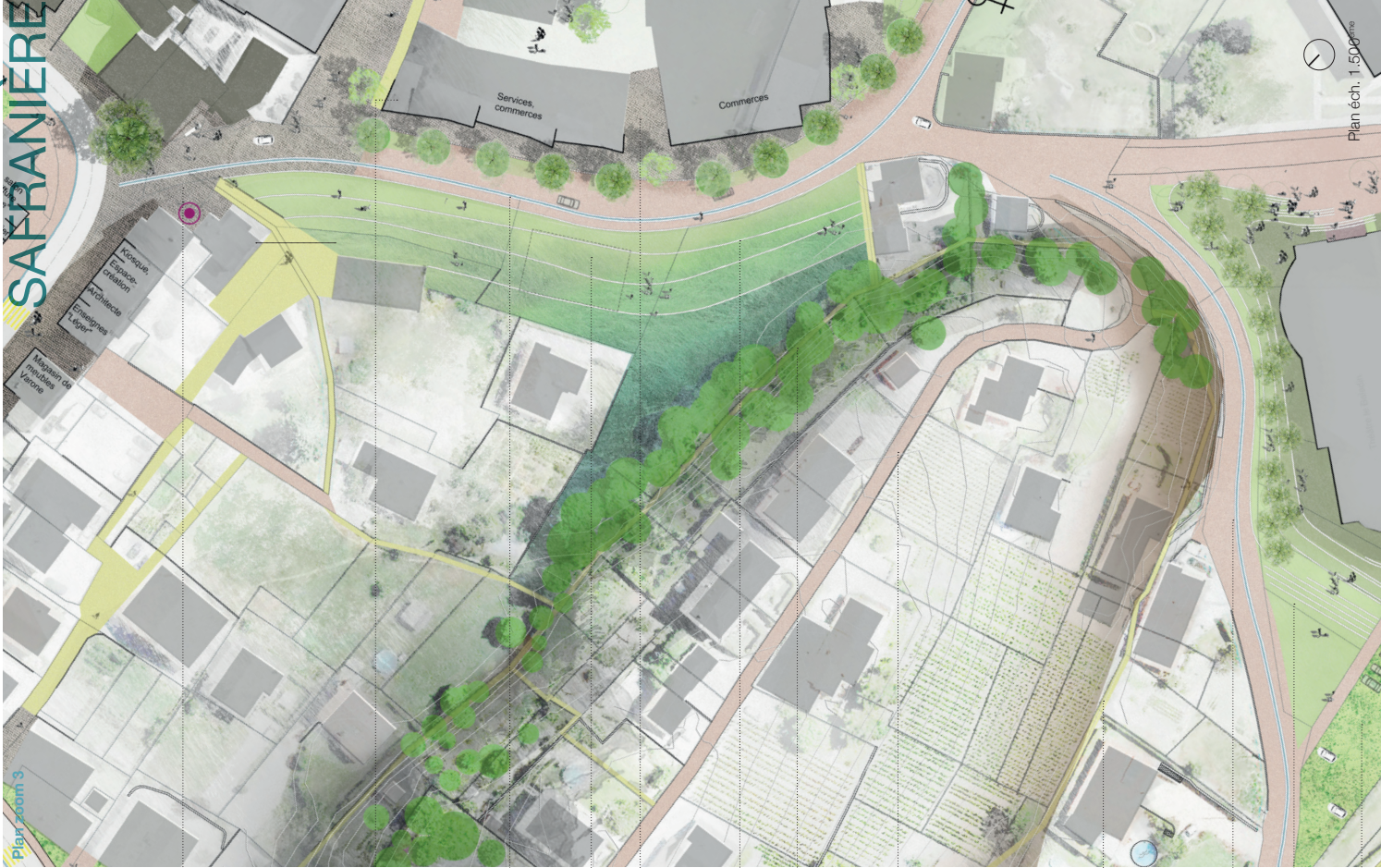


Au coeur de la zone de renaturation, entre nouveaux quartiers et collines boisées, le parc des hauts marais reste à imaginer (source: VNA Vallée d'Aurillac)

Plan zoom 3, séquence 4_boucle sud communale



Promenades du dimanche et enfants du quartier se rejoignent sur le chemin du Clos. A l'abandon du coeur de village, bovilliers, bancs et arène traitée revêtent à sa place. Le soir, feux, au vu de l'environnement.



placette pavée, aménagée avec un noyer, une fontaine et la mise en valeur du puits.

chemin «accourci» pour les piétons qui veulent regagner à plat la RC (servitudes à activer).

aménagement en enfilade, aligné sur la rue du Stade (zone 30), avec une cunette pavée traditionnelle qui marque une aire de dégagement contre le parc insulaire des «hauts-marais».

tranchée drainante (noue) intégrant des saules, frênes et autres végétaux évoquant les zones humides, bordée de lignes de pavés.

placette pavée entrant dans le nouveau quartier.

lignes de gradins bordés de pavés, se prolongeant sur un bassin de rétention accueillant les eaux de pluie du paysager de Savie, pour l'us.

Promenade boisée des Hauts Marais, avec la RC à plat (servitudes à activer).

chemin de Crettaualemaz.

promenades des Vignes (servitudes à activer), école et stade, depuis la RC.

aménagement à niveau sur la rue du Clos, avec une cunette pavée traditionnelle.

aménagement en gradins, végétalisés du théâtre, depuis les promenades.

parking public végétalisé.

Équipe 6

dv& architectes associés, Transportplan, IG Group

Le projet propose de créer une « **place publique** » sur la route cantonale au droit de l'église de St-Germain. Le parvis de l'église se prolonge sur la chaussée dans la même matérialité (dalles de pierre naturelle). Les pavés du cœur du village institutionnel s'étendent jusqu'aux trottoirs. Des bordures biaisées séparent la chaussée des trottoirs.

Les **traversées des localités** de Roumaz et de St-Germain sont soumises à une vitesse de 50km/h. Le gabarit de la chaussée varie de 5.85 à 6.30m. Des dalles de pierre bordent la chaussée pour réduire optiquement l'espace et inciter au ralentissement. Des bordures biaisées séparent le trottoir pavé de la chaussée en bitume.

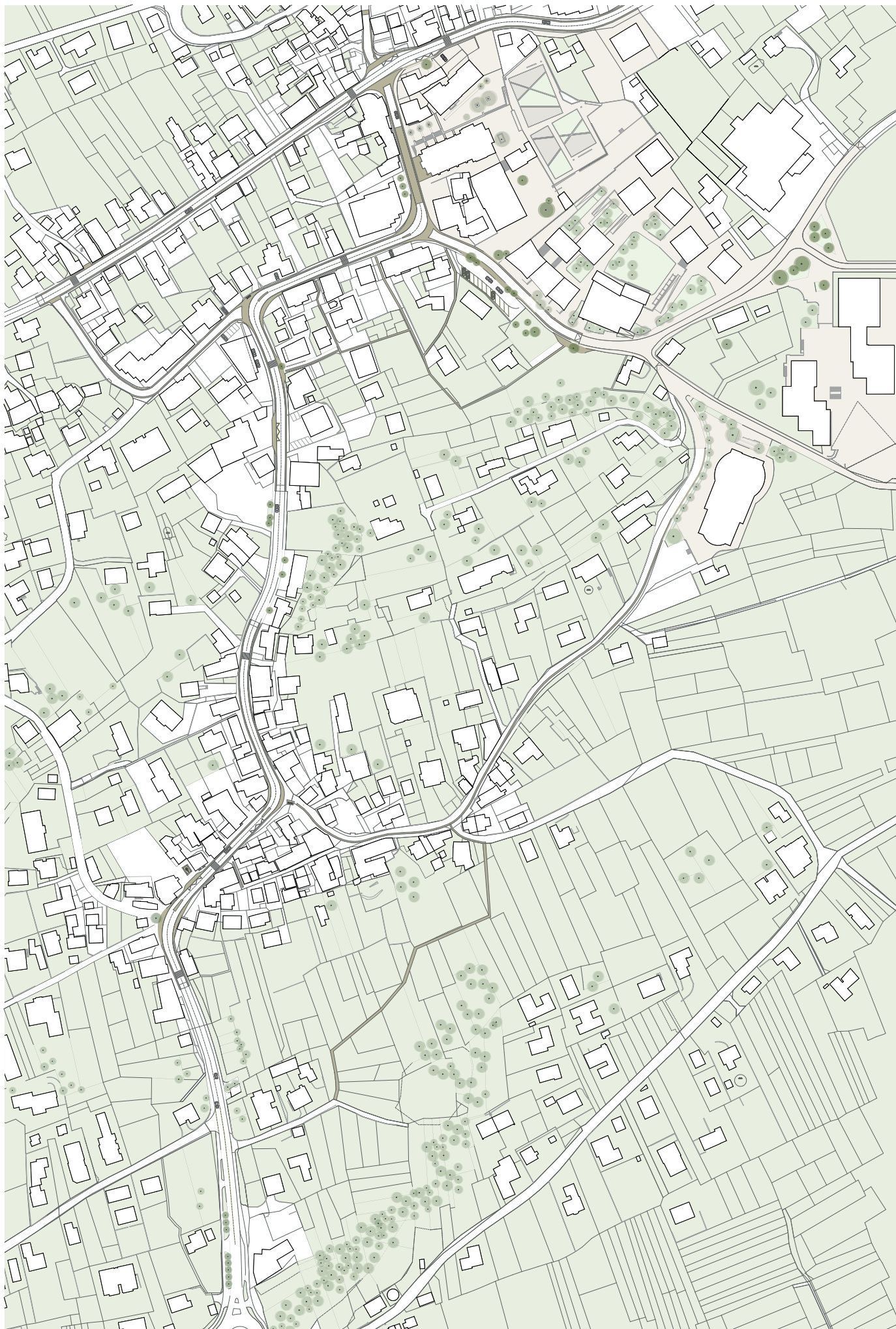
Hors localité, la route principale se compose des gabarits et matérialités standards des zones 50km/h. Le tissu distendu du bâti est complété en alternance par des plantations d'arbres et des plates-bandes.

La suppression du rond-point de la rue de St-Germain aurait dû permettre l'aménagement de modération de trafic sur la **rue de l'ancienne poste**. La proposition d'une vitesse de 50 km/h n'est adaptée ni à la typologie de la rue, ni au projet de déviation.

Les bus sont aménagés en voirie à l'exception de ceux de la rue de Plandodin. L'aménagement de la rue du Stade et de la route de Caro permet une bonne desservance par la mobilité douce au nouveau quartier du centre de St-Germain, au pôle scolaire et culturel, ainsi qu'aux commerces. Le groupe d'évaluation regrette que les auteurs n'aient pas donné des indications plus précises sur la matérialité des propositions faites, notamment les aménagements et la matérialité de la rue du Stade et de la route de Caro.

Quelques **chemins de traverse** ont été identifiés comme alternatives partielles aux chemine-ments le long des voiries.

Si le groupe d'évaluation peut comprendre l'intérêt spatial d'aménager le parvis de l'église, ce principe n'est pas adapté au contexte d'une route cantonale avec un trafic relativement impor-tant. Les mesures proposées (zone 20, dalle de pierres naturelles, bordures franchissables,...) ne respectent pas le cahier des charges et elles induisent des problèmes de sécurisation des piétons, de durabilité et de nuisances sonores.



Plan de situation 1/1000

MANDAT DE PROJET POUR L'AMENAGEMENT URBAIN A ROUMAZ ET ST-GERMAIN INTEGRANT LA RESTRUCTURATION
DE LA ROUTE CANTONALE RC 60 AINSI QUE CERTAINES ROUTES ET PLACES COMMUNALES

dv&
architectes & associés

i2 group

Bureau d'ingénieurs

TRANSPORTPLAN





Savièse se compose de plusieurs centres historiques (Muisse, Chaudolin, Graniois, Saint-Germain, Roumaz, Omone, Bini) tous reliés entre eux par une route avec une charge de trafic importante.

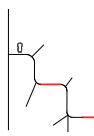
- Concept d'aménagement urbain**
- Route cantonale principale de montagne
 - Route principale de localité
 - Traverse de village
 - Route principale de localité
 - Lien entre les vieux centres historiques, traverser la lecture des limites des vieux villages
 - Route de traversée des villages
 - Gabarit de route limité, mise en valeur du patrimoine, réaffirmation

Route principale de localité

- Centre de village**
Affirmer Saint-Germain comme centre de Savèze en ancrant la représentativité villageoise et les relations entre commerces, maison de commune, église, cimetière, parking, commerces, école, Baladin et les quartiers adjacents.
- Chemins des villages - Zone de rencontre**
Offrir un chemin alternatif sécurisé pour les piétons et les cycles dans un environnement de qualité.

	Réseau routier cantonal
	Réseau routier de déserte
	Zone vieux village à gabarit réduit
	Limitation ponctuelle de vitesse
	Zone de rencontre
	Zone 30
	Carrefour à perte de priorité
	Carrefour giratoire





Matériau

- surface pavée identique maison de commune et cimetière
- bordure granit franchissable
- dalle pierre naturelle carrossable et facile nappage

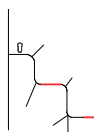


Matérialité

- bande pavée de 90 cm sur le trottoir
- bordure en granit franchissable
- bord de chaussée en dalle pierre naturelle
- chaussée bitume



with rule- <i>with</i> rule	with rule- <i>not</i> rule



Matérialité
voie de circulation et trottoir en bitume et bordures en granit
plantations



Coupe type 1/100
