

Commune de Vétroz

Réaménagement urbain de la route cantonale  
à Vétroz

Les cahiers de la mobilité

Sion, mai 2020

---



MUNICIPALITÉ  
DE VÉTROZ

## Mandant - Maître d'ouvrage [MO]

---

### Mandants :

État du Valais - Commune de Vétroz

### Services concernés :

Service de la mobilité (SDM) - Service technique communal

### Groupe de pilotage [COFIL]

Vincent Pellissier	Ingénieur cantonal, SDM, État du Valais
Patrick Sauthier	Chef de l'arrondissement 2, SDM, État du Valais (a succédé à Loris Chittaro)
Olivier Cottagnoud	Président de commune, Vétroz
André Fontannaz	Vice-président de commune, Vétroz
Evelyne Crettex Reber	Préfète du District de Sion et Présidente aggro Valais central

### Groupe de suivi technique [GT]

Jean-Christophe Putallaz	Adjoint du chef du SDM, État du Valais
Éric Duc	Ingénieur préposé à la sécurité, SDM, État du Valais
André Fontannaz	Conseiller municipal, Commune de Vétroz
Nicolas Berner	Chef du Service technique, Commune de Vétroz
Léonard Évéquoz	Chef de projet, aggro Valais central

### Mandataires - équipe lauréate des Mandats d'étude parallèles [MEP]

#### Planificateur général :

LOCALARCHITECTURE (architectes)

#### Pool pluridisciplinaire :

LOCALARCHITECTURE (architectes)

Paysagestion (architectes paysagistes)

mrs partner (ingénieurs en transports)

CSD Ingénieurs (ingénieurs civils)

Étienne Gillabert (concepteur lumière)



# Sommaire

---

1. Introduction	p.6-7
1.1 Localisation	
1.2 Les objectifs recherchés	
1.3 Intégration à l'agglo Valais central	
1.4 Visées	
2. Éléments de référence	p.8-12
2.1 Contexte urbanistique	
2.2 Évolution des frontages dans le temps	
2.3 Planifications en cours et en lien avec le projet	
2.4 Mobilité en l'état	
3. Philosophie générale	p.13-17
3.1 Un projet de couture qui s'inspire du lieu	
3.2 Concept de mobilité	
3.3 Stationnement rationalisé et différencié selon les usages	
4. Principes d'aménagement	p.18-19
4.1 Principes généraux	
5. Gabarit	p.20
5.1 Chaussée et trottoirs	
5.2 Îlots	
5.3 Bande multifonctionnelle et voie centrale polyvalente	
5.4 Bordures	
5.5 Géométrie à «angles cassés»	
6. Séquences de la traversée	p.21-23
6.1 Profils types de séquences	
6.2 Entée ouest	
6.3 Place de la Poste	
6.4 Rue	
6.5 Place de l'Amigne	
6.6 Place des Écoles	
6.7 Entrée est	
7. Spécifications techniques	p.24-28
7.1 Gestion d'évacuation des eaux	
7.2 Projet d'assainissement contre le bruit routier	
7.3 Projet d'éclairage et d'alimentation électrique	
7.4 Alimentation en eau	
7.5 Emprises foncières et expropriations	
7.6 Chantier et gestion des déchets	
7.7 Protection du patrimoine bâti et des monuments/archéologie	
7.8 Coûts	

# 1. Introduction

---

## 1.1 Localisation

Vétroz est adossé au coteau sud de la vallée du Rhône, en rupture de pente entre le versant viticole et la plaine fluviale. Sa localisation entre ces deux mondes, au cœur d'un patrimoine paysager très marqué par ses vignobles en terrasses, en fait un site d'exception. Ce territoire regroupe environ 6'100 habitants. La limite communale se situe à 640 mètres d'altitude.

## 1.2 Les objectifs recherchés

Si aujourd'hui les Valaisans traversent Vétroz lors de leurs trajets quotidiens, ils s'y arrêtent peu. De même, les habitants de la rive sud ne remontent pas dans le vieux village pour y flâner, y faire des courses ou pour s'y détendre. Ici, les déplacements sont le plus souvent fonctionnels, rapides et effectués en voiture.

Les enjeux principaux du réaménagement urbain prévu à Vétroz consistent à recréer un centre-village sûr, attractif et favorable aux déplacements à pied et à vélo, ceci en intégrant pleinement la route cantonale.

Dans la pratique, il s'agira de modifier le schéma de ce village actuellement scindé en deux. La route doit redevenir une rue, un espace d'union plutôt qu'une césure. Dans cette optique, il faudra améliorer de manière notable la qualité de vie des habitants tout en privilégiant la mobilité douce et l'utilisation des transports en commun.

## 1.3 Intégration à l'agglomération Valais central

Vétroz fait partie des 19 communes de l'agglomération Valais central dont le périmètre s'étend de Salquenen à Ardon. Dans ce cadre, elle a développé un projet d'importance régionale autour des thématiques de la mobilité, de l'urbanisation et du paysage.

De façon générale, les mesures mises en œuvre par l'agglomération Valais central (en partenariat avec le Canton et les Communes) tendent à soulager la T9 de son trafic de transit. Ces initiatives ont été l'élément déclencheur du projet de requalification et de réorganisation des circulations sur le territoire de Vétroz.

L'une des dispositions adoptées dans cette perspective consiste à reporter le trafic sur la route de débord qui longe l'autoroute A9 au sud. À Vétroz, on passerait alors de 14'000 véhicules/jour à environ 10'000 véhicules/jour.

Le réaménagement de la T9 correspond à une autre des mesures du projet d'agglomération de deuxième génération (PA2) le long de cet axe routier. Ce volet vise à prendre en compte les caractéristiques des sites traversés en milieu urbanisé.

---

Forts de ce constat, la Commune et le Service de la mobilité (SDM) du Canton du Valais ont commandité des mandats d'étude parallèles (MEP). Le concept lauréat a été élaboré par le pool de mandataires «Lignes de vie».

Le périmètre pertinent correspond à celui défini lors du MEP. Il englobe la route cantonale et ses abords, au sens large. Cela doit conduire non seulement à repenser la route sur le linéaire de sa traversée du bourg, mais aussi à la faire profiter de sections moins denses et d'ouvertures latérales.

#### 1.4 Visées

Ce projet de requalification est dimensionné pour une vitesse de 30 km/h. Cette dernière sera mise en œuvre à son achèvement. Le concept proposé s'y emploie par le biais d'un dimensionnement du gabarit de la chaussée, ce qui limitera fortement la gravité des impacts lors d'accidents.

La vitesse légale signalée de la route cantonale pour la traversée de localité restera néanmoins de 50 km/h à partir de ses portes, hors du périmètre de requalification.

## 2. Éléments de référence

---

### 2.1 Contexte urbanistique

Le cœur historique de Vétroz s'est développé en amont de la route, à l'abri des crues du Rhône. Cette expansion a été contenue latéralement entre deux torrents aux colères plus saisonnières.

La conquête des terrains en aval de la route cantonale n'a pu se faire qu'avec la maîtrise des eaux. La construction des trois canaux de drainage de la plaine a stimulé l'essor d'activités agricoles. Peu à peu, celles-ci ont été remplacées par de l'habitat résidentiel étalé et par de grands équipements publics comme l'école.

Par la suite, le développement périurbain de Sion a nécessité l'élargissement du gabarit de la route cantonale, ce qui l'a fait entrer en conflit avec les lieux habités. Les nuisances liées au trafic routier passant sont devenues importantes et les raccordements sur la route cantonale problématiques.

### 2.2 Évolution des frontages dans le temps

Par le passé, certains bâtiments s'avançaient sur une route plus ténue et à la silhouette plus irrégulière. Ils ont été démolis afin d'autoriser l'élargissement de l'axe routier au trafic grandissant.

À ce moment-là, la voiture a pris le pas sur les habitants de Vétroz. Des revêtements bitumeux imperméables ont recouvert la rue qui était auparavant plus paisible et arborée.

Aujourd'hui, il est nécessaire de repenser la route de manière moins linéaire et monotone, en tenant compte des espaces latéraux qui ont parfois disparu.

### 2.3 Planification en cours en lien avec le projet

#### *a) Projet d'agglomération Valais central-transports publics*

Le concept de transports publics du projet d'agglomération Valais central prévoit de renforcer et de réorganiser le réseau des transports publics (TP) autour de la colonne vertébrale ferroviaire qui traverse le territoire d'est en ouest, notamment en augmentant la fréquence des bus empruntant la T9.

L'agglomération envisage par conséquent de restructurer le réseau des bus d'agglomération, avec entre autres la mise en service d'une potentielle nouvelle ligne de bus structurante pour l'est du territoire reliant Sion-Conthey-Vétroz-Ardon, ceci en assurant un rabattement sur les haltes du RER Valais à Ardon et Châteauneuf-Conthey.

L'éventuelle mise en œuvre d'une ligne de rabattement de ce type reste à planifier. Il est néan-



---

moins important que le réaménagement de la traversée de Vétroz fournisse de nouvelles relations de transports publics aux carrefours clés de ce secteur à moyen, voire à long terme.

*b) Concept de transports individuels de l'agglomération*

La structure tendra à maximiser l'utilisation des réseaux de hiérarchie supérieure (soit la route de débord et son réseau d'accès). La traversée de Vétroz fait partie des tronçons stratégiques de la route cantonale qui seront remodelés et modérés dans ce but.

*c) Restructuration des réseaux routiers cantonaux et communaux d'Ardon et Vétroz*

Le PA2 a modifié de façon sensible la conception du réseau routier du Valais central, spécialement sur la T9 reliant Ardon à Saint-Léonard par Sion.

Le trafic de transit et le trafic local ont rendu les traversées d'Ardon et de Vétroz de moins en moins sûres pour leurs différents usagers. Ils ont en outre contribué à la dévalorisation de leurs centres. Fort de ce constat, le PA2 propose des mesures de requalification de la T9.

L'étude « Restructuration des réseaux routiers cantonaux et communaux » (Team+, V.2.3, septembre 2016) préconise dans cette optique :

- une mise en évidence de la structure du trafic sur la T9 ;
- une conception d'ensemble des réseaux routiers et des mobilités douces ;
- une évaluation des potentiels de report du trafic sur la route de débord et sur l'A9.

## 2.4 Mobilité en l'état

*a) Potentiels du réseau de mobilité douce*

La route cantonale ne dispose actuellement d'aucun aménagement pour les cyclistes dans la zone centrale de Vétroz. Des bandes cyclables existent sur la T9 en direction d'Ardon et de Conthey, mais elles sont interrompues au niveau de la traversée du village.

Un itinéraire vélo régional SwissMobil (72) traverse Vétroz, mais via les quartiers d'habitation. Il n'emprunte la route cantonale que sur une courte section entre la Place de la Poste et la Place Centrale.

Les aménagements pour les piétons sont minimaux avec des trottoirs parfois étroits. Sur deux des places du village, les traversées piétonnes s'effectuent par des passages inférieurs sécurisés. Ceux-ci ne sont toutefois pas bien utilisés. Les autres traversées se font au moyen de passages piétons.

---

Il est à noter qu'un itinéraire piéton régional de loisirs SwissMobil (36) traverse la commune dans la partie haute du village.

*b) Réseau de transports individuels motorisés (TIM)*

La T9 appartient au réseau principal A. Elle offre à la fois une desserte des villages traversés en leur centre et une desserte en peigne pour ce qui a trait aux quartiers d'habitation.

Le réseau secondaire, lui, collecte le trafic des quartiers et offre un accès privilégié au réseau cantonal (T9 et route de débord).

Au sud d'Ardon et de Vétroz, la route de débord doit être intégrée au réseau des routes cantonales et aménagée de manière à assurer une nouvelle fonction d'accès direct à l'autoroute par la jonction de Conthey pour ces deux communes.

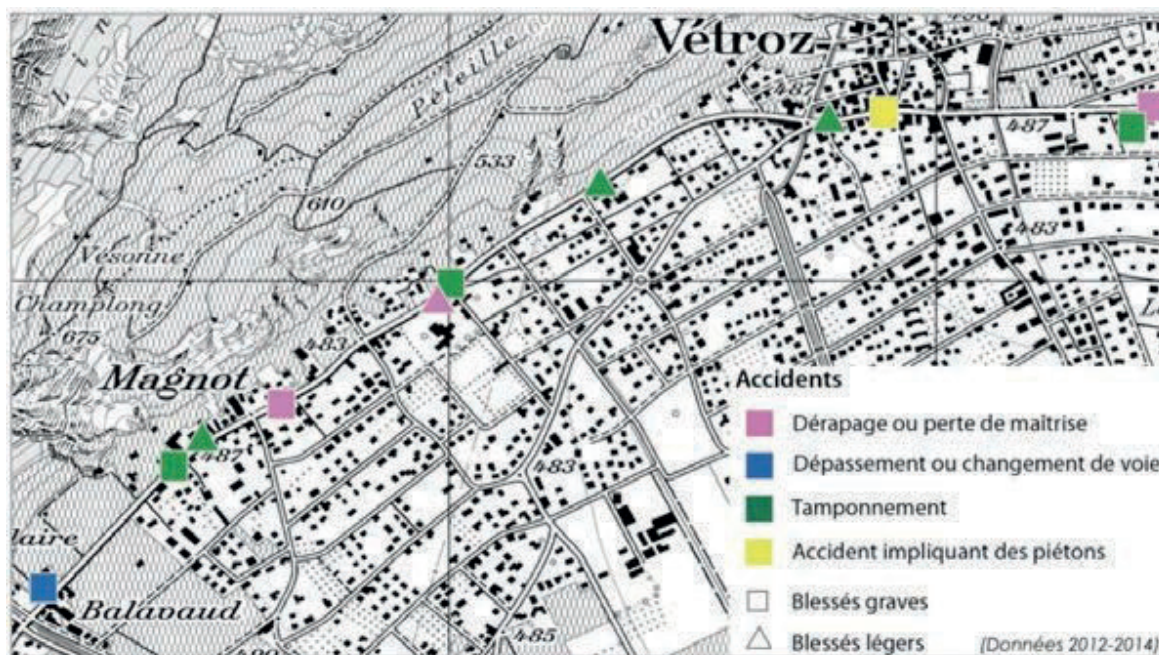
Ce projet constitue la base d'un nouveau schéma d'accessibilité qui prévoit une approche en peigne des deux communes, tant par la route cantonale T9 au nord que par la route de débord au sud.

Cette nouvelle organisation des circulations a également joué un rôle déclencheur dans la volonté de réaménager la traversée de Vétroz.

*c) Données de trafic*

Le plan de charge de 2016 fait état d'un trafic de l'ordre de 14'000 véhicules par jour en traversée de Vétroz. Dans le corridor Ardon-Vétroz-Conthey-Sion, environ 70% des déplacements TIM d'Ardon et de Vétroz en direction de l'est s'effectuent par la T9, contre environ 30% par la route de débord. Le transit ouest-est en provenance de Chamoson, Leytron, voire Saillon et Riddes en direction de Sion est, pour sa part, estimé à environ 1'500 véhicules par jour.

d) Accidentologie



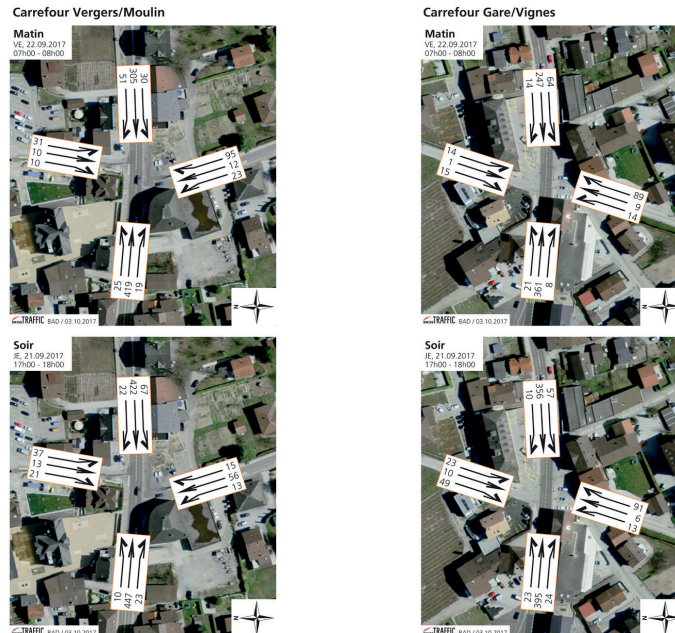
e) Charges de trafic futures avec la route de débord

Grâce à la requalification de la route de débord, un report du trafic de transit, mais aussi d'une partie du trafic local d'Ardon et de Vétroz est souhaité. De la sorte, avec le report de trafic de la T9 vers la route de débord et vers l'autoroute, le trafic en traversée de Vétroz pourrait être abaissé à environ 10'000 véhicules par jour.

f) Charges de trafic aux carrefours principaux

La capacité actuelle des carrefours entre la T9 et les routes secondaires a été jugée bonne pour l'ensemble des principaux mouvements. Seul le mouvement d'insertion du trafic de la Rue des Moulins (parking du home) en direction de Conthey/Sion à l'heure de pointe du soir présente un niveau de service satisfaisant C.

Les charges de trafic directionnelles aux carrefours principaux T9-Gare-Vignes et T9-Verger-Moulins, de même que les fiches de calcul de capacité sont mentionnées ci-contre.



Sur le linéaire du projet, le relevé de la période 2014-2018 recense cinq accidents. Ces derniers ont été localisés aux différents carrefours de la traversée. Du point de vue de leur gravité, l'un d'entre eux a occasionné un blessé grave, trois autres des blessés légers et le dernier a généré uniquement des dommages matériels. Sur les six dernières années, aucun accident impliquant des piétons n'est survenu.

### *g) Stationnement*

Le stationnement est principalement organisé sur les places et espaces latéraux de la route cantonale. Cette offre marque fortement la dominance de la voiture dans le centre du village, en particulier sur les places qui sont totalement dédiées au stationnement, comme la Place Centrale, qui est aujourd'hui un parking.

L'offre existante en stationnement public le long de la route cantonale est limitée à des places longitudinales à la hauteur du Denner et à deux autres petits groupes de places le long de la traversée. La majorité de l'offre publique se trouve sur le parking de la Place Centrale ou aux abords de la T9 (sud de la Place Centrale).

Une offre relativement conséquente en stationnement privé à usage public (visiteurs des commerces, etc.) complète l'offre publique, en particulier sur la Place Centrale (Café des Amignes), sur la Place de la Poste et à l'entrée ouest du village.

Enfin, dans le centre du village, la commune dispose d'autres «poches» importantes de parkings publics (home, nord de la Route des Vignes, etc.) et privés (immeuble Concordia, Café des Amignes, etc.).

## 3. Philosophie Générale

---

### 3.1 Un projet de couture qui s'inspire du lieu

#### *a) Généralités*

Le réaménagement propose de fédérer les espaces publics du village à partir du sol entre les portes est et ouest. Ce sol, tant par sa matérialité que par sa topographie, sera traité pour jouer le rôle de fil conducteur entre les éléments techniques (géométrie et sécurité routières, gestion de la circulation, etc.), les éléments identitaires (vignoble, réseau hydraulique, bâti ancien, etc.) et les différents usages des lieux parcourus. Il s'agira au final de créer un nouveau lieu de vie pour les Vétrozains.

Les aménagements des endroits clés situés aux articulations des systèmes paysagers, routiers et bâtis, vont être développés dans leur singularité et avec leurs particularismes en vue d'assurer une perméabilité entre les parties hautes et basses du village, tout en garantissant un traitement cohérent de l'ensemble. À cette fin, il conviendra de travailler l'aménagement de la traversée par séquences.

De manière générale, ce projet offre une réflexion urbaine qui dépasse le périmètre de la route cantonale. Il propose d'opérer la couture entre le bourg historique et les nouveaux quartiers bâtis en plaine. L'ambition consiste ici à retrouver une route connectée à son contexte qui soit un espace d'union du village et qui s'appuie sur les structures paysagères qui font l'identité de Vétroz.

Le concept sélectionné se fonde pour cela sur l'existant, comme le passage des torrents, les murs des vignes et la topographie. Il révèle aussi ce qui n'était plus visible, comme la végétation, les terrasses sur rue et les continuités piétonnes.

#### *b) Séquences pour favoriser la cohabitation*

Quatre segments différenciés modérant les vitesses rythmeront le réaménagement global de la route cantonale :

- une séquence hors localité;
- une séquence d'entrée aux portes est et ouest;
- une séquence des « places-ponts » aux places de la Poste, de l'Amigne et des Écoles;
- une séquence rue-traversée de localité.

Dans ce contexte, les passages pour piétons en sous-voies seront abandonnés. Ils céderont la place à des circulations uniquement en surface. Le trafic des cycles sera également amélioré et sécurisé grâce à un aménagement qui favorisera la coexistence entre les usagers dans un environnement aux vitesses de circulation réduites.

---

*c) Séquences phares avec les trois «places-ponts»*

La plaine, les murs, les vignes, les torrents, le réseau viaire et le village composent un tout indissociable. Ils constituent le support de l'aménagement des espaces publics, à l'image des «places-ponts».

La Place de la Poste, la Place Centrale (renommée «Place de l'Amigne») et la Place des Écoles joueront le rôle de «places-ponts» publiques. Elles traverseront la route cantonale, entre le nord et le sud. Le changement de teinte du sol réunira les deux rives et les séquences de la route.

Ce contraste de sol entre espace rue et espace des «places-ponts» concourra au ralentissement naturel de l'automobiliste. Les arrêts de transports publics seront relocalisés au centre du village, au droit de deux des «places-ponts». Ce dispositif rassemblera les gens autour des arrêts et des lieux de vie.

### 3.2 Concept de mobilité

*a) L'offre actuelle en transports publics*

Vétroz est actuellement desservi par la ligne régionale CarPostal n° 311. Celle-ci est non cadencée et circule à une fréquence d'environ 30 minutes aux heures de pointe. Cette ligne emprunte la route cantonale sur toute la traversée de Vétroz. Elle dessert l'ensemble du village par l'intermédiaire de ses deux arrêts «Vétroz, le Home» et «Vétroz, Poste».

La commune dispose au demeurant d'un service scolaire qui dessert les écoles primaires des Plantys et de Bresse en effectuant un circuit à l'intérieur du village.

*b) Les modifications envisagées*

L'agglomération et les communes concernées ont récemment étudié une desserte bus complémentaire de Vétroz (ligne n° 17). Ce service renforcerait la desserte des quartiers résidentiels et offrirait de nouveaux rabattements vers les haltes d'Ardon et de Châteauneuf-Contthey.

La ligne de transport régional n° 311 serait maintenue sur l'axe de la route cantonale. Sa fréquence a déjà été augmentée au quart d'heure aux heures de pointe.

Il sera par ailleurs procédé à un repositionnement des arrêts de bus au cœur du bourg de Vétroz. L'arrêt «Vétroz, Poste» sera déplacé de l'entrée ouest du village sur la Place de la Poste, alors que l'arrêt «Vétroz, le Home» sera déplacé de l'entrée est vers la Place des Écoles.

---

### *c) Les changements apportés*

Les deux arrêts du bourg ont été nouvellement organisés sur chaussée de façon à accorder une priorité aux bus sur cet axe de transports publics est-ouest structurant de l'agglomération Valais central. Cette mesure est surtout bénéfique à l'heure de pointe du matin en direction de Sion.

Au-delà de la volonté de donner la priorité aux bus dans leur localisation sur chaussée plutôt qu'en encoche hors chaussée, cette décision se justifie par le manque global de places à disposition dans la traversée du bourg.

En lien avec l'aménagement prévu de la Place des Écoles, il a fallu optimiser et restructurer le réseau de desserte scolaire par bus. Les arrêts sur la route cantonale à l'entrée est du village ont dès lors été supprimés au profit d'un nouvel arrêt sur le bord est de la Rue des Vergers.

Les sens de circulation de plusieurs des boucles de desserte scolaire ont de surcroît été inversés, ce qui impliquera un réaménagement de l'arrêt de bus à l'école de Bresse avec un arrêt sur chaussée et une zone de dépose/prise en charge au sud de la chaussée.

### *d) Réseau de mobilité douce perméable et généreux*

En traversée du village, aucun aménagement spécifique pour les vélos n'est prévu. La largeur de chaussée réduite à 6,20 m restreindra la vitesse circulée. Cet aménagement visant une meilleure coexistence des différents usagers de la route offrira un sentiment de sécurité et de confort aux cyclistes.

En matière de marche à pied, le concept s'appuie à la fois sur les différentes liaisons nord-sud du village, sur une amélioration des conditions de franchissement de la route cantonale et sur la mise en zone de rencontre de tout le réseau d'accès secondaire du centre du village.

La perméabilité piétonne de la route cantonale se verra améliorée au travers d'un concept d'aménagement qui favorisera la coexistence des modes sur l'ensemble de la traversée de localité et de ses abords, tout comme les traversées libres des piétons. Les différences de matérialité accentueront le caractère urbain du lieu incluant la route cantonale.

Des passages piétons sécurisés seront maintenus au niveau des arrêts de transports publics de manière à garantir des traversées sécurisées. En entrée est du village, où le contexte urbain est moins favorable à des traversées libres, un passage piéton sécurisé sera conservé au niveau de l'îlot marquant l'entrée de la traversée du village.

Sur les places de la Poste et de l'École, les passages inférieurs existants, peu attractifs, seront abandonnés au profit de passages pour piétons en surface sécurisés et plus adaptés aux besoins.

---

Au niveau de la Place Centrale, les traversées seront libres et s'effectueront sans îlot ni bande médiane. Le long de la route cantonale, le projet apportera une amélioration considérable des déplacements piétonniers avec des trottoirs plus larges. Le rétrécissement du gabarit de la route à 6,20 m garantira en effet sur la quasi-totalité de la traversée de localité des trottoirs de plus de 2,40 m.

#### *e) Capacités des carrefours principaux*

Trois mesures d'accompagnement du projet seront introduites:

- sur la Place de la Poste, en lien avec la nouvelle disposition des arrêts de bus, le Chemin de Sous-Maison va être mis en sens unique sortant sud-nord. Le mouvement « tourner à gauche » sera toutefois interdit pour les poids lourds;
- le stationnement public sera supprimé sur l'ensemble de la Place Centrale. La Rue du Prieuré sera fermée au trafic individuel motorisé entre la Place et la Ruelle Centrale. Un accès aux parcelles riveraines au nord de la Place Centrale sera toutefois maintenu par la Ruelle Centrale et la Rue du Prieuré;
- dans le but de réduire la saturation du carrefour Moulin-T9, la Rue du Moulin sera mise en sens unique montant entre le parking du home et la Rue des Vignerons.

Les intersections seront gérées par des carrefours en embranchement, sans feux de régulation. Sur les places de la Poste et des Écoles, les mouvements « tourner à gauche » s'effectueront à l'aide de la bande médiane multifonctionnelle aménagée.

Le carrefour au niveau de la Route de Bassin et de la parcelle privée au sud de la route cantonale sera également de type embranchement, avec cette fois deux îlots centraux définissant une voie centrale polyvalente utilisable par les voitures dans chaque direction.

#### *f) Bourg et places apaisés*

De manière à assurer un cadre agréable et sécurisé sur les places du village, la zone de rencontre (20 km/h, avec priorité aux piétons) sera étendue jusqu'au sud de la route cantonale (exception faite de la T9 elle-même qui sera maintenue à 30 km/h sur toute sa longueur). Les zones existantes au nord seront étendues jusqu'à celle-ci, notamment à l'ouest sur le Chemin des Vignes et la Ruelle Centrale.

Deux nouvelles zones de rencontres seront créées au sud de la T9, autour des avenues de la Gare et des Vergers. Grâce à cette extension, chaque route d'accès secondaire à la T9 traversant une des places du village sera intégrée à une zone de rencontre.

Il est à noter que la Rue des Vignes et la Route de Bassin (qui forment les limites est et ouest du cœur de bourg) seront maintenues en zone 30 km/h, à l'exception de l'extrémité sud de la Rue



---

des Vignes qui passera en zone de rencontre entre la Ruelle Centrale et la route cantonale.

De plus, en dehors du périmètre du présent projet, la zone 30 km/h devrait également être agrandie conformément aux études réalisées par Team + (« Restructuration des réseaux routiers cantonaux et communaux ») et mrs partner.

En résumé, ce réaménagement entraînera une amélioration significative de la qualité de vie dans le bourg et le village de Vétroz grâce à la réduction significative du bruit routier (réduction de trafic, abaissement de la limitation de vitesse à 30 km/h), grâce au fonctionnement fluidifié du réseau routier pour l'ensemble des modes, de même que grâce au gain de sécurité routière lié au projet d'aménagement.

### 3.3 Stationnement rationalisé et différencié selon les usages

Sur les trois places du village, l'offre publique et privée sera restructurée de façon à réduire la dominance de l'automobile dans l'espace :

- sur la Place de la Poste, une offre en stationnement public sera maintenue, en particulier devant le Denner, alors que les places sur les parcelles privées qui la jouxtent seront réorganisées ;
- sur la Place de l'Amigne, alors que l'offre au sud de la chaussée sera maintenue, l'ensemble de l'offre sera supprimée et remplacée par la nouvelle offre publique créée grâce au parking Concordia réaménagé ;
- sur la Place de l'École, une partie des places publiques seront supprimées et compensées par celles du parking Concordia.

Au niveau des places de stationnement, trois types de gestion seront à distinguer le long de l'axe T9 :

- les places publiques de longue durée limitées à 4h00 (cases blanches avec disque) : parking Concordia ;
- les places publiques de moyenne durée de type zone bleue limitées à 1h30 (cases bleues avec disque) : parking au sud de la Place de l'Amigne (identique à l'état actuel) ;
- les places publiques de courte durée favorisant la rotation pour les commerces et les activités de services limitées à 30 minutes (cases blanches avec disque) : places de stationnement devant le Denner.

Les places de parcs privées seront, dans leur très grande majorité, conservées dans leur localisation, mais elles feront pour certaines l'objet d'un réaménagement comme pour le Café des Amignes sur la Place Centrale.

La principale réorganisation de stationnement privé aura lieu à l'entrée ouest du village où le stationnement sera disposé de manière longitudinale de part et d'autre de la chaussée.

## 4. Principes d'aménagement

---

### 4.1 Principes généraux

#### *a) Objectifs*

La stratégie retenue cible plusieurs objectifs à la fois distincts et complémentaires. Il conviendra surtout de:

- poursuivre les actions d'accompagnement de l'amélioration des conditions de logement des habitants du centre-bourg et de revaloriser les logements proposés sur le marché, dans le secteur du centre ancien ;
- mettre en valeur le caractère patrimonial de la localité ;
- maintenir la fonctionnalité de la route cantonale en l'adaptant au contexte ;
- maîtriser le trafic individuel motorisé dans la commune en intégrant la mobilité durable ;
- privilégier un aménagement intégrateur favorisant la coexistence ;
- abaisser la vitesse par un dimensionnement de la chaussée ;
- favoriser la modération du trafic au moyen des gabarits de la chaussée ;
- assurer le partage de la chaussée entre cycles et véhicules motorisés ;
- vitaliser et d'animer le village par une localisation judicieuse des arrêts de bus ;
- rendre la circulation plus fluide grâce à des bandes médianes multifonctionnelles et des voies centrales polyvalentes ;
- améliorer l'attractivité et la sécurité des traversées piétonnes ;
- rechercher un parcours fluide pour les piétons.

Au final, la requalification de l'espace public, en optimisant l'attractivité du centre-bourg et son accessibilité, sera déterminante pour accroître la vitalité de l'activité commerciale. Cette solution devrait susciter un regain d'intérêt auprès des propriétaires privés.

#### *b) Valoriser les torrents*

Perpendiculairement aux courbes de niveau du coteau, trois torrents descendent depuis la montagne. Ils traversent le village sous forme de canaux corsetés. À la jonction avec la T9, ces canaux passent sous la route. Ils en ressortent plus en aval.

Le projet propose de découvrir les torrents au droit de la route pour les articuler aux places et pour montrer l'intérêt qu'ils possèdent en eux-mêmes. Ils mettront par là en exergue les portes d'entrée du bourg.

#### *c) Identifier les séquences par des matérialités diversifiées*

Les revêtements doivent marquer l'identité des séquences, notamment entre places et rue, par le changement de teintes de l'enrobé sur la chaussée afin de rompre la linéarité de la route.

---

*d) Travailler avec la topographie*

Le projet propose de transposer les murs en pierres sèches sur les trois places publiques pour faire de la sorte écho au grand paysage qui se déploie en toile de fond. Les places seront modelées grâce à des lignes de niveau structurantes qui adouciront les dénivelés, qui rétabliront le niveau devant les seuils de portes ou qui créeront des usages par l'adjonction d'un banc, d'un point d'eau, d'un passage privé, d'une rampe, d'une terrasse extérieure, d'un trottoir ou d'un quai.

*e) Redonner à la traversée un sol plus vert et plus perméable*

Intégrer la dimension paysagère en traversée de village n'est pas simple. Cette approche nécessitera de la volonté et de l'investissement de la part de la Commune et des habitants. Le projet cherchera aussi, quand la chose sera possible, à retrouver une perméabilité des sols qui est, de fait, malaisée à instaurer dans un village ancien.

Toujours dans un souci de cohérence, un plan des essences esquissera une charte paysagère à l'échelle du village. Les arbres choisis seront liés au contexte dans lequel ils seront plantés.

## 5. Gabarit

---

### 5.1 Chaussée et trottoirs

Les largeurs de chaussée ont été fixées sur la base des normes VSS. Elles tiennent compte des vitesses et du cas de croisements adaptés au milieu traversé. Sur le tronçon « en localité » de Vétroz, le cas de croisement déterminant retenu a été celui de deux poids lourds se croisant à 30 km/h.

La largeur de la chaussée de base en alignement pour les transports individuels motorisés et les transports publics, limités par des bordures sur l'ensemble de la traversée de localité, est quant à elle de 6,20 m.

### 5.2 Îlots

La largeur de la chaussée au droit de l'îlot est de 3,50 m. Les îlots des passages piétons ont une largeur de 2,00 m pour garantir une traversée sécurisée des piétons (y.c. poussettes) et des vélos.

### 5.3 Bande multifonctionnelle et voie centrale polyvalente

Sur les places de la Poste et de l'École, la bande médiane multifonctionnelle fait 2,50 m, alors que la voie centrale polyvalente en entrée mesure 2,00 m.

### 5.4 Bordures

L'adjonction de bordures de 6 cm de hauteur a été suggérée afin de réduire l'effet ruban de la chaussée et afin d'éviter l'abaissement des trottoirs au droit des accès riverains.

### 5.5 Géométrie à « angles cassés »

La géométrie dite à « angles cassés » destinée à la transition entre les séquences « places-ponts » et « rue-traversée de localité » rendra la perception de l'axe de la chaussée moins fluide en gommant la géométrie traditionnellement courbe des bordures.

## 6. Séquences de la traversée

---

### 6.1 Profils types de séquences

Les séquences successives seront délimitées en fonction des activités qu'elles accueillent et des caractéristiques du lieu. Des profils types ont été étudiés afin de définir la relation que la chaussée, ses trottoirs et ses espaces connexes entretiendront les uns par rapport aux autres.

### 6.2 Entrée ouest

Le conducteur sera averti de son entrée à Vétroz au moment où il franchira l'îlot central, la chaussée passant alors progressivement de 10,50 m à 6,20 m de largeur (séquence de porte de localité).

À cet endroit, le bâti s'urbanise. Sa densité s'intensifie et les rez s'activent pour accueillir des commerces au sud (séquence traversée de localité) jusqu'à la porte d'entrée du bourg qui, elle, est marquée par l'avancée de deux bâtiments sur le trottoir.

Les éléments d'aménagement et d'exploitation proposés sont les suivants (cette liste est non exhaustive):

- les trottoirs continus exprimeront le rôle secondaire de la Route de l'Abbaye et des accès privés pour les circulations motorisées ;
- le changement de revêtement du trottoir de l'enrobé au béton au droit de l'îlot marquera le début de l'aménagement de la traversée de localité ;
- une allée de bouleaux bordera la chaussée. Elle orientera le regard vers le centre-bourg. Elle rythmera de surcroît le trottoir jusqu'à la porte d'entrée et elle apportera de l'ombre aux piétons.

### 6.1 Place de la Poste

Le déplacement de l'arrêt de bus à cet endroit offrira l'occasion d'aménager cette place pour que piétons et automobilistes s'y croisent, visiteurs comme Vétrozains.

Il est prévu en outre de découvrir le torrent du Raffort jusqu'à la place pour le faire participer à l'aménagement.

Les autres changements à apporter seront les suivants :

- une bande médiane multifonctionnelle séparera la route en deux afin de casser les vitesses du trafic individuel motorisé et d'améliorer les conditions de circulation des TP et MD ;
- la zone de rencontre (20 km/h) sera étendue au sud de la route cantonale (Avenue de la Gare) et sur la Route des Vignes (route cantonale non comprise) ;
- l'aménagement de la place de part et d'autre de la rue offrira des prolongements pour les commerces et les cafés ;
- des jardins de poche prolongeront le sol perméable des stationnements et les accompagneront.

---

#### 6.4 Rue

Entre les espaces publics majeurs de la traversée (entrées et places) sera aménagée une séquence de rue. Ce segment liera les espaces publics entre eux. Il redonnera à la route cantonale une identité de rue à l'échelle domestique dans le but d'insuffler à nouveau une atmosphère conviviale au cœur de bourg.

#### 6.5 Place de l'Amigne

La Place Centrale sera rebaptisée «Place de l'Amigne». Véritable façade-vitrine du village, elle amorcera la remontée jusqu'au centre historique où se trouvent l'église et l'abbaye.

Là, des percées vers les coteaux et les vignobles en terrasses laisseront entrevoir le paysage viticole et les différents plans qui composent le territoire de Vétroz.

Cet espace central connectera l'ancien et le nouveau, le bâti et les vignobles en terrasses. La place sera libérée des voitures. Seuls des stationnements privés aux portes des maisons et du Café des Amignes seront conservés.

Des pins, des savonniers et d'autres essences que l'on rencontre dans le village y seront plantés. Sur la terrasse principale sera installé un fil d'eau, sorte de fontaine qui apportera bruit et fraîcheur en été.

La Rue du Prieuré sera fermée au trafic individuel motorisé (au moyen d'un potelet installé au nord de la place). Néanmoins, un accès en impasse par la première terrasse au nord restera possible pour les stationnements des propriétaires privés des logements.

Le stationnement public sera reporté sur le nouveau parking Concordia au sud-est du village. Celui-ci sera accessible par l'Avenue des Vergers.

#### 6.6 Places des Écoles

Cette place intégrera le futur aménagement du carrefour de l'Avenue des Vergers qui comprendra les accès à l'écopoint et au parking Concordia, de même que le futur cheminement piéton au pied de l'extension de l'EMS.

Le projet reprendra les concepts de terrasses (présentes sur les deux autres places) et de «place-pont». Tout comme les aménagements des places de la Poste et de l'Amigne, il s'inscrira dans la topographie viticole existante.

Alors que les deux autres places-ponts seront dévolues aux commerces et à l'accueil, les terrasses de la Place des Écoles se réapproprient des usages liés aux activités scolaires et pa-

---

ramédicales. Ici, le fonctionnement actuel de la Place des Écoles en tant qu'espace de jeux sera maintenu. Il sera complété par l'intégration des arrêts de bus le long des lignes de désir identifiées.

Des arbres fruitiers seront plantés en compensation des arbres qui existaient il y a longtemps dans le préau de l'école. Les jardins du square seront aménagés de manière à garantir au maximum un sol perméable (copeaux pour les jeux d'enfants et prairie rudérale au pied des vergers).

Un point d'eau (éventuellement des jeux d'eau) sera installé au nord du square, sur le préau du CMS. Des voiles seront tendues depuis la façade afin d'offrir l'ombrage nécessaire au zénith.

#### 6.7 Entrée est

Depuis Sion, l'entrée dans le village est caractérisée par cette situation périurbaine avec une urbanisation lâche, ponctuée de vignes. Le projet prévoit d'aménager cette entrée en respectant la morphologie du tissu bâti existant comme futur, ainsi que le découpage séquentiel perçu depuis la route cantonale.

Cette entrée sera marquée par le passage du torrent des Fontaines. Le carrefour avec la route de Bassin et l'accès privé sud sera un embranchement avec perte de priorité pour les axes secondaires (trottoir traversant). Pour les mouvements « tourner à gauche », la surlargeur produite par l'îlot permettra une réinsertion en deux temps des voitures.

## 7. Spécifications techniques

---

### 7.1 Gestion d'évacuation des eaux

Dans une phase préliminaire au projet de traversée de Vétroz, la Commune a profité de procéder à la réfection des réseaux d'évacuation des eaux usées et de certains autres services (électricité, eau potable, gaz, etc.).

Dans le cadre de ces travaux, un concept de mise en séparatif des eaux claires (EC) a été élaboré sur la base du Plan général d'évacuation des eaux (PGEE) de la commune. Le suivi de la réalisation de ces infrastructures est assuré par le bureau Editech SA.

Ce concept inclut la :

- mise en place d'un système séparatif ;
- reprise des canalisations d'EC de la Rue de l'Église ;
- restitution des EC après traitement (dans le canal de la Ruelle du Manège) ;
- restitution des EC aux torrents après passage au travers d'un décanteur/déshuileur.

Les grilles de chaussée seront positionnées de manière à être raccordées au réseau d'eaux claires neuf. D'autre part, les places seront revêtues de pavés filtrants sur toutes les zones stationnées et les « arrière-cours ».

Les surfaces en béton des places seront, pour leur part, équipées de caniveaux à fentes au niveau de chaque muret, ce qui facilitera l'évacuation naturelle des eaux non infiltrées vers le réseau de canalisation des eaux claires.

Comme elle ne peut être raccordée au réseau de la route, la Place de la Treille, située sur le côté sud de la T9, sera équipée d'une tranchée drainante. Dans les secteurs où le revêtement dur en pied de façade sera supprimé au profit d'espaces végétalisés, une attention particulière sera portée à l'évacuation des eaux contre la façade, ceci pour éviter les risques d'infiltration dans les murs. À cette fin, un système de drainage efficace sera mis en place contre la façade, de telle sorte qu'une pente rejettera l'eau loin de celle-ci, vers la route.

### 7.2 Projet d'assainissement contre le bruit routier

Un plan d'assainissement du bruit routier a été homologué le 5 septembre 2012 en conformité avec les prescriptions de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB). Cette étude tient compte du revêtement phonoabsorbant de nouvelle génération (SDA 4) qui a été posé entre 2013 et 2015 à l'ouest et à l'est du centre de Vétroz.

Il s'est en revanche avéré que, pour des raisons techniques (mécaniques), il était impossible de poser un revêtement SDA 4 sur les trois places prévues (celles-ci étant colorées et deux d'entre elles étant appelées à desservir des arrêts de bus sur chaussée).

Un revêtement SDA 4 sera tout de même appliqué de part et d'autre de ces trois places. L'in-



---

fluence exacte du changement de revêtement sur celles-ci, tout comme la possibilité d'abaisser la vitesse à 30 km/h pour des raisons de protection contre le bruit et ses conséquences sur les immissions sonores, ont été étudiées par deux bureaux d'ingénieurs spécialisés de manière à fixer les niveaux de bruit consignés dans la nouvelle décision d'allègement.

L'aménagement du centre de Vétroz contribuera largement à modérer la vitesse du trafic.

À terme, l'amélioration de la route de débord est prévue, ce qui permettra au trafic pendulaire de Chamoson à Sion d'éviter Vétroz par le sud.

### 7.3 Projet d'éclairage et d'alimentation électrique

L'un des premiers enjeux de ce projet consistera à matérialiser clairement le passage du village sur le trajet automobile de la route cantonale. Le soir, c'est au moyen du contraste que l'on peut le plus sûrement signaler cette coupure entre route et rue de village.

Dans cette optique, il faudra passer d'un éclairage typiquement routier sur un seul côté de la route à un éclairage urbain de lampadaires plus bas que les mâts routiers de façon à instaurer une ambiance lumineuse plus urbaine. On définira ainsi clairement les différentes séquences traversées.

Les tronçons de rue seront les moins éclairés possible, de manière à laisser contempler la voûte céleste. Pour autant, ils garantiront bien sûr les exigences sécuritaires, notamment au droit des traversées piétonnes.

Les lampadaires seront disposés en quinconce, assez rapprochés, pour réduire le flux latéral lumineux et, de ce fait, diminuer l'intensité lumineuse par mât.

Ces lampadaires seront décollés des façades. Ils seront érigés le long de la route à 50 cm de la bordure du trottoir.

Les places seront marquées différemment par le biais de l'espace qui se dilatera pour accueillir les usages recherchés. Des dispositifs lumineux en façade ou par mât souligneront les contours afin d'insister sur leur dimension transversale (et non pas seulement longitudinale) et dans le but de lier les deux rives du village.

Les lampadaires seront disposés en bordure de trottoir pour accompagner l'aménagement. Des lumières au sol seront également disposées le long des lignes de niveau. Elles dispenseront un éclairage faible et diffus afin de révéler la topographie créée par l'aménagement.

La future Place de l'Amigne sera renforcée la nuit par une implantation différenciée de lampadaires, ce qui la fera découvrir d'une façon inédite. Elle proposera à cette fin une recomposition d'un espace plus recentré et régulier, avec des placettes de côté. Cette option jouera entre la

---

régularité du rythme des lampadaires et les effets impressionnistes que ceux-ci créeront à la rencontre des bâtisses.

Cette place pourra remplir plusieurs fonctions exceptionnelles, comme celle de cinéma en plein air en utilisant le dénivelé comme gradins. Elle se parera en outre d'un éclairage de fêtes pour Noël. Les deux places latérales joueront le rôle de portes. Plus le contraste sera fort et plus cet effet sera marqué, augmentant son rayonnement en amont.

Le projet propose de marquer l'éclairage des façades au niveau des commerces. Cette formule est envisageable soit en accord avec les commerçants, soit par des appliques sur mâts.

Il est enfin envisagé d'alimenter en électricité les places en installant deux boîtiers de prises au sol sur la Place de l'Amigne et un autre sur le Place de la Poste. Ces boîtiers prendront la forme de regards dotés de prises électriques pouvant être utilisées lors de manifestations.

#### 7.4 Alimentation en eau

Les différents dispositifs destinés à tirer profit de la présence de l'eau sur les espaces publics seront alimentés en fonction de leurs vocations :

- les bassins d'agrément (sud de la Place de la Poste et centre de la Place des Amignes) seront connectés au réseau d'eau d'irrigation qui passera sous la route cantonale suite aux travaux de réfection des réseaux souterrains (suivis par le bureau Editech) ;
- les fontaines à boire, au sud de la Place de la Poste, au nord de la Place de l'Amigne, au nord de la Place des Écoles, proche des jeux, ainsi que le bassin qui évoque un lavoir dans le secteur des Vergers seront alimentés depuis le réseau d'eau potable présent sous la route cantonale.

Un arrosage automatique est prévu au sein des espaces végétalisés, sur les places et le long de la route. Il recourra à un goutte à goutte. Dans les espaces de parking prévus en pavés-gazon, l'arrosage se fera par l'intermédiaire de nattes d'irrigation situées sous les pavés afin de garantir un bon développement de la végétation entre ceux-ci, sans que l'arrosage soit entravé par la présence de véhicules.

#### 7.5 Emprises foncières et expropriations

Des ajustements fonciers seront requis afin de répondre aux normes (visibilité aux carrefours, sécurisation des piétons, déplacements). Le projet propose de ce fait l'expropriation d'environ 182 m<sup>2</sup> de terrains privés. Ces derniers sont tous situés en zone à bâtir. Des rectifications de limites d'une surface totale d'environ 159 m<sup>2</sup> seront également proposées.

Tous les propriétaires concernés ont été contactés par le SDM et la Commune de Vétroz. Ils ont donné leur accord de principe sur la base du dossier des extraits de plan d'expropriation qui leur a été soumis.

---

## 7.6 Chantier et gestion des déchets

Le déroulement de chacune des phases du chantier sera identique :

- mise en place de la signalisation ;
- décapage des revêtements existants avec évacuation du revêtement hydrocarboné par les filières de recyclage agréées ;
- décapage du coffre de la route jusqu'à la profondeur souhaitée (60 cm). Évacuation et recyclage des matériaux par camions ;
- réalisation des fouilles en rigoles pour le réseau EC ;
- reprofilage de la couche de fondation, mise en œuvre du coffre, intégration des canalisations EC avec les grilles d'évacuation et mise en place du réseau de l'éclairage public ;
- réalisation des bordures, caniveaux et grilles.

La pose des revêtements sera effectuée en fonction de l'avancement des travaux. Les entreprises mandatées seront tenues de suivre un plan de gestion des déchets de chantier qui sera soumis à la Direction des travaux pour approbation. Ce plan décrira les matériaux produits, de même que les filières de traitement possibles.

Le solde des déchets de chantiers sera constitué de bois, de béton et de plastiques. Des bennes spécifiques seront installées pour permettre le tri et l'évacuation conforme de ces déchets.

## 7.7 Protection du patrimoine bâti et des monuments/archéologie

### a) Géotopes

Aucun géotope d'importance nationale ne sera touché par le projet.

### b) Sites construits à protéger

Selon les documents transmis par le Service immobilier et patrimoine (SIP, ex. SBMA), Vétroz est inscrit à l'inventaire fédéral des sites construits à protéger en Suisse (ISOS). Il s'agit d'un site bâti d'importance régionale. Par ailleurs, le tracé du projet traversera un site bâti et empruntera une voie de circulation existante.

### c) Zones archéologiques

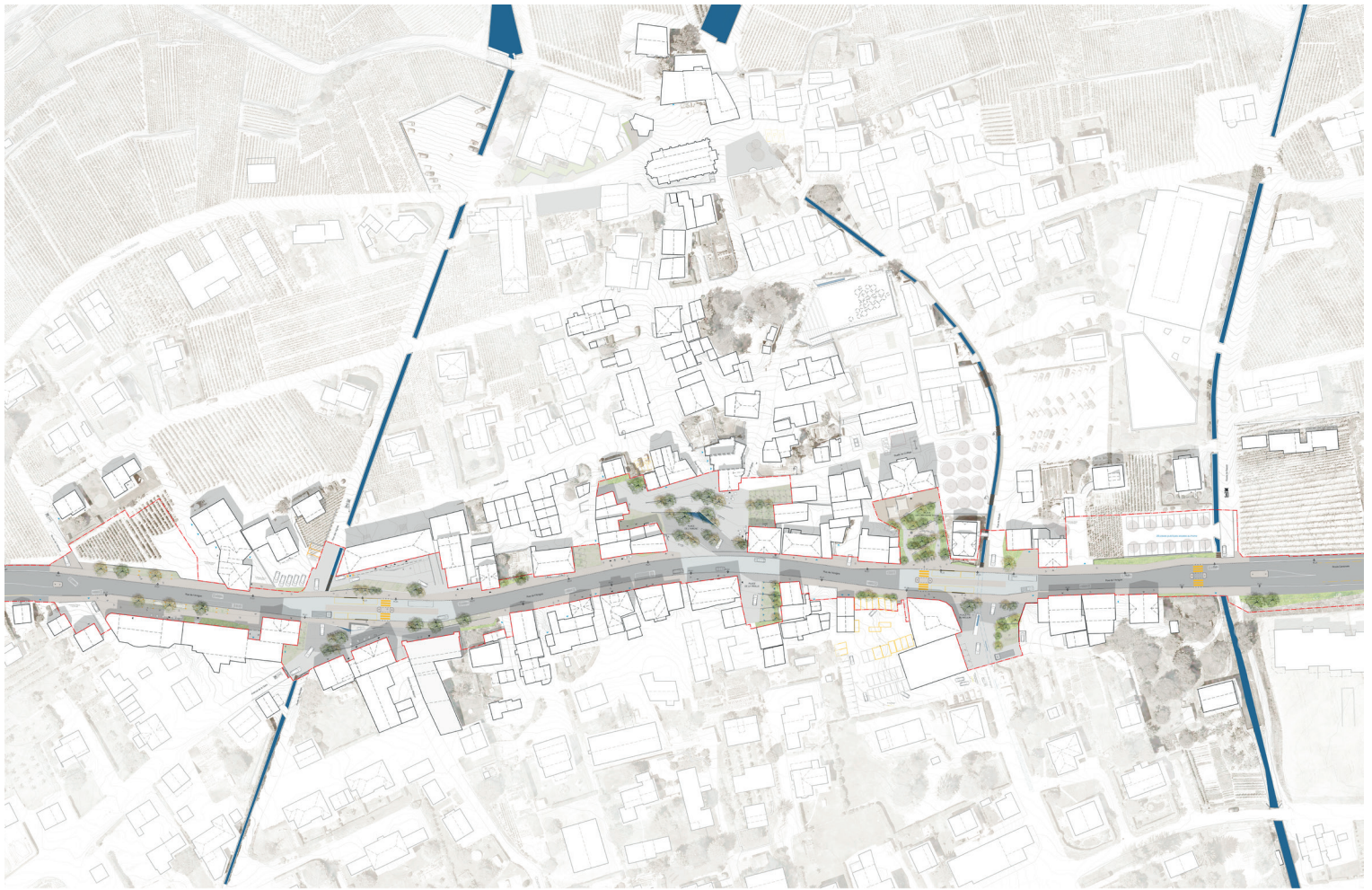
L'emprise du projet se situera en bordure sud d'un périmètre de protection archéologique. Le SIP se prononcera lors de la procédure d'autorisation de bâtir. Les mesures recommandées par ce service feront partie intégrante de la phase de chantier.

---

## 7.8 Coûts

Le devis général est ventilé en fonction des coûts sur le :

- domaine cantonal, défini selon sept secteurs (en plus des coûts imputés à l'aménagement des trottoirs et des accès latéraux, des expropriations, de la cadastration et de l'abornement) ;
- domaine communal, défini selon les places et les essais de matériaux.



LOCALARCHITECTURE, Paysagestion, mrs partner et CSD ingénieurs



LOCALARCHITECTURE, Paysagestion, mrs partner et CSD ingénieurs



LOCALARCHITECTURE, Paysagegestion, mrs partner et CSD ingénieurs



LOCALARCHITECTURE, Paysagegestion, mrs partner et CSD ingénieurs



