



# Sommaire

<b>Introduction</b>	<b>1</b>
<b>Contexte local</b>	<b>2</b>
Géographie	
Évolution du projet	
<b>Contraintes législatives et organisationnelles</b>	<b>3</b>
<b>Développement du projet</b>	<b>4</b>
Caractéristiques techniques de départ	
Phase de consultation	
Concept urbanistique	
<b>Principaux intervenants et budget</b>	<b>5</b>
<b>Ciblage des interventions</b>	<b>6</b>
Mobilité compatible Chablais Agglo 3	
Point de départ	
<b>Actions par catégories</b>	<b>7</b>
Réalizations pour la RC 112	
Réalizations pour le centre du village	
<b>Témoignages</b>	<b>8</b>
Christophe Alter et David Trachsel, ARC Génie Civil SA	
<b>Bilan</b>	<b>10</b>
<b>Annexe</b>	<b>11</b>



Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement  
Service de la mobilité

Departement für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt  
Dienststelle für Mobilität

CANTON DU VALAIS  
KANTON WALLIS

## Introduction

Courant 2017, le Conseil communal de Collombey-Muraz avait décidé de requalifier les centres des villages situés sur son territoire. L'objectif consistait à **améliorer la convivialité et la qualité de vie** des différentes localités que regroupe la Commune.

Cette volonté a été intégrée à son programme de législature. Elle y a été inscrite en conformité avec la stratégie cantonale destinée à favoriser ce type de démarches telles que définies dans son rapport de juin 2015.

Dans ce cadre, la traversée d'Illarsaz par la route cantonale RC 112 a bénéficié d'un réaménagement général entre 2020 et 2022.

Dans le détail, ce projet a fait l'objet d'études préliminaires en vue de sa mise à l'enquête publique (voir l'interview en pages 8, 9 et 10). En 2017, le dossier d'avant-projet a été soumis à un audit initial de sécurité routière.

Cette étude a été effectuée par le bureau bis de Sierre. Elle s'est employée à déterminer les éventuelles faiblesses sécuritaires du projet en rapport avec les normes en vigueur et vis-à-vis de la situation de départ.

À l'issue de ce processus, la refonte de la place du village est venue s'ajouter au remodelage de l'axe de la route cantonale. L'ensemble de cette démarche est demeurée sous la supervision de la Commune de Collombey-Muraz.

Ces aménagements ont été inaugurés à l'été 2022 lors d'une fête qui a réuni un riche parterre de citoyens et d'officiels.



### Courant 2017

Décision de requalification des centres des villages, études et soumission du dossier d'avant-projet

### 2020 à 2022

Réaménagement général de la traversée d'Illarsaz

### Été 2022

Inauguration



La Place du village  
Août 2022



## Contexte local

### Géographie

Implanté dans la plaine du Rhône, au sortir du défilé de Saint-Maurice, Illarsaz est l'une des cinq localités qui composent la Commune de Collombey-Muraz, elle-même rattachée au District de Monthey. Culminant à 384 mètres d'altitude, le village est traversé par la RC 112 qui relie Vionnaz (VS) et Aigle (VD).

Autrefois, cet emplacement était cerné par des marais. Ceux-ci ont ensuite été asséchés et réaffectés dans un premier temps à la culture du tabac. Aujourd'hui, les cultures maraîchères sont devenues majoritaires. Sur le plan urbanistique, le territoire d'Illarsaz abrite pour l'essentiel des villas individuelles. Sa population s'élève à environ 700 habitants.

Les liens avec le Rhône sont nombreux. On mentionnera en particulier la passerelle de mobilité douce qui enjambe le fleuve, reliant Illarsaz à Aigle. Celle-ci a été édifiée en 2000 suite aux crues exceptionnelles qui avaient emporté l'ancien ouvrage datant de 1894.

Avec ses 82 mètres de portée, cette passerelle en mélèze haubanée est la plus longue de Suisse (source: *Lignum Économie suisse du bois*). Elle est très prisée des randonneurs, des promeneurs et des cyclistes. Elle constitue l'un des facteurs qui font d'Illarsaz un lieu de vie agréable où les habitantes et les habitants se plaisent.



#### Situation

Commune de Collombey-Muraz

#### Altitude

384 m

#### Nombre d'habitants

~700



### Évolution du projet

L'intervention programmée avait pour finalité de répondre à trois attentes majeures:

- ▶ outre la création d'une place pour le village, **l'amélioration de la situation des piétons vis-à-vis du trafic** (cheminements et arrêts de bus);
- ▶ **la réduction du bruit de la route** par la pose d'un revêtement doté de qualités phonoabsorbantes. La résistance mécanique de ce type de revêtements est par contre réputée faible. L'espoir est de le voir tout de même connaître 10 à 15 ans d'utilisation;
- ▶ **le remodelage du profil de la route et des trottoirs** afin de matérialiser le passage à travers la localité et d'entraîner une atténuation des nuisances sonores.

## Contraintes législatives et organisationnelles

Collombey-Muraz a engagé des réflexions urbanistiques dès 2007. Ces premières explorations avaient eu pour cadre le projet d'agglomération du Chablais de troisième génération (Chablais Agglo 3).

Près d'une décennie plus tard, la Commune a dû prendre en compte la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT), de même que la Loi d'application cantonale (LCAT). Cette dernière avait été adoptée par le Grand Conseil valaisan le 9 septembre 2016.

Les communes ont été dès lors contraintes de réviser leur concept d'urbanisation afin de mieux anticiper et définir le périmètre d'expansion pour les 30 années suivantes. La réactualisation du plan d'affectation de zones (PAZ) et de son règlement (RCCZ) qui en a découlé a conduit à l'élaboration d'une nouvelle stratégie communale.

Il s'agissait par là, non seulement de préparer et d'encadrer l'évolution du territoire, mais également celle des infrastructures de mobilité et du maillage des espaces publics. La densification des zones résidentielles et la restructuration des zones d'activités économiques ont été incluses dans ces projections.

Difficulté supplémentaire, Collombey-Muraz a dû plancher sur ces différents aspects en se souciant de leur cohérence avec Chablais Agglo 3. La mise à jour des PAZ et RCCZ a été conduite en se conformant à cette logique.

La Commune a aussi souhaité prendre en considération dans cette démarche des travaux d'envergure tels que la troisième correction du Rhône, les projets de mobilité (AOMC) et l'implantation de la nouvelle halte CFF de Collombey-le-Grand.

L'établissement d'une colonne vertébrale d'espaces publics et d'interfaces a alors été décidé. Le réaménagement de la RC 112 et du centre d'Illarsaz a été validé suite à l'adoption de ce plan global.

Lors de sa mise en pratique, le Service de la mobilité du Canton du Valais a pris une part active à la rénovation de la route cantonale, à la modification des trottoirs et à la création de l'arrêt de bus. Ces travaux n'ont en revanche pas été traités comme une mesure dépendant formellement de Chablais Agglo 3.

## Développement du projet

### Caractéristiques techniques de départ

- ▶ Trafic journalier moyen : 3'300 véhicules par jour
- ▶ Largeur existante : 6,20 mètres
- ▶ Taux de poids lourds : 10%
- ▶ Zone de type résidentiel
- ▶ Trottoirs mixtes de chaque côté de la chaussée
- ▶ Un arrêt de bus sur chaussée et un arrêt de bus hors chaussée
- ▶ Vitesse légale : 50 km/h

### Phase de consultation

Le Conseil communal de Collombey-Muraz avait initialement choisi d'attribuer un mandat d'étude combiné ingénieur-architecte. L'objectif de l'intervention prévue consistait à harmoniser le réaménagement de la RC 112 et de proposer une fonction améliorée de la place du village. Pour mémoire, celle-ci était jusque-là exclusivement dévolue au stationnement.

En 2018, à l'occasion de la présentation de l'avant-projet organisée à l'intention des habitantes et des habitants, les autorités locales avaient pu recueillir les remarques et les préoccupations des résidentes et résidents au sujet de ce dossier, notamment en matière de charges de circulation.

L'aménagement routier, dont l'étude avait été menée en collaboration étroite avec le Service cantonal de la mobilité, prévoyait les interventions suivantes:

- ▶ l'introduction de sinuosités pour réduire la vitesse du trafic;
- ▶ la diminution du gabarit de la chaussée;
- ▶ la réalisation d'un double arrêt de bus sur la zone de roulement qui s'en trouve séparée au moyen d'un îlot de sécurité.

Concernant le remodelage de l'ancienne aire de stationnement, il s'agissait de créer une zone aménagée fonctionnelle et arborisée à proximité de la fontaine couverte. Par ailleurs, des surfaces vertes devaient instaurer une séparation entre la place et la route cantonale.

Sous réserve de l'obtention du permis de construire, il était prévu que les travaux débuteraient dès l'automne 2020.

### Concept urbanistique

Le projet a débuté sous l'égide du Conseil communal de Collombey-Muraz, après quoi le bureau d'architectes alberti de Collombey-Muraz en a assumé le pilotage. Ledit bureau a planché sur plusieurs modèles d'implantations (à savoir trois variantes) de la halte des bus et de la place afin de fixer le périmètre du projet.

Suite à ces démarches, le choix du Conseil communal s'est porté sur la variante proposant une place dissociée de la route, aussi grande qu'il serait possible, en y intégrant quelques cases de stationnement pour les commerces et visiteurs (vieux village et proximité du Rhône).

Les quais de bus devaient être décalés de la place afin d'être rassemblés en un unique arrêt bidirectionnel sur l'axe, auparavant rectiligne, de la RC 112. Le tracé de la route devait subir en conséquence plusieurs cassures (soit de légers décalages latéraux) au droit de la nouvelle place et des arrêts de bus.

Le périmètre ayant été de la sorte établi, un ingénieur civil avait été intégré au groupe de travail dans le but d'assurer le pilotage du dossier d'enquête (voir chapitre «Principaux intervenants et budget»). Celui-ci s'était focalisé en priorité sur les études routières, alors que le bureau d'architecture s'était chargé de l'urbanisme et de la mise en valeur de la nouvelle place.

Le dossier a été présenté à la population le 12 juin 2018 avant d'être mis à l'enquête en mai 2019.

## Principaux intervenants et budget

### Les principaux intervenants

<b>Maîtres d'œuvre</b>	Commune de Collombey-Muraz en collaboration avec le Service de la mobilité du Canton du Valais
<b>Architecte</b>	a alberti, Collombey-Muraz
<b>Génie civil</b>	ARC Génie Civil SA, Monthey
<b>Construction</b>	Atra SA, Aigle
<b>Paysagiste</b>	Lattion & Veillard SA, Collombey-Muraz
<b>Eau-sanitaire</b>	Ecœur Frères SA, Collombey - Verbier
<b>Bois</b>	Berrut Frères SA, Collombey-Muraz

### Budget

Le budget intrinsèque au projet avait été fixé à 1,5 million de francs.  
Dans le détail, les sommes engagées l'ont été selon la clé de répartition suivante:

<b>Réseaux enterrés</b>	CHF 150'000.- (dont CHF 120'000. de renouvellement du réseau communal d'eau potable)
<b>Place du village</b>	CHF 250'000.- de génie civil CHF 300'000.- de pavage, d'équipement et de mobilier
<b>Route cantonale</b>	CHF 500'000.- (y compris l'arrêt de bus)
<b>Divers</b> (devis 30%)	CHF 300'000.-

Au final, le montant cumulé des travaux s'est élevé à 2,3 millions de francs. Cette somme a inclus les équipements, les réseaux tiers, l'extension des travaux sur la route cantonale et les évolutions du projet décidées en concertation avec les MO.

## Ciblage des interventions

### Mobilité compatible Chablais Agglo 3

Même si elle ne s'est pas inscrite spécifiquement dans ce cadre, la transformation du centre d'Illarsaz a adopté les principes du concept de mobilité de Chablais Agglo 3.

Baptisé «MobiChablais», ce réseau créé en 2018 offre depuis de nombreuses possibilités de transport aux habitantes et habitants du Chablais en général et, par conséquent, à celles et ceux d'Illarsaz.

Ce concept de mobilité repose sur les mesures suivantes:

- ▶ comme 3'100 Chablaisiennes et Chablaisiens l'avaient fait, les résidentes et résidents d'Illarsaz ont été encouragés à télécharger l'application «TPC Preview». Cet outil leur fournit les horaires des passages à venir des bus et des trains circulant aux alentours de chez eux. Ils peuvent aussi obtenir le meilleur itinéraire entre deux points de l'agglomération;
- ▶ le soir, les dimanches et les jours fériés, MobiChablais offre un service à la demande. Pour se déplacer à ces heures, les usagers doivent solliciter le passage du bus à l'arrêt choisi en utilisant l'application «TPC Preview» ou en téléphonant au 024 468 05 50 une demi-heure avant le déplacement;
- ▶ pour acheter un billet, les usagers recourent à «TPC Preview» ou envoient directement un SMS au 788 en indiquant le code MC60 (tarif normal) ou MCR60 (tarif réduit).

Il est à noter que ce billet est valable dans les trains AOMC et RegionAlps, de même qu'auprès de CarPostal entre Collombey et Monthey.

### Offre pour Illarsaz

- ▶ vers Aigle: ligne 11 (1 fois par heure)
- ▶ vers Muraz, Collombey et Monthey: ligne 11 (1 fois par heure)

### Point de départ

Mandaté pour conduire le projet de réaménagement, le bureau d'architecture a|alberti de Collombey-Muraz avait dressé le constat que le centre du village d'Illarsaz n'était pas clairement délimité. Il se révélait, de fait, quasi inexistant.



Partant de ce diagnostic, le bureau avait proposé de transformer ce centre en un lieu de détente, de rencontre et de passage. L'objectif visé consistait à le rendre confortable, ludique et adapté à tous les âges.



## Actions par catégories

### Réalisations pour la RC 112

Les principales réalisations menées à bien à ces fins ont été les suivantes:

- ▶ la reconstruction de la chaussée cantonale (rétrécissement de la chaussée et introduction de sinuosités pour casser la ligne droite initiale);
- ▶ l'aménagement d'un arrêt de bus sécurisé et aux normes pour garantir l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite;
- ▶ la réduction du bruit par l'apaisement du trafic et par la pose d'un revêtement phonoabsorbant.

### Réalisations au centre du village

Les principales tâches accomplies ont été les suivantes:

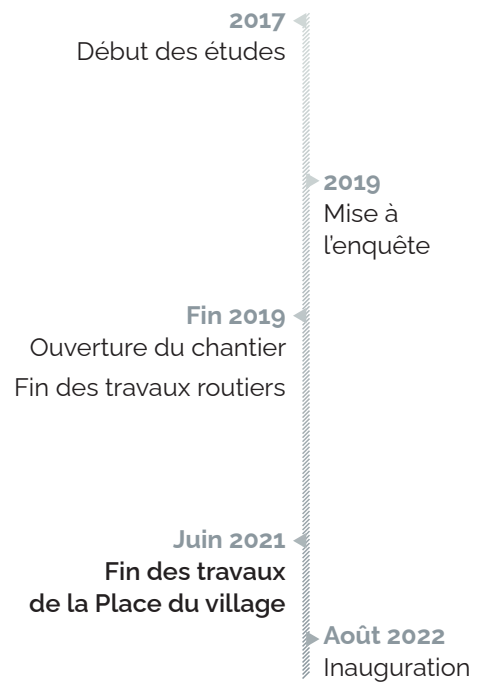
- ▶ la réfection des réseaux enterrés;
- ▶ la création d'un bassin de traitement et d'infiltration des eaux de surface;
- ▶ la gestion des piétons pour les accès scolaires aux bus durant le chantier;
- ▶ le déplacement de la fontaine historique.

### Durée des travaux

Les études portant sur ce projet ont été initiées en 2017. Sa mise à l'enquête est intervenue en 2019. Au terme de cette même année, les travaux liés aux réseaux enterrés ont marqué l'ouverture effective du chantier. Fin 2019, les travaux routiers ont été achevés.

En juin 2021, les travaux de la place du village sont parvenus à leur terme. L'inauguration du projet a, quant à elle, eu lieu en août 2022.

### Chronologie



## Témoignages

### Christophe Alter et David Trachsel, respectivement directeur et directeur adjoint d'ARC Génie Civil SA, Monthey

#### ***Dans quel contexte avez-vous été contactés pour le réaménagement du centre d'Illarsaz?***

C'était en 2017. Nous venions tout juste de créer ARC Génie Civil SA. Le Service technique de la Commune de Collombey-Muraz nous a approchés pour que nous participions à la constitution d'un avant-projet. Il s'agissait alors d'un petit mandat d'appui, lequel était fort bienvenu, car parfaitement orienté sur notre activité principale.

#### ***Quelles étaient plus précisément les attentes des autorités communales?***

Il nous a été demandé de recourir à notre expertise dans le but d'évaluer plusieurs aspects du projet, comme la sécurité routière ou la faisabilité technique générale de ce réaménagement, de même que son budget global.

Le bureau d'architecture alalberti s'est focalisé sur le remodelage de la place du village et sur la thématique du périmètre large. Pour notre part, nous nous sommes concentrés sur le volet génie civil (réseaux souterrains, bordures granit, calage altimétrique des éléments, gestion des eaux de surface et revêtements).

#### ***Comment a évolué votre degré d'implication?***

Nous avons d'abord agi en soutien à l'architecte pour valider le principe général, puis nous sommes intervenus en tant que mandataire principal pour produire les pièces nécessaires à la demande du permis de construire.

Il faut savoir que l'intégration des éléments urbains (îlots verts, revêtements spéciaux, arborisation, mobilier, etc.) requiert des contrôles afin de s'assurer qu'ils ne présentent pas de danger au niveau de la sécurité des piétons ou des automobilistes et qu'ils ne génèrent pas de conflits avec les réseaux souterrains.

#### ***Quelles contraintes spécifiques avez-vous dû prendre en considération?***

Nous avons eu peu de latitude pour «jouer». La topographie à elle seule constituait un paramètre fixe. Il y avait peu de pentes, des routes latérales à raccorder, du bâti de part et d'autre de la chaussée, etc.

Il nous était en fait impossible de déplacer ou d'élargir la route. Nous ajoutons cette précision en référence à la traversée de Vionnaz, quelques kilomètres plus loin sur la RC 302. La présence des poids lourds, tant durant la période du chantier que quand il a fallu définir les gabarits déterminants, a joué un rôle au niveau de tout ce qui touche à l'espace dédié à la route.

Quant à l'arrêt de bus, sa conception avait été validée au préalable à l'interne par la Commune. Nous avons porté de ce fait nos efforts sur la volonté de lui conférer une visibilité et une fonctionnalité assurée. Nous l'avons fait en nous concentrant sur les girations et sur la transition des bordures de chaussée.

#### ***Du point de vue des réglementations cantonales et fédérales, y a-t-il eu des critères spéciaux à respecter?***

Non, nous n'avons pas eu à intégrer ce type de considérations, que ce soit pour la LAT, la LCAT ou pour le PAZ. Le cadre du projet avait, là aussi, été prédéfini. La prise en considération de ces éléments avait donc déjà été effectuée.

Nous avons traité des problématiques standards, comme la gestion des eaux de surface qui a permis de décharger les collecteurs d'évacuation des eaux de chaussée grâce à des systèmes de rétention/infiltration.

« Le projet s'est en particulier accompagné de la pose d'un enrobé phonoabsorbant qui a été étendue à la majorité de la localité. Il s'agissait d'une grande attente des habitantes et des habitants. Ceux-ci se plaignaient depuis longtemps de l'excès de bruit. Le résultat obtenu a été immédiat. »



Christophe Alter

### **Chablais Agglo 3 a-t-il joué un rôle dans le choix de vos orientations?**

Pas directement, même si ces réalisations sont en adéquation avec le cahier des charges du projet d'agglomération de troisième génération (Chablais Agglo 3). La configuration d'Illarsaz et la nature de ses rues ont évidemment été prises en considération dans le développement du projet. Nous avons également été attentifs à ce que les passages piétons y relatifs soient bien marqués.

### **Les choix que vous avez opérés ont-ils rencontré l'adhésion de la population?**

Nous avons participé à la journée d'inauguration à Illarsaz à la fin de l'été 2022. Les citoyennes et citoyens étaient très satisfaits de l'atmosphère qui émanait de la place. Au final, celle-ci est sobre. Elle vibrera au fil des saisons. Le mobilier est généreux tout comme la surface de son couvert.

Le projet s'est en particulier accompagné de la pose d'un enrobé phonoabsorbant qui a été étendue à la majorité de la localité. Il s'agissait d'une grande attente des habitantes et des habitants. Ceux-ci se plaignaient depuis longtemps de l'excès de bruit. Le résultat obtenu a été immédiat.

### **Y a-t-il eu des remontées négatives?**

Il y a toujours des personnes mécontentes. Les arbres ont été jugés trop jeunes. La couleur du pavé déplaisait à certains. D'autres étaient contrariés de ne plus pouvoir se parquer aussi facilement dans cette zone. Mais, encore une fois, les retours ont été dans leur majorité très positifs.

### **À quel point l'aspect mobilité a-t-il été amélioré?**

On constate en premier lieu une diminution de la vitesse sur la route, ce qui était l'une des finalités majeures de ce processus. Partant de là, Illarsaz reste une localité de taille réduite. Les transports en commun sont proportionnés à ses dimensions. Actuellement, il y a un bus par heure dans un sens et un second dans l'autre sens. À terme, Chablais Agglo 3 devrait contribuer, selon toute vraisemblance, à la densification de cette desserte.

Dans l'immédiat, les zones pour piétons sont continues et claires. Les personnes à mobilité réduites n'ont pas d'obstacles piégeux à franchir. Les rues latérales sont en zone 30 et la place est bien séparée du trafic. La traversée sur la RC 112 se fait en partage d'espace avec les voitures. Les cycles n'ont pas d'aménagements dédiés en particulier, mais des itinéraires alternatifs existent pour le vélo de loisir.

### **De quelle manière voyez-vous ce secteur évoluer dans le futur?**

En ce qui concerne la vie du village, il appartient maintenant à ses habitantes et habitants de se servir de ces nouveaux espaces afin de dynamiser les activités locales. On peut imaginer par exemple que la place centrale redessinée pourra être utilisée pour l'organisation de fêtes populaires ou d'un marché d'artisans. Nul doute que ce lieu saura se faire adopter de toutes et de tous.

« Il appartient maintenant aux habitantes et habitants d'Illarsaz de se servir de ces nouveaux espaces afin de dynamiser les activités locales. On peut imaginer par exemple que la place centrale redessinée pourra être utilisée pour l'organisation de fêtes populaires ou d'un marché d'artisans. Nul doute que ce lieu saura se faire adopter de toutes et de tous. »

David Trachsel



## Bilan

Le concept de réaménagement de la traversée d'Illarsaz a augmenté sa visibilité et mieux fait ressentir à ses visiteuses et visiteurs que la route cantonale s'inscrivait dans une zone de vie.

Les mesures qui ont été menées à bien ont entraîné la **diminution des vitesses pratiquées par les automobilistes et les poids lourds**.

Le périmètre d'étude et la configuration du site n'ont par contre pas permis une re-fonte complète. Voilà pourquoi les interventions qui ont été décidées sont restées d'une portée intermédiaire.

Désormais, le village est doté d'un **bel espace urbain, propre et structuré** (parking délimité, place pavée avec bancs et éclairage design, végétation en pousse), d'un grand couvert rénové, d'un arrêt de bus dégagé et fonctionnel, de même que d'une route qui le traverse de façon moins abrupte.

Prises dans leur ensemble, ces initiatives ont eu pour résultat d'**améliorer sensiblement le cadre de vie des villageoises et des villageois**.





# ANNEXE



© Photographies : ARC Génie Civil SA (DR)















## Impressum

Edition : Service de la mobilité de l'Etat du Valais  
Conception/Gestion de projet : LR communication  
Rédaction : François Praz  
Graphisme : invisu-design.com  
Photographies : ARC Génie Civil SA (pp. 6, 10-15)



*Les cahiers de la mobilité, dont celui-ci, sont disponibles  
en téléchargement PDF sur le site internet du  
Service de la mobilité de l'Etat du Valais.*





## Contact

Service de la mobilité de l'Etat du Valais  
Rue des Creusets 5, 1950 Sion  
027 606 34 00 – [SDM@admin.vs.ch](mailto:SDM@admin.vs.ch)