

YVONAND

RÉAMÉNAGEMENT DU TRIANGLE

RUE DES VERGERS, RUE DU TEMPLE, GRAND-RUE

RÉAMÉNAGEMENT DE LA TRAVERSÉE

Rapport explicatif - 6 avril 2014

Sommaire

1.	Contexte et problématique	3
2.	Méthode : découpage et concepts par séquence	6
3.	Concept d'aménagement	8
	Tronçon ouest : Avenue de Mordagne - Grand-Rue	9
	Tronçon est : Rue des Pâquis – Grand-Rue	14
	Carrefour / place centrale	18
	Rue du Temple	20
	Rue des Vergers	21

1. Contexte et problématique

"L'aménagement des routes qui traversent des localités pose un problème classique de pesée des intérêts. D'une part, les automobilistes souhaitent traverser les localités aussi facilement que possible. D'autre part, les riverains (habitants, commerçants, enfants, etc.) qui vivent ou cheminent au bord de la route ont le droit de la traverser en toute sécurité. Conduite automobile d'un côté, vie quotidienne de l'autre : pour que coexistent ces deux intérêts légitimes, mais antagonistes, un équilibre est à trouver."

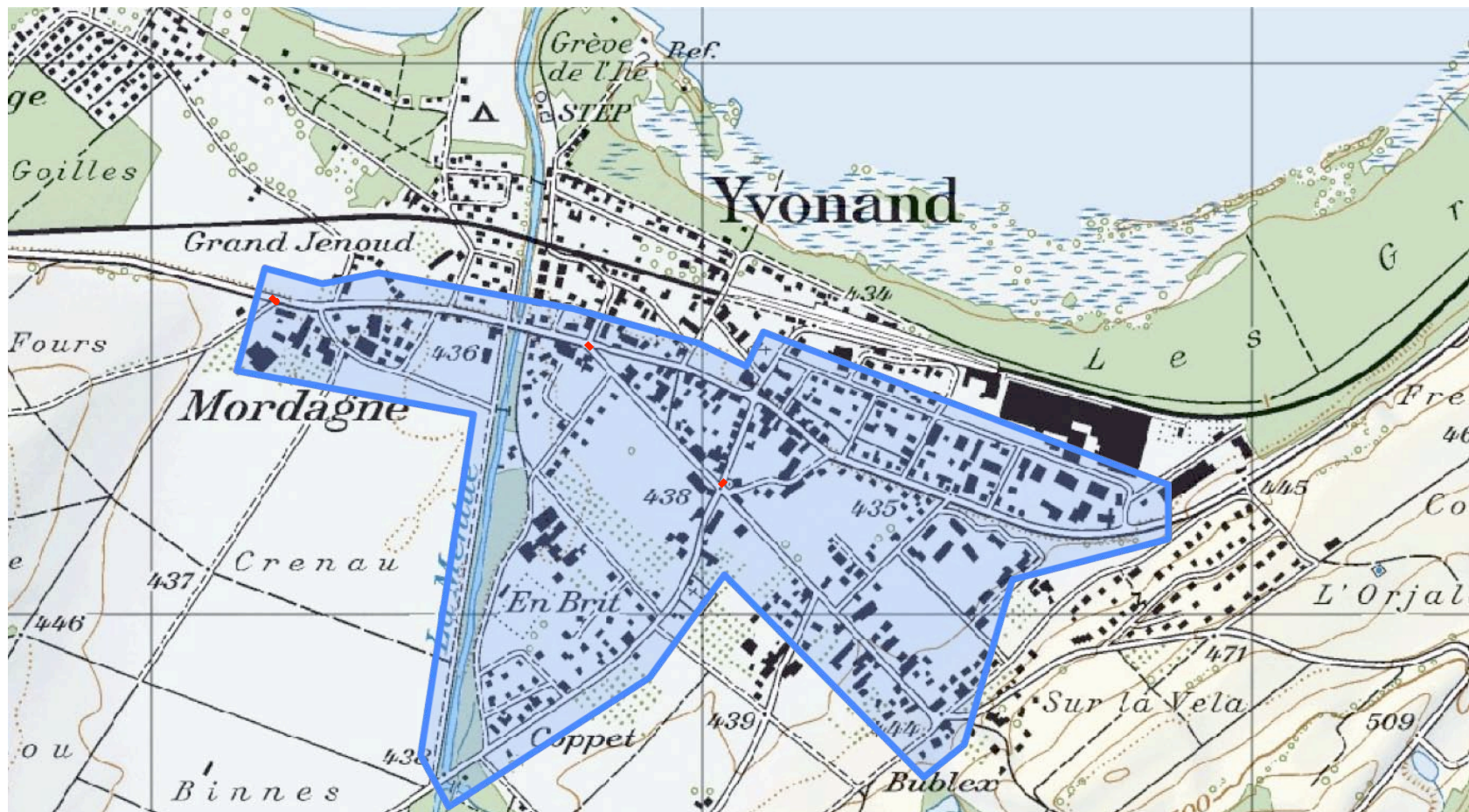
Ce premier paragraphe, tiré de la préface du Guide Valtraloc (*Valorisation des traversées de localités - Canton de Fribourg*), résume en quelques mots la problématique du réaménagement du Triangle Rue des Vergers – Rue du Temple – Grand-Rue d'Yvonand et de l'ensemble de la traversée du village.

En effet, soucieux de la sécurité et de la qualité de l'aménagement de la traversée de son village, la Municipalité a mandaté le bureau team+ pour trouver des solutions de sécurisation/valorisation du centre de la localité. Cette réflexion s'est finalement et logiquement étendue à l'ensemble de la traversée afin d'avoir une vision globale des aménagements à réaliser à terme. Les périmètres d'étude et de réflexion sont illustrés à la page suivante.

La présente note résume et décrit les options étudiées et retenues. Elles constituent dès lors une ligne directrice, pour la commune, pour réaliser par étapes un réaménagement complet de sa traversée.

Ces options ont été présentées à la Sous-Commission des Espaces publics du Canton de Vaud (SCEP) en février 2013 ainsi qu'au Conseil communal d'Yvonand en octobre 2013.

Périmètres d'étude et de réflexion

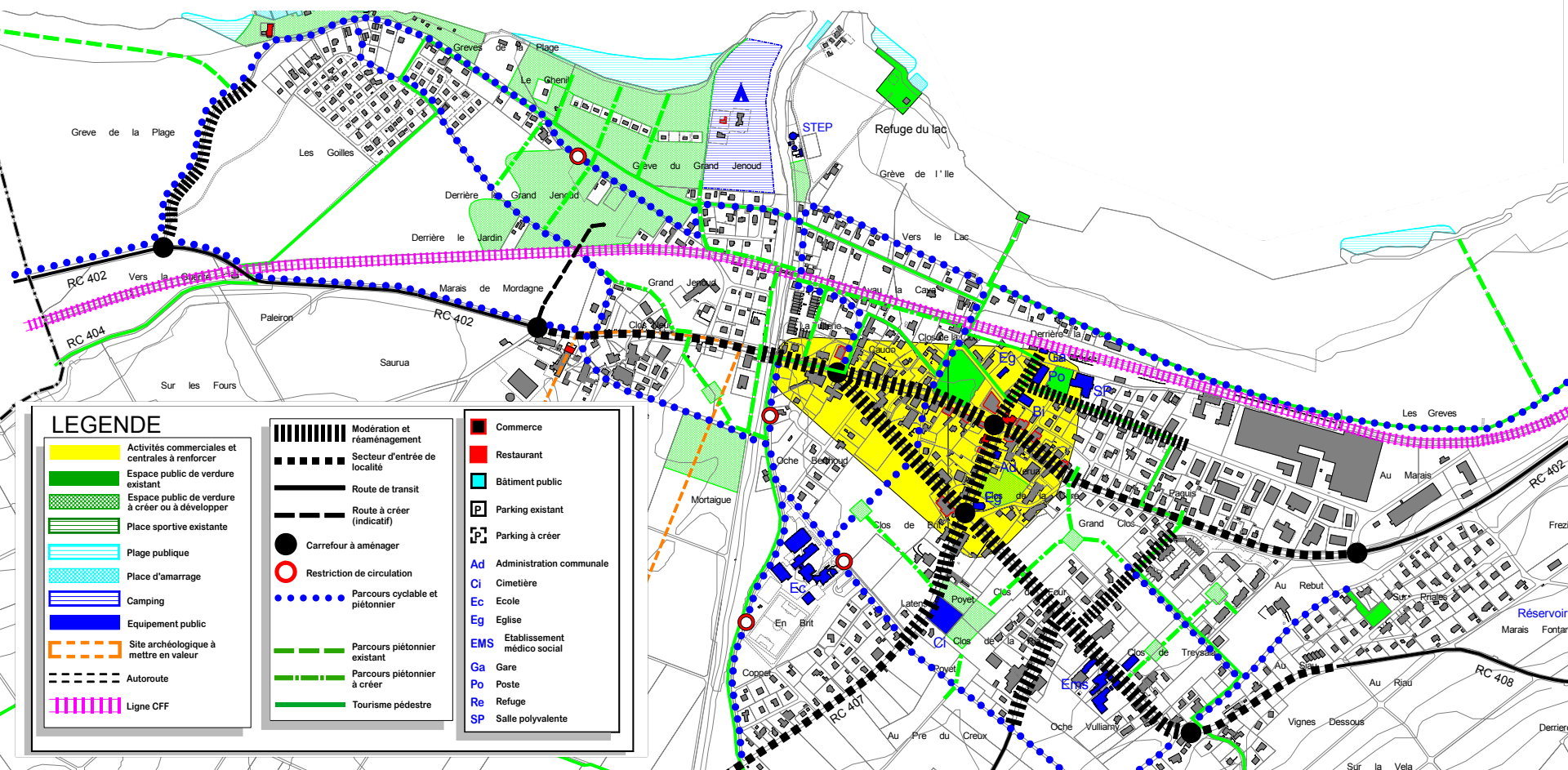


- Périmètre d'étude
- Périmètre de réflexion

Analyse générale

Une analyse globale de sécurité et d'organisation du réseau routier de la commune a été réalisée dans le cadre du Plan directeur communal. Elle a servi à l'élaboration des concepts d'aménagement des voies concernées par l'étude.

Cette analyse montre notamment la distinction de traitement entre les tronçons en ou hors traversée ainsi que les tronçons d'entrée dans la localité et ceux situés dans le triangle « rue des Vergers / rue du Temple / Grand-Rue ». Par ailleurs, elle définit les carrefours qui sont à réaménager.

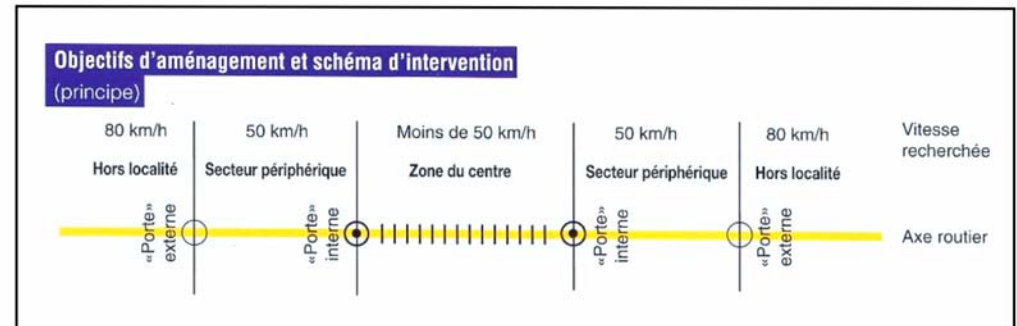


2. Méthode

L'élaboration de concepts se base sur la détermination de principes d'aménagement généraux visant l'amélioration de la sécurité de la traversée par une modération des circulations intégrée et harmonieuse. Ces principes sont énoncés comme suit :

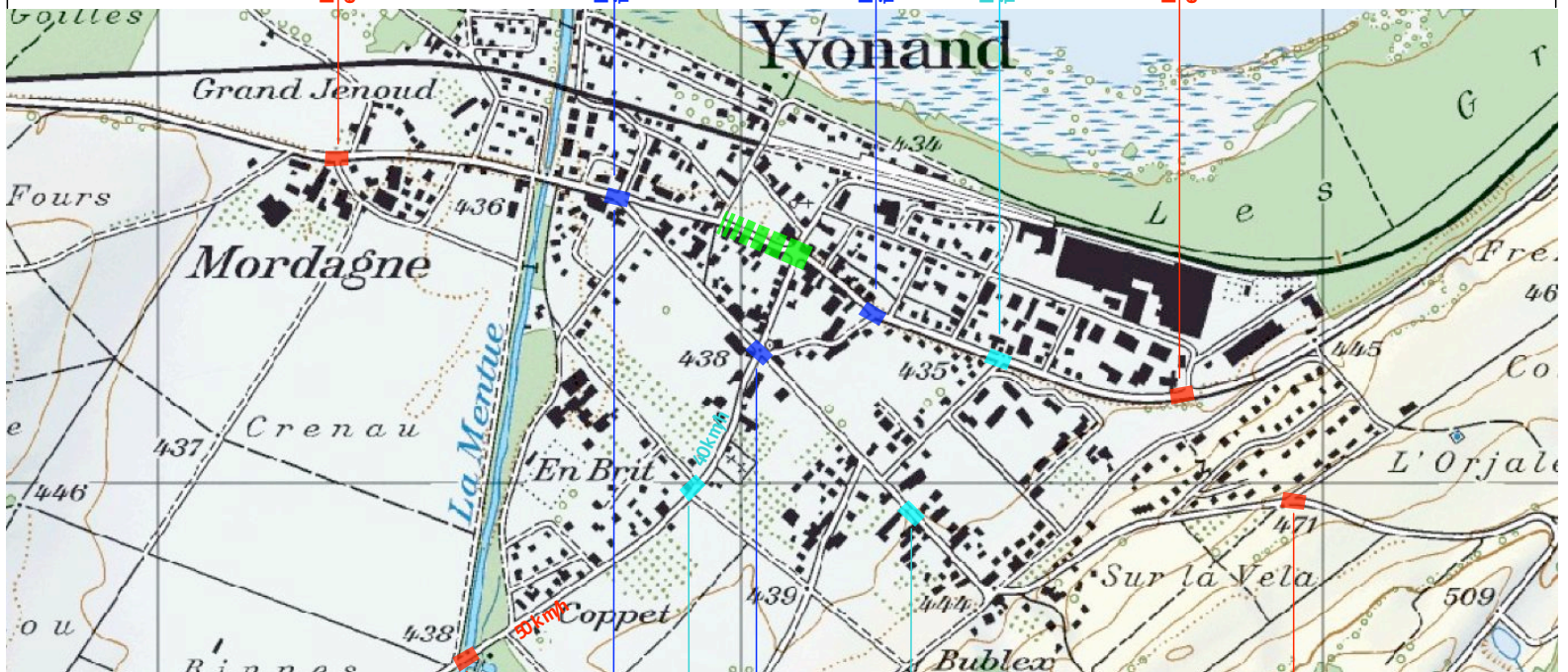
- › Partage de l'espace-rue : redistribuer l'espace à disposition pour les différents usages et usagers.
- › Importance des activités piétonnes et riveraines : redonner des espaces pour ces activités.
- › Réduction de l'emprise de la chaussée au profit des mobilités douces : modérer les véhicules et sécuriser les MD.
- › Introduction d'éléments modérateurs intégrés : intégrer les éléments freinant les véhicules dans l'aménagement.
- › Traitement esthétique et simple des surfaces et des limites : travailler avec des matériaux et mobiliers simples.

Les différentes voies ont ensuite fait l'objet d'un découpage en séquences caractéristiques auxquelles ont été rattachés des objectifs de vitesse (voir le principe d'intervention ci-contre et le découpage à la page suivante). Les lieux-charnières entre ces séquences ont également été identifiés.



Découpage en séquences

Concept global - Découpage en séquences

Séquence	entrée	centre	entrée	entrée	Séquence
Objectif vitesse	50/40	40/30/40	40/50/40	40/50	Objectif vitesse
					
	Porte externe	Porte interne	Porte interne	Plateforme intermédiaire	Porte externe
	Porte externe	Porte interne	Porte interne	Plateforme intermédiaire	Porte externe
Séquence	interne		interne		interne
Objectif vitesse	40/50/30		30/50/40		40/50
Objectif vitesse					Objectif vitesse

3. Concept d'aménagement

Tronçon ouest : Avenue de Mordagne - Grand-Rue

Les principes d'aménagement pour ce tronçon sont les suivants :

- › A terme, création d'un giratoire permettant de marquer mieux l'entrée dans la localité et d'alimenter le chemin de la Cua ainsi qu'une nouvelle route de desserte du secteur de la plage.
- › Aménagement d'une place et d'une plateforme au droit du restaurant de la Couronne.
- › Modification du profil en travers de l'avenue de Mordagne et de la Grand-Rue de manière à sécuriser la mobilité douce.
- › Réaménagement du carrefour Mordagne / Grand-Rue / Vergers.
- › Réaménagement du parc aux abords de la Grand-Rue.



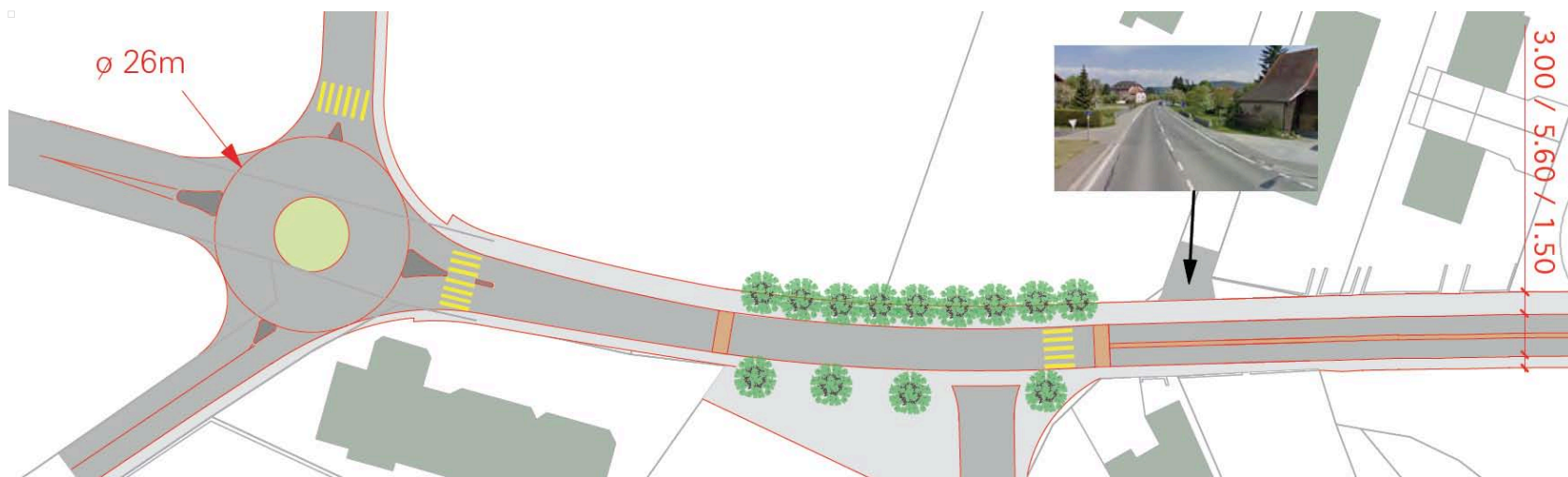
Tronçon ouest

Tronçon ouest : entrée dans la localité

L'entrée dans la localité est marquée par un futur giratoire permettant de freiner les véhicules et d'alimenter deux branches secondaires (chemin de Cua et future route d'accès à la plage).

Tout de suite après, le secteur du restaurant est mis en évidence par la création d'une place rappelée sur la chaussée par une plateforme (léger rehaussement) et une arborisation. Contrairement au giratoire, cette plateforme peut être réalisée de suite. Elle constitue alors la porte d'entrée provisoire dans la localité marquant clairement le changement de régime de circulation.

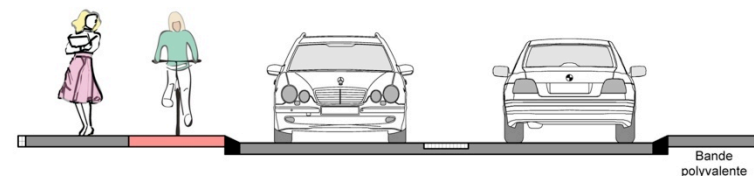
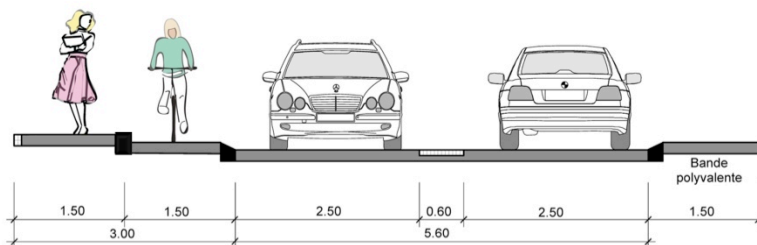
La rue de Mortaigue est déclassée par rapport à la route cantonale par la création d'un trottoir continu relié à un espace d'attente pour les piétons et permettant de rejoindre le trottoir principal côté nord par un passage piéton.



Tronçon ouest

Tronçon ouest : avenue de Mordagne

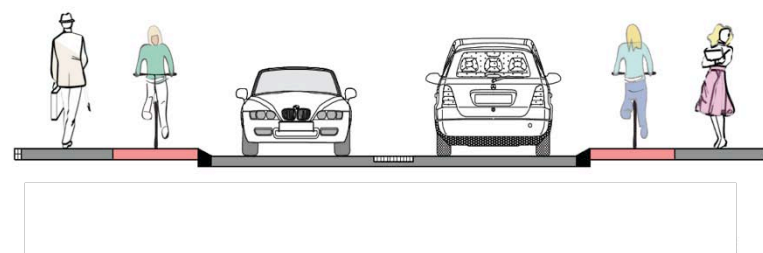
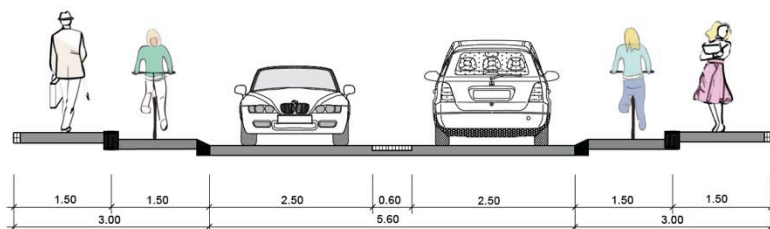
L'avenue de Mordagne est réaménagée afin de permettre une sécurisation des cheminements de mobilité douce. Du côté nord, le plus urbanisé, un trottoir large est offert, mixte ou séparé vélos/piétons selon les variantes illustrées ci-dessous. A noter que la préférence de la commune va à la variante séparant les piétons et les vélos. Du côté sud, une bande polyvalente dénivelée est offerte permettant aux cyclistes moins chevronnés de se protéger et aux piétons de rejoindre la prochaine traversée. Au centre de la chaussée de 5.60 mètres, une bande médiane réduit visuellement les largeurs de voies à disposition. Cette largeur permet toutefois le croisement de deux poids lourds à faible vitesse.



Tronçon ouest

Tronçon ouest : Avenue de Mordagne / Grand-Rue - le pont

Au niveau du pont franchissant la Menthue s'opère un changement de profil. Dans la zone plus urbanisée en effet, un double large trottoir est offert (ou double espace de mobilité douce, vélos et piétons séparés). Juste après le pont, une rampe permet aux cyclistes de monter sur le trottoir mixte, respectivement la bande cyclable.



Tronçon ouest

Tronçon ouest : Grand-Rue – Carrefour des Vergers

Le carrefour entre la route principale et la rue des Vergers a fait l'objet de plusieurs variantes (priorité de droite, mini-giratoire, carrefour simple). C'est finalement la variante « carrefour simple » qui a été retenue, le carrefour giratoire ayant trop d'emprise et le carrefour à priorité de droite étant en contradiction avec les autres carrefours de la traversée. La solution proposée est illustrée ci-contre. Elle offre une continuité des cheminements pour la mobilité douce et freine la vitesse des véhicules sur la route principale (plateforme légèrement surélevée) ainsi qu'en entrée de la rue des Vergers (modification de la géométrie et trottoir continu). L'arbre majeur et le jardin situés à la pointe de la rue des Vergers sont conservés et mis en valeur. Une arborisation vient compléter le dispositif et referme le champ de vision en direction du centre du village.



Tronçon ouest

Tronçon ouest : Grand-Rue – Vers le parc central

A long terme, dans le but de renforcer l'activité sociale et urbaine du centre du village, le concept propose le réaménagement d'un mail d'arbre favorisant la rencontre et la détente, directement en connexion avec la Grand-Rue. Celui-ci vient compléter le dispositif dédié à la mobilité douce. Le parc est maintenu dans son rôle de place de jeux et d'agrément.

L'arrêt de bus est réaménagé devant la Coop sur une petite placette devant le magasin. Le parking est concentré dans le secteur situé à côté du parc.



Tronçon est

Tronçon est : Rue des Pâquis - Grand-Rue

Les principes d'aménagement pour ce tronçon sont les suivants :

- › A terme, création d'un giratoire permettant de marquer mieux l'entrée dans la localité et d'alimenter le chemin de la Petite Amérique.
- › Aménagement d'une plateforme au droit de la rue de la Bauma.
- › Aménagement d'une plateforme au droit du chemin de la Cure.
- › Modification du profil en travers de la rue des Pâquis et de la Grand-Rue de manière à sécuriser la mobilité douce.



Tronçon est

Tronçon est : Les Pâquis - carrefour avec la zone industrielle

L'entrée dans la localité est marquée par un futur giratoire permettant de freiner les véhicules et d'alimenter l'accès à la zone industrielle. Les cheminements de mobilité douce sont complétés autour de ce carrefour pour permettre un meilleur accès aux différents secteurs.

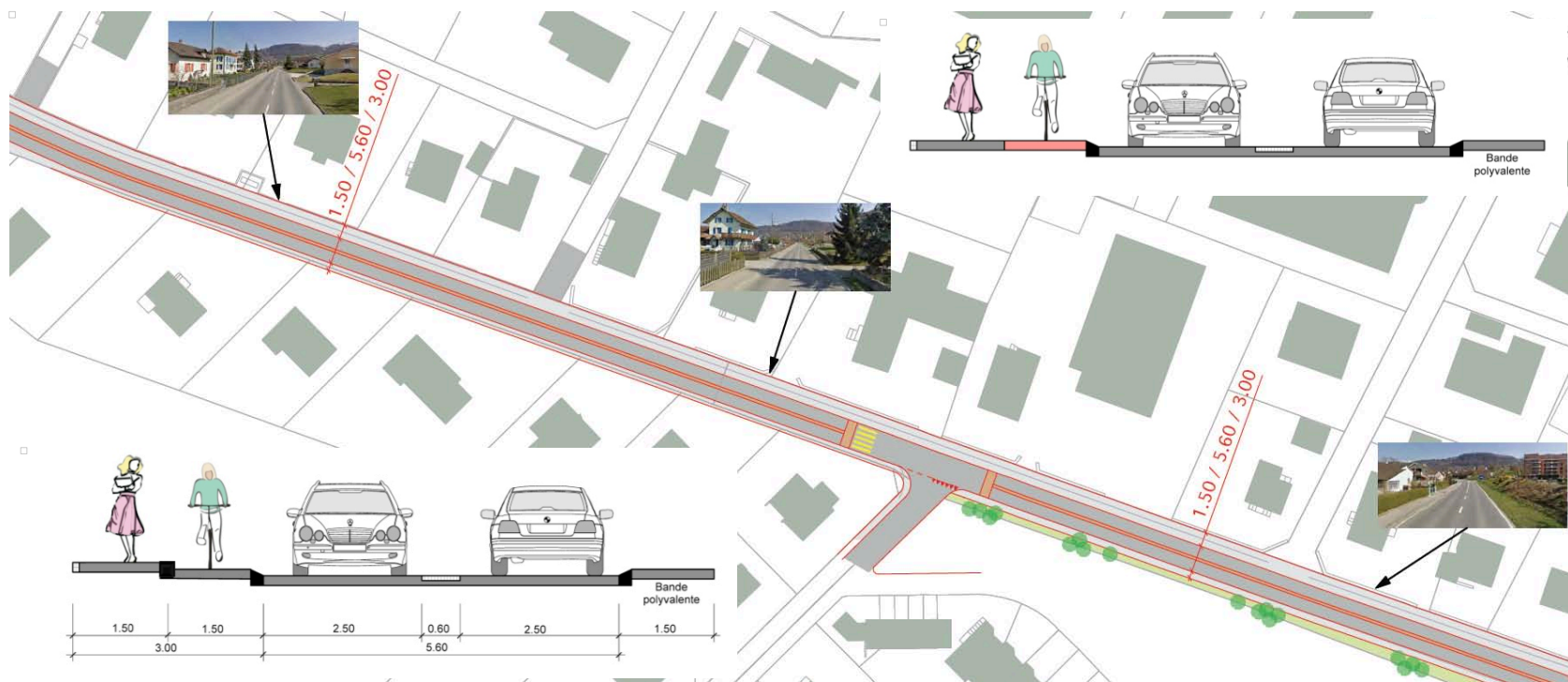
A cet endroit, seule une bande cyclable est marquée côté sud.



Tronçon est

Tronçon est : Les Pâquis - carrefour avec la rue de la Bauma

Au débouché de la rue de la Bauma, une plateforme est créée pour sécuriser le carrefour. Alors qu'une bande cyclable est offerte en direction de l'est, une bande polyvalente, à l'instar du tronçon ouest est introduite en direction du village. Cette bande polyvalente dénivelée permet aux cyclistes moins chevronnés de se protéger et aux piétons de rejoindre la prochaine traversée. Du côté nord, le plus urbanisé, un trottoir large est offert, mixte ou séparé vélos/piétons selon les variantes illustrées ci-dessous. A noter que la préférence de la commune va à la variante séparant les piétons et les vélos. Au centre de la chaussée de 5.60 mètres, une bande médiane réduit visuellement les largeurs de voies à disposition. Cette largeur permet toutefois le croisement de deux poids lourds à faible vitesse.



Tronçon est

Tronçon est : Grand-Rue et carrefour avec le chemin de la Cure

Le carrefour entre la route principale et le chemin de la Cure est aménagé en plateforme. La solution proposée est illustrée ci-contre. L'arbre majeur et le terre-plein au centre du carrefour sont conservés et mis en valeur. Du mobilier urbain protège les piétons pour entrer dans ledit chemin.

Le profil avec le large trottoir et la bande polyvalente est maintenu jusqu'au carrefour central.

Une arborisation marque l'entrée dans le centre.



Carrefour / place centrale

Carrefour / place centrale : variantes étudiées

Trois variantes de carrefour ont été étudiées pour la place centrale du village. Les trois variantes avaient comme objectifs de :

- › garantir une bonne capacité des flux de véhicules tout en les ralentissant (fluidité),
- › offrir plus de place pour les cheminements piétons et garantir leur sécurité,
- › offrir plus de place pour les activités riveraines et améliorer l'esthétique du cœur du village.

Au final, c'est la variante « giratoire » qui a été retenue par la commune pour garantir une efficacité du carrefour.



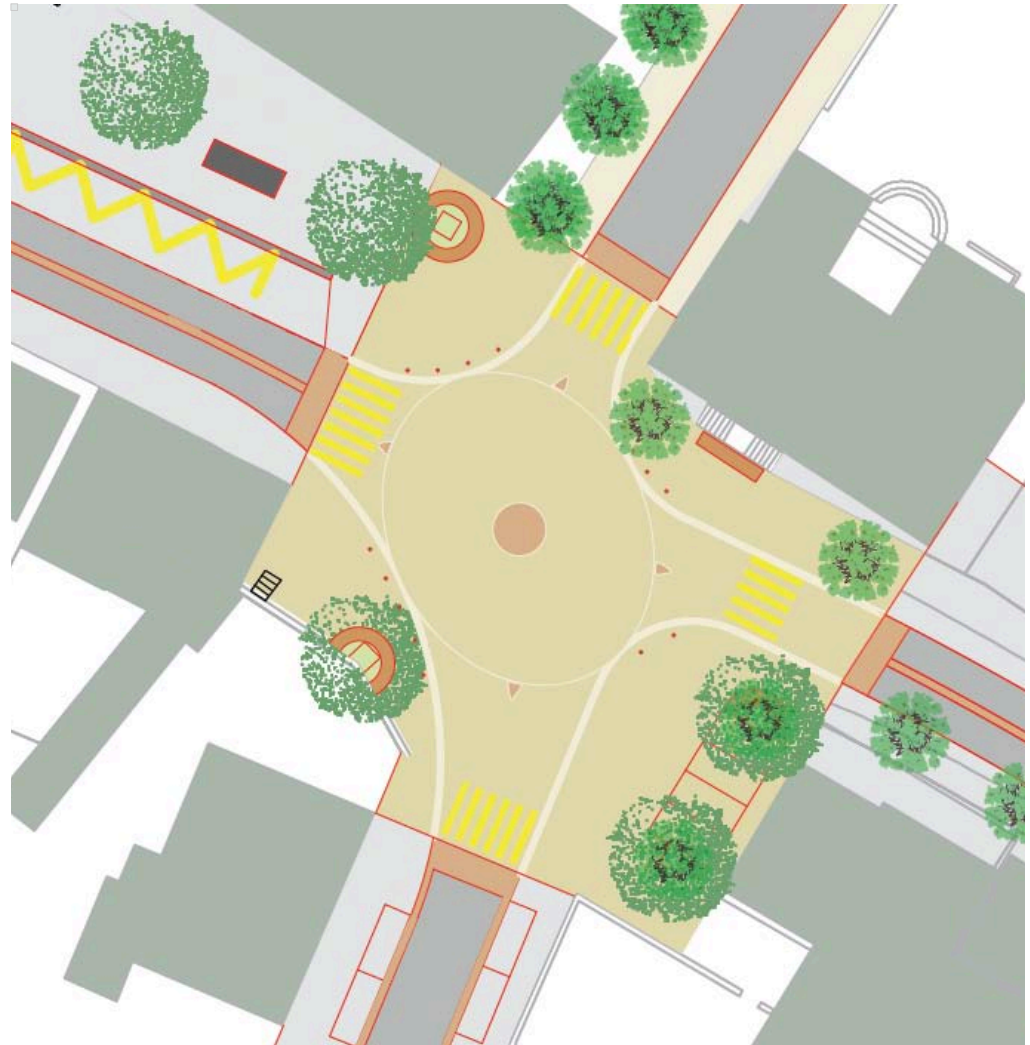
Carrefour / place centrale

Carrefour / place centrale : variante retenue

A cause du décalage entre la rue du Temple et l'avenue de la Gare, le giratoire esquissé est de forme ovale afin garantir des cheminements piétons confortables et sûrs dans tous les angles de rues, contrairement à la situation actuelle. Les espaces latéraux rendus aux piétons et aux activités riveraines s'en trouvent alors agrandis.

L'ensemble du carrefour/place est surélevé et revêtu d'un matériau différencié. Le centre du giratoire est franchissable mais dénivelé par rapport au niveau de la chaussée.

Une arborisation variée soutient l'aménagement et du mobilier urbain guide la trajectoire des véhicules.



Rue du Temple

Rue du Temple : variante retenue

Plusieurs variantes ont également été étudiées pour la rue du Temple. La variante retenue vise les objectifs suivants :

- › garantir le passage des véhicules agricoles sans mettre en danger les usagers de la mobilité douce,
- › offrir des cheminements piétons plus confortables,
- › réorganiser le parcage en relation avec les commerces et le temple.

La solution retenue propose des trottoirs de 2 mètres de largeur et une chaussée de 6 mètres. Deux bandes de peinture latérales diminuent visuellement cette largeur sans préterir le gabarit d'espace libre.

Une bande de stationnement arborisé et perpendiculaire est aménagée près du temple alors que des places de parc sont organisées sur les trottoirs, près des commerces.

Enfin, une placette est aménagée devant la Maison de Commune pour marquer sa présence.



Rue des Vergers

Rue des Vergers : carrefour du Temple

Deux variantes de carrefour ont été étudiées pour le carrefour du Temple : priorité de droite et perte de priorité. Au final, c'est cette dernière qui a été retenue par la commune pour des questions de visibilité en sortie des rues du Temple et de Mauguettaz. Tout le carrefour est par ailleurs surélevé pour freiner la vitesse des véhicules.

La place du Temple fait l'objet d'un réaménagement et peut recevoir quelques places de parc supplémentaires.

En direction de la route de Rovray, le profil retenu est une chaussée de 6.50 mètres de large (5 mètres de chaussée et une bande cyclable de 1.50 mètre) et un trottoir mixte de 2.50 mètres permettant aux cyclistes écoliers de rouler en sécurité.



Rue des Vergers

Rue des Vergers : arrêt de bus

Au droit du nouveau quartier et de son parking, un arrêt de bus est aménagé hors chaussée.

Une plateforme accompagne le dispositif pour sécuriser la liaison et la traversée piétonne reliant la Grand-Rue au quartier du Brit (écoles) via la rue du Docteur Gallandat.

En direction de la rue de la Mordagne, le profil retenu est une chaussée de 5.80 mètres de large (4.60 mètres de chaussée et une bande cyclable de 1.20 mètre) et un trottoir mixte de 2.50 mètres permettant aux cyclistes écoliers de rouler en sécurité.

