

Commune de Vionnaz

Aménagement du centre de Vionnaz

Les cahiers de la mobilité

Sion, juin 2021

---



# Sommaire

---

1. Introduction	p. 4-7
1.1 Localisation	
1.2 Démographie et urbanisme	
1.3 Contexte cantonal	
1.4 L'objectif local	
1.5 Le budget	
2. Concept	p. 8-11
2.1 Concept urbanistique	
2.2 Les maîtres d'œuvre	
2.3 La chronologie des réalisations	
3. Interventions urbanistiques	p. 12-13
3.1 Gros œuvre	
3.2 Stationnement	
3.3 Circulation dans le secteur de la zone de rencontre	
3.4 WiFi	
3.5 «Chablais Scope»	
4. Témoignages	p. 14-26
4.1 Jean-Paul Chabbey, architecte	
4.2 Bruno Oliveira et Malik Boukhechina, architectes	
4.3 Christophe Alter, ingénieur civil	
4.4 Valérie Bressoud Guérin, ancienne Conseillère communale et actuelle Présidente de Vionnaz	
5. Bilan	p. 27
6. Annexes	p. 28-

# 1. Introduction

---

Le concept d'aménagement du centre de Vionnaz devait répondre à une triple attente. Il s'agissait d'améliorer la sécurité des piétons (celle des écoliers en particulier), de rendre plus conviviaux les espaces urbains et de mieux maîtriser le trafic routier.

Concernant ce dernier aspect, on comptabilisait pas moins de 10'000 véhicules par jour sur ce tronçon de route cantonal implanté en plein cœur du village. Des poids lourds de 40 tonnes l'empruntaient également.

Exprimé de façon synthétique, les travaux appelés à corriger ces défauts se sont déroulés en trois étapes (dont la chronologie est détaillée sous le point 2.3):

1. la réalisation du tracé de la nouvelle route;
2. le dégrappage de l'enrobé, la réfection de la route existante et les raccordements au nouveau tracé;
3. l'exécution de la place.

## 1.1 Localisation

Commune de plaine et de montagne de près de 2'800 habitants, Vionnaz fait partie de la région du Chablais qui, avec sa composante vaudoise, occupe la Vallée du Rhône à l'extrémité ouest du Valais.

Son territoire s'étend sur 2'099 hectares. Il jouxte les communes de Collombey-Muraz et de Vouvry, ainsi que la France sur environ cinq kilomètres, notamment à son point culminant, la Tour de Don (1'998 mètres).

Vionnaz se situe, pour sa part, sur le cône de déjection du torrent de la Greffaz. Sur ce coteau, le voyageur découvre les hameaux de Beffeux, Bonne-Année, Le Chêne et Les Crosats.

Les villages de Mayen et de Revereulaz, de même que la station de Torgon sont, quant à eux, bordés de zones chalets qui ont pour noms Le Planchamp, Les Nez, La Cheurgne ou Plan-la-Djeu, pour ne citer que ces exemples.

Quant au secteur bâti de la Jorette, il est implanté au pied des pistes de ski. Il est entouré de forêts et d'alpages qui sont dédiés à la détente et aux loisirs. Cette zone constitue le point d'accès valaisan à l'important domaine skiable des Portes-du-Soleil.

---

## 1.2 Démographie et urbanisme

	2016	2017	2018	2019
Départs	151	205	187	209
Décès	16	22	15	23
Arrivées	198	245	260	209
Naissances	20	21	30	26
Population au 31 décembre				
	2'602	2'641	2'731	2'734

## 1.3 Contexte cantonal

En Valais, de nombreuses localités sont édifiées des deux côtés d'une route cantonale. Ce phénomène entraîne des nuisances et entrave leur expansion. Le canton prévoit de faire évoluer cet état de fait. Les perturbations vont par conséquent diminuer, mais pas dans une égale mesure partout.

En pratique, ce vaste projet ambitionne de modifier les cœurs d'une quarantaine d'agglomérations. « Des réflexions pluridisciplinaires autorisent désormais le développement de traversées de localités qui prennent en compte les problèmes de sécurité routière, de mobilité et de bruit routier tout en apportant une plus-value en matière de qualité de vie. Dans les faits, la route est intégrée au bâti au lieu de le traverser », a expliqué aux médias régionaux Éric Duc, Chef de la section planification et gestion des infrastructures auprès du Service de la mobilité (SDM).

Ce changement de paradigme permet de favoriser les lignes de bus et de mieux intégrer les itinéraires de mobilité douce. « Là où cela est possible, ces évolutions encouragent le transit par les routes de niveau supérieur : autoroutes, routes de liaison et contournements de localités », a complété Éric Duc.

Un certain nombre d'obstacles prévisibles doivent toutefois être pris en compte lors de réflexions de ce type. Parmi celles-ci, on mentionnera :

### a) le budget

Les coûts peuvent représenter un réel frein. Cependant, grâce aux projets d'agglomérations et aux moyens budgétaires cantonaux alloués pour la mise en œuvre de cette vision, les leviers financiers requis pourront être activés.

L'enveloppe globale est impossible à chiffrer vu que ce projet n'en est qu'à ses prémices. Il semble toutefois que le montant à prévoir pourrait dépasser les 100 millions de francs pour

---

l'ensemble du Valais. «Un canton dont le rôle est primordial afin de venir en aide aux plus petites communes», a analysé Éric Duc.

#### **b) les résistances locales**

Des oppositions risquent de freiner les travaux de réalisation et de prolonger de la sorte l'attente.

#### **c) les délais**

Chaque projet de traversée de localité suit son propre rythme. Certains d'entre eux n'en sont qu'au stade d'idées, alors que d'autres, comme Vionnaz, sont achevés. À l'heure actuelle, de nombreux dossiers sont à l'étude avec pour objectif des mises à l'enquête publiques à court et à moyen termes. À l'horizon 2040, une grande partie d'entre eux auront été réalisés par le canton et les communes. Cette échéance sera bien évidemment conditionnée par les ressources financières qui auront pu être dégagées.

### 1.4 L'objectif local

Mis à l'enquête en novembre 2010, le renouvellement du centre de Vionnaz a constitué le premier projet de ce type en Valais. Inaugurés en 2016, la modification du tracé de la route cantonale et l'aménagement de ses abords ont permis aux habitants de se réapproprier le cœur de leur localité.

À Vionnaz, cette vision a débouché sur les mesures suivantes :

- la création d'une place de village avec arrêt de bus et espaces de stationnement (limités en semaine) ;
- des zones de pavés empruntables par les bus ;
- la rénovation des réseaux enterrés ;
- une signalisation spécifique au site et au fonctionnement de la gare routière.

En janvier 2020, le SDM avait annoncé le passage à 30 km/h de la traversée de Vionnaz, mais sans introduction d'une «Zone 30». Il s'agissait-là d'une première en Valais sur un axe principal. L'objectif consistait à lutter contre les nuisances sonores générées par la route et à améliorer le cadre de vie, ainsi que la sécurité des différents utilisateurs des infrastructures. Implémenté en 2020, ce dispositif est venu compléter la réhabilitation du centre de la localité.

---

## 1.5 Budget

Le coût du réaménagement du centre de Vionnaz avait été devisé à 3,74 millions. Il était prévu que le canton prenne en charge quelque 880'000 francs. La commune devait assurer le financement manquant (soit 2,8 millions de francs) sur ses exercices 2014 et 2015. En prenant en compte l'intégralité des réalisations, ce budget aura été de 4,5 millions de francs.

## 2. Concept

---

Si les villes et villages valaisans prennent peu à peu conscience de la nécessité de redonner une valeur et une identité à leurs espaces publics (rues et places en tête), l'aménagement d'un tel lieu, créé ex nihilo, est exceptionnel.

La nouvelle place de Vionnaz est issue d'un concours remporté en 2007 par Alpa Sàrl dont le bureau Jean-Paul Chabbey-Atelier d'architecture SA de Monthey a été à la source (aujourd'hui, l'un de ses anciens cadres, Bruno Oliveira a repris cette activité à l'enseigne d'O&C Architectes).

La finalité de ce concours était essentiellement sécuritaire: il s'agissait de parvenir à ralentir le trafic des véhicules, à faciliter et à sécuriser les mouvements des piétons, à sécuriser le rebroussement des bus tout comme leurs arrêts et à créer des places de parc.

### 2.1 Le concept urbanistique

À son achèvement en 2016, ce projet a modifié radicalement le visage du bas du village. En déplaçant la route cantonale grâce à la création d'un grand S, l'espace libéré a pu être mis à disposition d'une grande place multifonctionnelle qui a répondu aux objectifs sécuritaires premiers.

Le tracé en S a induit un ralentissement naturel de la vitesse. Depuis, la place est en mesure d'accueillir, en cas de besoin, du parage sans que les piétons n'aient à traverser la route cantonale.

Toute la conception et la matérialisation de cet aménagement ont été pensées afin d'aller dans le sens d'une vraie place avec un rythme visuel qui adopte une échelle conviviale. On note dans cet esprit l'alternance des matériaux de sol qui parviennent à «anoblir» la trame simple de parage pour les véhicules. L'arborisation et l'éclairage apportent de surcroît une véritable qualité spatiale d'environnement urbain ponctué d'ombrages et traversé de parcours.

Cette convivialité a été renforcée par la réalisation d'un vaste abribus/w.c. publics séquencé et transparent qui offre un éclairage de nuit et un jeu de couleurs le jour. Ce choix était destiné à rappeler que l'espace public est avant tout un lieu collectif d'échange et de plaisir dont la dimension identitaire transcende ses stricts attributs fonctionnels et sécuritaires.



---

## 2.2 Les maîtres d'œuvre

Maîtres d'ouvrage  
Commune de Vionnaz  
Canton du Valais – Service de la mobilité

Architecte  
Alpa Sàrl, Sion  
(aujourd'hui devenu OC Architectes, à Monthey)  
Responsable: Jean-Paul Chabbey

Ingénieurs  
Kurmman & Cretton SA, Monthey  
(aujourd'hui devenu la filiale ARC Génie Civil SA, à Monthey)  
Responsable: Christophe Alter

## 2.3 Chronologie des réalisations

### a) 2006

le concours d'ingénieurs-architectes est lancé. La remise des offres est fixée au 10 novembre. Un mandat d'études parallèles est commandité par la commune de Vionnaz à la mi-novembre afin d'obtenir un avant-projet.

### b) 2007

fin mai, une présentation publique de l'avant-projet est organisée à la salle des Fontanies. Les plans avaient été exposés au préalable durant une semaine à la Maison de commune.

### b) 2009

l'assemblée primaire donne son accord à ce projet à 78%.

### c) 2010

la refonte du centre de Vionnaz est mise à l'enquête.

### d) 2014

La première étape du chantier s'est déroulée de juin à décembre.

Dès juin 2014 et jusqu'en mars 2015 a eu lieu, en parallèle, la modernisation des canalisations. Une séance d'information avait été organisée le 21 mai pour aviser la population du début des travaux.

Laurent Lattion, président en exercice de Vionnaz, avait fait un point sur ce projet dans la presse: « Nous espérons que tout soit terminé pour fin 2015. Dès lors, le visage de notre commune sera changé pour les générations futures ».

---

En 2014, un mur de soutènement fut édifié côté Manoir du Vigneron. Cette étape fut suivie par le remblayage et par la mise à niveau de la surface qui devait accueillir la route cantonale. Composante charnière de ces travaux, le chantier du centre du village débuta en septembre 2014.

Il occasionna quelques perturbations pour les habitants du secteur et pour les usagers de la route. Les autorités exprimèrent leur gratitude à la population et aux commerçants des environs pour la patience et la compréhension dont ils avaient fait preuve pendant la durée des travaux.

#### **e) 2015**

De mars à août est intervenue la deuxième étape du chantier.

La place du village repensée avait investi l'espace gagné côté habitations. Elle prenait la forme d'une zone de rencontre donnant la priorité aux piétons, mais intégrant des arrêts de bus et 27 places de parc, le tout dans un espace fortement arboré.

La question de la sécurité liée aux transports publics et au transport des élèves fut de la sorte résolue. Pour ce faire, le site d'embarquement et de débarquement fut inséré dans la zone de rencontre.

#### **f) 2016**

Les travaux du réaménagement du centre du village s'achevèrent par la pose d'un revêtement bitumineux sur la route cantonale. Cette opération fut effectuée de nuit, du 5 au 7 juillet.

La route cantonale et le départ de certaines routes communales (chemins des Clous et des Vergers, rues de la Scie et du Pavé) furent fermés à la circulation de 22h00 à 05h00. Un itinéraire de déviation fut créé. Les usagers et les riverains furent priés de se conformer à la signalisation provisoire mise en place.

Il avait été prévu que si les conditions météorologiques ne permettaient pas la réalisation de ces travaux, de nouvelles dates seraient fixées en vue d'une intervention ultérieure. Les usagers avaient été invités à se référer aux panneaux d'information qui avaient été disposés aux entrées de la localité.

La modification du tracé de la route cantonale et de l'aménagement de ses abords furent inaugurés le 25 juin lors d'une manifestation officielle.

#### **g) 2020**

La vitesse au centre de Vionnaz fut ramenée de 50 à 30 km/h en cours d'année, mais sans création d'une « zone 30 ». Cette limitation avait été souhaitée par la commune. Elle n'avait en revanche pas entraîné de modification des règles de circulation.

Pour rappel, dans le cas d'une limitation à 30 km/h, les piétons sont prioritaires uniquement au droit des passages qui leur sont réservés, mais ils peuvent traverser la route ailleurs. Dans une zone 30, piétons et chauffeurs se trouvent au même niveau de priorité avec un « gentlemen's agreement » quant à la traversée libre des piétons.

Cette mesure a permis de diviser par deux le volume sonore de la route. Il s'agissait-là d'une première en Valais. Il est envisagé de reproduire ce dispositif ailleurs dans le canton. Cette étape a en outre mis un terme à la transformation du centre de Vionnaz.

---

#### **h) en cours**

D'autres projets de nature similaire ont été programmés autour de la route cantonale. Certains vont débiter en 2022 (voir l'interview de Bruno Oliveira sous le point 4.2). Ils seront cofinancés par le canton. S'il n'a pas, pour l'heure, pu chiffrer sa participation totale aux aménagements de ce type, l'État a annoncé dans les médias régionaux qu'il investirait d'ici 2040 un milliard de francs en vue d'améliorer la mobilité en Valais.

### 3. Interventions urbanistiques

---

Le présent chapitre reprend et détaille les interventions urbanistiques, entendues au sens large, qui ont pris place dans le remodelage du cœur de Vionnaz. En amont, des expropriations avaient été menées portant sur une surface totale de 131 m<sup>2</sup>. Les accès aux parcelles voisines avaient été par la suite adaptés à la nouvelle chaussée.

#### 3.1 Gros œuvre [Kurmann & Cretton SA et diverses entreprises spécialisées]

##### a) descriptif général

- réaménagement de la route cantonale dans le village ;
- remodelage du secteur du centre ;
- adaptations des réseaux.

##### b) descriptif technique

- déplacement de la route existante en vue de la création d'une place ;
- adaptation des infrastructures souterraines existantes ;
- mise en séparatif des réseaux et infiltration des eaux claires (EC) ;
- mur de soutènement de 120 m le long du restaurant du Manoir et couvert en béton apparent ;
- coordination commune/canton/architecte/services.

#### 3.2 Stationnement

- places de parc le long de la route cantonale (devant les bureaux de la poste et de la banque : 3 places de parc limitées à 15 minutes) ;
- places de parc en aval de la boucherie : 4 places de parc, également limitées à 15 minutes ;
- organisation du parcage sur la nouvelle place (27 places à disposition) : les 30 premières minutes de stationnement sont gratuites. La durée maximale de parcage est de 1h30. Le stationnement est gratuit de 12h00 à 13h30 ;
- des potelets métalliques délimitent l'axe central des places.

---

### 3.3 Circulation dans le secteur de la zone de rencontre

- route devant la boucherie: en sens unique en direction de Torgon ;
- route d'accès au nouvel arrêt de bus en provenance de Monthey: cet accès est réservé à l'usage exclusif des bus, à l'exception de l'accès au Café du Levant ;
- accès à la nouvelle place de parc: il se fait par la route aménagée depuis le bâtiment Bon-Accueil ;
- rue de la Scie: circulation dans les deux sens ;
- rue du Pavé: circulation possible seulement dans le sens descendant depuis la Maison du Pavé ;
- accès à la Maison de commune: une signalisation a été mise en place à partir du départ de la route de Torgon.

### 3.4 Wi-Fi

Les autorités communales ont également décidé de mettre à disposition de la population et des usagers un Wi-Fi gratuit sur cette nouvelle place (hotspot Vionnaz).

### 3.5 Chablais Scope

Le «Chablais Scope» est un mobile géant de 35 mètres de long qui met en avant les points forts de cette région. Cette œuvre est due au sculpteur cinétique Pascal Bettex. À l'origine, elle occupait une ancienne rame de la ligne Aigle-Ollon-Monthey-Champéry (AOMC).

Cette initiative des Transports publics du Chablais (TPC) avait vu le jour à l'occasion des 100 ans du chemin de fer Aigle-Sépey-Diablerets (ASD). Elle avait été inaugurée à la Foire du Valais 2014 du fait du statut d'hôte d'honneur de cette société.

Pendant la durée de la manifestation, la population avait eu la possibilité de visiter le «Chablais Scope» qui avait été gracieusement mis à sa disposition par les TPC.

## 4. Témoignages

---

Ils ont été les acteurs directs de cette réalisation urbanistique : voici une présentation de celles et ceux qui se sont impliqués dans sa mise en œuvre.

### 4.1 Jean-Paul Chabbey, architecte

**Alpa Sàrl est le bureau d'urbanisme qui avait remporté le concours en vue de l'aménagement du centre de Vionnaz. Retour sur ce mandat avec son fondateur, Jean-Paul Chabbey, qui est à l'heure actuelle l'architecte de la Ville de Sion.**

Qui a été à l'origine de cette métamorphose de Vionnaz : le canton ou la commune ?

JPC: Le service des routes (devenu le Service de la mobilité) a initié et piloté ce projet en collaboration avec la commune de Vionnaz. Il s'agissait d'une priorité cantonale. Bernard Attinger, qui était l'architecte cantonal, avait défini le principe consistant à associer un atelier d'architecture et un bureau d'ingénieur, principe qui régit aujourd'hui encore ce type de concours en Valais. Cette démarche était alors novatrice.

Comment avez-vous été sélectionnés en vue d'aménager le centre de ce village ?

JPC: Un concours a été organisé à la fin 2006. Initialement, il y avait eu 11 postulants. Nous étions sept à avoir été retenus pour un mandat d'études parallèles. Le jury comprenait environ 20 membres venus d'horizons différents. Il y avait à l'évidence la volonté d'impliquer des représentants des principaux groupements d'intérêts actifs sur le plan local. La décision a été rendue en 2007, moment où nous avons appris que nous avons remporté ce mandat.

Selon vous, qu'est-ce qui vous a permis de sortir vainqueurs de cette compétition ?

JPC: Nos concurrents avaient tous misé exclusivement sur l'aménagement de la route cantonale. Pour notre part, nous avons proposé de libérer de l'espace afin d'obtenir l'équivalent d'une place de village.

---

Qui étaient vos partenaires?

JPC: Le bureau d'ingénieurs Kurmann & Cretton, dont le secteur «Infrastructures» est actuellement actif sous le nom d'ARC Génie Civil avec, à sa direction, M. Christophe Alter. Auteurs du concept, nous avons élaboré et développé le projet conjointement avec les ressources internes de ce pool interdisciplinaire.

Quel était le contexte de départ sur le plan urbanistique?

JPC: La priorité consistait à offrir davantage de sécurité aux usagers, en particulier aux enfants des écoles. La présence d'une route cantonale au centre du village associée à de nombreux mouvements de bus posait en ce sens clairement problème. N'oublions pas qu'on y roulait à 50 km/h (la vitesse moyenne mesurée était de 36 km/h). Sans compter que des 40 tonnes l'empruntaient!

Quelle a été l'orientation principale de votre réflexion pour atteindre vos objectifs?

JPC: Il fallait absolument restreindre la vitesse. Au lieu de la courbe continue que décrivait la route cantonale antérieure, j'ai dessiné de manière très spontanée une déviation en forme de S à même de réduire «naturellement» la vitesse des véhicules: tout est parti de ce simple geste.

Vous êtes-vous inspiré de réalisations existantes?

JPC: Oui. En 2004, nous avons nous-mêmes achevé le remodelage de la Place du Midi à Sion. Pour ce faire, nous avons mené à bien une réflexion poussée sur la transformation d'une zone véhicules en zone à priorité piétonne. Cet aménagement a initié une démarche urbaine vertueuse qui s'est prolongée à proximité immédiate par l'intermédiaire d'autres architectes, mais dans ce même esprit, comme à la rue des Remparts. Je suis parti de cette vision pour aborder le cas de Vionnaz.

---

Quelles étaient les principales attentes répertoriées par le cahier des charges?

JPC: Outre la sécurité, la mobilité apparaissait comme centrale. Plusieurs réseaux de bus convergent vers Vionnaz en provenance de Torgon, de Villeneuve, de même que de plusieurs communes proches.

Dans la localité, on observait un phénomène de rebroussement, ces transports publics venant déposer leurs passagers avant de faire demi-tour et de repartir dans le sens inverse de celui par lequel ils étaient arrivés.

De quelle manière vous êtes-vous emparé de l'espace disponible?

JPC: Jusque-là, Vionnaz était divisé en deux zones par la route cantonale. L'auberge «Le Manoir» était géographiquement isolée et déconnectée de Vionnaz lui-même. Avec le tracé modifié de la route, elle est devenue partie prenante de ce nouvel espace de village, en front aval de la place.

L'évolution urbaine la plus significative a été la construction d'un vaste arrêt de bus. En l'occurrence, nous sommes allés au-delà du simple objet utilitaire. La qualité de sa conception a permis de satisfaire aux différents besoins qui avaient été recensés.

Quelles perturbations redoutiez-vous durant les travaux?

JPC: Nous avons eu la chance de pouvoir investir un terrain libre pour le nouveau tracé de la route. L'itinéraire que nous avons choisi présentait aussi l'avantage de ne pas être à proximité de trop de commerces.

Il n'y a donc eu que peu d'impact à ce niveau. Les travaux ont pu s'effectuer successivement sur deux secteurs différents, sans occasionner d'interruption du trafic principal de la route cantonale. La circulation n'a par conséquent pas été trop perturbée.

À quel type de communication avez-vous recouru pour informer la population?

JPC: Le bouche-à-oreille fonctionne très bien dans les petites localités. Le magazine de la commune et les médias régionaux ont assuré de leur côté la diffusion des informations relatives à ces travaux. Une présentation publique avait par ailleurs été organisée fin mai 2007.



---

Avez-vous disposé des moyens financiers que vous estimiez nécessaires pour remplir votre mission?

JPC: Dans ce type de mandat, on propose d'abord un devis général sur la base du projet tel qu'il a été validé à l'issue du concours. La décision finale sur les coûts intervient plus tard, une fois connues toutes les contraintes du site et de ses infrastructures.

Le choix des matériaux constitue également un paramètre important, comme on le voit dans le cadre du pavage alterné de la place et du rendu des toilettes publiques.

Le grand public s' imagine sans doute mal pour quelle raison on porte tant d'attention à ces commodités.

JPC: Cet ensemble fait sens. Il regroupe non seulement les w.c., mais aussi un abri à vélos et les salles d'attente pour les bus. Il s'agit d'une réalisation assez sophistiquée qui doit assurer une transparence visuelle à l'échelle de la place. Nous avons affaire à une sorte de lavoir contemporain.

Au niveau de sa création, nous avons beaucoup travaillé sur les volumétries avec l'introduction de décalages et de lames de béton.

Quel résultat cherchiez-vous à obtenir dans le cas de ces toilettes?

JPC: L'objectif consistait à garantir de l'intimité à leurs utilisateurs sans les isoler totalement de l'extérieur, ce qui risquait de favoriser un usage des lieux qui n'était pas souhaitable. Nous avons dès lors tablé sur une certaine translucidité qui offre du confort et de la tranquillité, mais qui rend possible une forme de contrôle social.

L'arborisation a joué un rôle non négligeable dans ce remodelage.

JPC: En effet. L'utilité des arbres n'est pas qu'environnementale. Nous ne les avons pas plantés pour nous donner bonne conscience. Ils font partie de la couture qui est opérée entre les deux côtés de la route. Ils constituent une présence importante de la «troisième dimension».

Ils permettent en outre de lutter de manière très efficace contre les îlots de chaleur. Parquer sa voiture est plus agréable à l'ombre. Les enfants apprécient la fraîcheur qu'ils procurent en été. Dans quelques années, ces arbres auront atteint la bonne échelle. On prendra alors toute la mesure des bienfaits qu'ils apportent.

---

Si vous pouviez modifier ce qui a été fait, que changeriez-vous?

JPC: La mise en place de l'interface entre les différents types de mobilités a été résolue en tenant compte des possibilités qui nous étaient offertes à ce moment-là. Nous avons été contraints par exemple d'insérer des trottoirs. Ils étaient obligatoires dans un régime de vitesse réglementaire à 50 km/h. Avec le récent passage à 30 km/h, nous aurions pu apporter davantage de convivialité à l'espace public en intégrant plus largement l'espace routier au concept général de «vivre-ensemble» au profit des divers usagers, piétons et motorisés.

Et, à l'inverse, quelle contribution vous donne le plus satisfaction?

JPC: Notre objectif final a été atteint: nous avons transformé une route cantonale en une place de village multifonctionnelle. Dans l'idéal, j'aurais aimé obtenir un périmètre priorisé en totalité au profit des piétons.

#### 4.2 Bruno Oliveira et Malik Boukhechina, architectes

**Ancien collaborateur de Jean-Paul Chabbey, Bruno Oliveira est désormais à la tête d'O&C Architectes SA à Monthey (où œuvre également Malik Boukhechina). Cet atelier a obtenu un mandat pour conduire des travaux plus au nord de Vionnaz.**

Dans quelle optique avez-vous pris part à ce projet?

BO: Après avoir transformé sa place centrale, la commune a souhaité poursuivre la sécurisation et la fluidification du trafic à proximité du centre scolaire des Fontanies. Nous avons été contactés dans ce contexte de continuité d'approche dans cette thématique.

MB: Nous avons donc proposé un concept nommé «Interface» en collaboration avec un groupe de travail élargi présidé par la commune et validé par l'assemblée primaire pour un budget de 2,8 millions de francs.

Quelle était la situation de départ?

BO: Dans ce secteur, le trafic est désordonné, notamment à l'entrée et à la sortie des écoles. Le sens de circulation pour les parents qui déposent ou viennent chercher leurs enfants leur fait faire le tour du quartier par le chemin des Recas. Ils reprennent ensuite en majorité la direction du cœur du village sur la route cantonale, là où traversent les élèves.

MB: Ces mouvements peu fluides sont peu rassurants pour les piétons et pour les usagers de mobilité douce.

---

Quelles sont les réponses que vous envisagez d'apporter à ces problématiques?

BO: Concrètement, nous devons sécuriser l'accès à ce secteur qui englobe le centre scolaire, la crèche garderie et UAPE, la salle multiactivités, la bibliothèque et, bientôt, une zone multiloisirs. Pour ce faire, nous avons proposé la création d'une nouvelle interface entre le centre du village et le quartier résidentiel au nord en supprimant l'accès routier à l'ouest de ce secteur.

Bénéficiez-vous de compétences externes dans ce processus?

BO: Oui. Un groupe de travail a été constitué. On y trouve des représentants de la commune, de même que des responsables des écoles et des habitants. Nous nous sommes d'autre part entourés lors de la phase d'avant-projet d'une entreprise de paysagiste afin de conforter nos choix de partis. De plus, nous avons collaboré avec un bureau neuchâtelois qui a développé le secteur entre l'école et l'UAPE, ceci dans une volonté d'établir des synergies entre nos deux projets.

S'agit-il de la zone multiloisirs que vous évoquiez?

BO: Oui. Les autorités locales ont émis dès le début le souhait de tirer profit de la dynamique d'«Interface» pour créer cette future place.

MB: Mais sa réalisation n'est pas conditionnée par nos propres réalisations. Ce chantier permettra aussi d'effectuer l'entretien des infrastructures souterraines.

Quelle sera votre stratégie pour concilier toutes ces attentes?

BO: Nous devons répondre à deux problématiques distinctes sur les trois axes des rues. Séparer l'espace scolaire de l'espace routier est une priorité sur l'axe sud. Il s'agira ensuite de limiter les flux de véhicules aux abords de l'espace commercial sur l'axe nord. Et enfin, il faudra conserver un accès pour les véhicules d'urgence, mais surtout redonner une mobilité douce sur l'axe à l'ouest des parcelles.

MB: Nous interviendrons également sur la route cantonale où le déplacement d'un passage piéton permettra de désengorger l'accès au site lors de fortes affluences et de réduire en conséquence les risques d'accident.

En dehors des aspects purement sécuritaires, l'intention du projet est, à l'image de ce qui s'est fait sur la place du village, de supprimer le caractère routier de ces axes afin de rendre visuellement les rues et les places à l'usage des piétons. La requalification et la végétalisation de tous ces espaces s'inscrivent dans cette stratégie globale.

---

En cette mi-2021, à quel stade d'avancement en êtes-vous?

BO: Nous attendons le feu vert du Conseil d'État suite aux recours de certains riverains. Nous espérons débiter en 2022, dès que la validation aura été obtenue.

#### 4.3 Christophe Alter, ingénieur civil

**Christophe Alter était ingénieur civil au sein du bureau Kurmann & Cretton de Monthey au moment des travaux de Vionnaz. Depuis, il est devenu directeur d'une nouvelle société, ARC Génie Civil SA, qui en est une émanation.**

Quelle place occupent l'urbanisme et surtout la mobilité dans les activités de votre entreprise?

CA: Nous nous engageons régulièrement dans des projets d'urbanisme, mais nous ne sommes pas urbanistes à proprement parler. Nous sommes et restons des ingénieurs civils. Nous intervenons par conséquent à un autre niveau. Nous préparons les chantiers, nous évaluons leur faisabilité, nous nous impliquons afin de garantir leur bon déroulement, ceci dans le respect des budgets. Quant à la notion même de mobilité, devenue si générale, celle-ci nous concerne au quotidien dans la majorité de nos études.

De quelle manière avez-vous été intégrés dans le cas de Vionnaz?

CA: Nous avons participé au concours aux côtés de Monsieur Jean-Paul Chabbey et notre projet l'a emporté. Dès lors, nous nous sommes engagés pour défendre ce concept d'un nouveau tracé de la route cantonale avec création d'une place. Ce concours a lui-même été régi dans les règles de l'art en s'appuyant sur les réalisations usuelles décrites par la Société suisse des ingénieurs et des architectes (SIA). Les prestations que nous avons fournies ont été déterminées sur cette base. Elles ont été de diverses natures. Elles ont surtout eu trait à l'aspect fonctionnel du projet. Mais nous avons également eu un rôle de conseil auprès de l'architecte (qui, lui, a assuré la gestion globale du projet).

---

La forte activité de la route cantonale a constitué votre principal défi, je suppose.

CA: Oui. Nous devons perturber au minimum le trafic lors des travaux. D'un point de vue technique pur, le nouveau tracé de la route cantonale étant décalé, le phasage était évident en débutant les travaux par l'édification d'un mur pour créer le nouveau plan horizontal de la traversée de Vionnaz. Après avoir construit la nouvelle route, le trafic a été dévié laissant apparaître peu à peu la place du village. L'ampleur et la teneur de la rénovation du réseau enterré ont, pour leur part, été discutées avec la commune. Ces points étaient sensibles. Il nous a ensuite fallu les faire homologuer auprès du canton.

A-t-il été difficile d'obtenir les autorisations officielles dont vous aviez besoin?

CA: La particularité du projet était qu'il offrait une sinuosité marquée, obligeant de circuler à faible vitesse. À cette période-là, le canton ne permettait qu'exceptionnellement l'abaissement des vitesses dans les localités. Aujourd'hui, il y a une volonté du SDM d'encourager les aménagements des traversées de localités de ce type, pour autant que certains critères légaux soient respectés.

Comment avez-vous abordé la dimension mobilité, précisément?

CA: La place située près de la route remplit différentes fonctions. Elle accueille des piétons aussi bien que des véhicules privés et les transports publics. Tenant compte de cette réalité, nous avons opéré un phasage des travaux afin d'occasionner le moins de gêne possible pour ces différents usagers.

L'arrêt de bus constitue le cœur de ce site. Sa construction vous a-t-elle posé des problèmes particuliers?

CA: L'arrêt de bus a une configuration liée à la trame générale de la place. Il devait être un arrêt de bus autant qu'un couvert. La difficulté principale aura été la sobriété et le respect des lignes directrices de l'architecte, car le soin du détail échappe parfois aux ingénieurs civils (rire).  
En ce qui nous concerne, nous avons accompli des tâches comme le calcul des pentes pour une évacuation optimale des eaux de pluie.

---

Comment avez-vous procédé pour harmoniser ces travaux?

CA: Nous avons très tôt programmé des séances en commun pour nous coordonner. Dans un tel cas, il n'y a pas de hiérarchie. Il faut désigner un coordinateur issu des bureaux d'architectes et d'ingénieurs (généralement le directeur des travaux) qui devient un précieux chef d'orchestre de ces chantiers.

Nous avons traité tous les aspects pratiques: le jour où les lampadaires étaient installés, nous devons nous assurer que les électriciens avaient fait le nécessaire en amont. Là où il était prévu de planter un arbre, il fallait connaître la nature exacte du sous-sol. Chaque entreprise s'est organisée sur ce mode. Tout s'est très bien passé.

À quel niveau la commune est-elle intervenue?

CA: L'ensemble des éléments mis en œuvre ont été discutés et validés par le Conseil Communal. Nous leur avons par exemple proposé d'utiliser des pavés locaux, ce qu'ils ont accepté. La construction d'un emplacement pour les sapins de Noël a fait partie de leurs demandes. L'adoption de LED pour l'éclairage a été étudiée avec soin, car elle conditionnait les coûts de fonctionnement. Nous sommes allés loin dans le souci du détail.

Quel bilan tirez-vous de ce projet?

CA: À titre personnel, ce chantier a été le premier d'une telle importance pour lequel je me suis trouvé en charge du volet urbanisme. J'ai été confronté à l'ensemble des facettes de ce type de réalisations. Cette expérience s'est avérée très formatrice. Je connais depuis bien mieux la manière de fonctionner des différents corps de métiers. Je me sers encore aujourd'hui de ces enseignements dans mes activités professionnelles.

---

4.4 Valérie Bressoud Guérin, ancienne Conseillère communale  
et Présidente de Vionnaz

**Actuelle présidente de Vionnaz, Valérie Bressoud Guérin revient sur l'importance que revêt l'urbanisme pour la bonne marche de sa commune.**

Vionnaz semble porter un attachement fort à son cadre de vie.  
Est-ce récent?

VBG: Non, cette volonté est lointaine dans le temps. Je l'ai moi-même vécu lors de mes mandats politiques. J'avais été conseillère communale de 1997 à 2000. Je l'ai été à nouveau de 2013 à 2017, avant de devenir vice-présidente, puis présidente en 2020. J'ai donc pu voir grandir des projets comme l'aménagement du centre du village.

Quelles mesures en ont découlé?

VBG: En 1997-1999, une première étude avait été mise en œuvre par l'EPFL. Les trottoirs avaient été jugés trop étroits et le problème de la vitesse sur la route avait été identifié. Plusieurs variantes avaient ensuite été soumises à mes prédécesseurs, à savoir d'abord Georges Fournier, puis, dès 2000, Alphonse-Marie Veuthey.

Quelles ont été les étapes ultérieures?

VBG: Cette réflexion n'a plus cessé jusqu'en 2012. Une deuxième étude avait été commanditée afin de sécuriser le giratoire qui sert de carrefour en direction d'Aigle et de Monthey, entre autres.  
En 2013, le nouveau président, Laurent Lattion, avait lancé les travaux de finalisation. L'inauguration de la place a eu lieu en 2016.  
La commune a relevé là un énorme défi. Il aura fallu 15 ans pour matérialiser ce projet d'urbanisme. Les citoyens ne se rendent pas toujours compte de l'ampleur, ni du temps que demandent ce type de réalisations.

---

Avez-vous bénéficié de soutiens extérieurs?

VBG : Oui. Le canton (au travers du SDM) nous a accompagnés en nous prodiguant des conseils précieux. Nous avons en outre pu nous appuyer sur le bureau d'études et sur l'atelier d'architecture que dirigeait Jean-Paul Chabbey.

La mobilité s'est trouvée au centre de ce projet.

VBG : En effet. Nous avons créé à Vionnaz un petit hub. Le défi résidait dans le regroupement des deux arrêts le long de la route cantonale, qui étaient distants l'un de l'autre, en un seul arrêt au cœur du village. Nous avons dû concilier cette modification avec différents besoins liés au parcage, aux manifestations publiques et aux nécessités de la circulation.

Vos concitoyennes et concitoyens vous ont-ils toujours suivie?

VBG : En ce qui concerne l'aménagement du centre du village, les Vionnéroutes et Vionnérouds se sont exprimés lors d'une assemblée primaire. Des inquiétudes ont été formulées en ce qui concernait les coûts de ces travaux.  
Beaucoup les associaient uniquement à la partie routière. Or, la commune a profité de ces aménagements pour moderniser diverses infrastructures. Rien que pour les canalisations (services autofinancés), près d'un million de francs ont été engagés.

Quelles prestations recouvrait le budget?

VBG : Le financement prévu était de 2,3 millions de francs. Outre les réalisations que j'ai mentionnées, la commune a racheté des parcelles qu'elle a réaffectées. De plus, la fontaine a été déplacée et des arbres ont été plantés.  
Pour autant, certains pensaient que cet argent aurait été mieux dépensé dans d'autres actions, comme la promotion du tourisme ou le soutien aux zones de montagne.  
On observe souvent de telles résistances dans ce type de projets. Il a fallu du temps pour les surmonter. Même maintenant, des difficultés subsistent. Des automobilistes n'ont par exemple toujours pas compris comment ils devaient se parquer dans ce périmètre.



---

Et pourtant, ce mouvement paraît inexorable, comme en témoigne le passage à 30 km/h qui a eu lieu à l'automne 2020.

VBG: C'est vrai. La forme en S qui a été imprimée à ce segment routier est désormais un acquis. Partant de là, limiter la vitesse semblait une évidence. Une fois de plus, il y a tout de même eu des résistances. Le bas de la route qui mène à Torgon a généré du mécontentement. Il faut bien réaliser que de nombreuses catégories d'usagers se sentent concernées par cette route. On y croise aussi bien des frontaliers et des pendulaires que des touristes en transit vers Monthey ou Aigle.

Est-ce à dire que certaines de ces catégories d'usagers sont plus réfractaires que d'autres au 30 km/h?

VBG: Cette limitation est compliquée à faire respecter. Voilà pourquoi nous avons disposé des radars pédagogiques. Ce changement s'est par contre accompagné d'une prolifération de panneaux de signalisation qui enlaidissent les abords des routes. Malgré ces difficultés, nous comptons poursuivre sur cette voie. Nous avons des projets de limitation similaires à Torgon.

Vous restez convaincue d'être dans le vrai?

VBG: Circuler moins et plus lentement est une tendance de fond dans notre société. En témoignent, les week-ends de mobilité douce « Slow-up » ou même les nouvelles habitudes de déplacement qui ont découlé de la pandémie de coronavirus. Sans parler des bénéfices environnementaux que cette évolution entraîne.

Les retombées de cette politique sont-elles quantifiables?

VBG: Notre vision augmente sans conteste l'attrait de Vionnaz. Symptomatiquement, nous gagnons en moyenne 50 habitants par année. En même temps, cette progression reste maîtrisable. Nous avons de la marge avant d'atteindre le chiffre de 3'500 résidents que nous avons en tête. Nous y allons en douceur.

Dans cette optique, nous poursuivons les améliorations de notre territoire communal. Nous comptons lutter contre l'omniprésence du béton dans certains secteurs. Nous allons de surcroît harmoniser les places de plusieurs villages. Plus largement, la mixité piétons-voitures va être systématisée.

---

Quels résultats visez-vous à moyen, voire à long terme cette fois?

VBG : La mobilité se trouve au cœur de notre programme de législature. Pour le futur, deux axes devront, selon moi, être privilégiés. Le premier est le renforcement de la liaison entre la plaine et la montagne qui bénéficiera aussi bien aux touristes qu'aux résidents locaux. Le second est la facilitation de l'accès à la gare de Vionnaz.

Nous pourrions introduire des navettes électriques autonomes pour la relier au village. À l'heure actuelle, de nombreux jeunes empruntent cette ligne. Le Tonkin représente une autre piste, notamment le dédoublement de la ligne, ce qui permettrait une augmentation de la cadence à 30 minutes, et donc un attrait plus important pour ce transport public.

## 5. Bilan

---

Dans le journal de la commune, Infos Vionnaz, Laurent Lattion, qui était le président en exercice, avait expliqué la portée de ces réalisations: «Le projet de refonte du centre du village a constitué le plus gros investissement de la commune de Vionnaz». Au total, celle-ci a engagé 4,5 millions de francs, alors même que ce projet n'entrait pas dans un programme d'agglomération».

Rendue sinueuse, la route cantonale a été modifiée dans son tracé avec, à la clé, une réduction de la vitesse pour ses usagers. Une zone de rencontre a vu le jour, ornée de verdure et d'un mobilier urbain contemporain, et un enrobé phonoabsorbant a été posé.

«Les échos sont très favorables et les gains en sécurité, tranquillité et convivialité sont notoires. Une vraie dynamique s'est créée avec des rénovations de bâtiments et d'établissements publics sur la place», avait affirmé, ravi, Laurent Lattion, peu après l'inauguration de ces lieux de vie en commun.

En matière d'aménagements urbanistiques contemporains, Vionnaz fait à l'heure actuelle figure de référence. Bien légitimement, le village chablaisien est fier de son centre flambant neuf.

## 6. Annexes

---









