

Conseil général

Réponse à la question écrite de
Représentante du
formulée en séance du Conseil général le
répondu en séance du Conseil général le

Mme Nancy MULTONE
parti Monthey Demain
1^{er} décembre 2025
23 mars 2026

Titre : Réflexion sur les infrastructures et le réseau routier aux entrées de ville côté Massongex et Collombey

Développement :

Au vu des nombreux projets immobiliers résidentiels en cours ou prévus dans les 5 à 10 prochaines années — tels que le terrain Djeva entre l'avenue de l'Industrie et de la Plantaud, le quartier des Cibles derrière les Semilles, le quartier des Goilles à Clos-Donroux ou encore l'Éco-Quartier dans le quartier du Nant, il apparaît clairement que la population montheyenne augmentera de plusieurs milliers de personnes dans un avenir proche.

Une telle croissance démographique entraîne mécaniquement une hausse des déplacements, de la circulation et de la pression exercée sur notre réseau routier.

Ort nos infrastructures actuelles sont déjà saturées :
le matin pour quitter Monthey, à midi et surtout le soir pour y entrer, avec des embouteillages qui débutent parfois dès les sorties de l'autoroute pour accéder à Monthey, via Collombey, et vers Massongex pour accéder au centre-ville ou monter sur le coteau.

Il est donc évident que l'augmentation de la population ne fait qu'accentuer une situation déjà difficilement tenable.

Questions :

Afin de réduire les risques en matière de sécurité routière, de préserver l'attractivité de la ville, de soutenir le développement économique et d'améliorer le confort des usagers qui habitent ou travaillent à Monthey, quelles mesures la Municipalité envisage-t-elle pour fluidifier le trafic aux entrées de ville côté Collombey et Massongex.
Quels projets sont actuellement en cours d'étude pour répondre à ces défis, et dans quel délai seront-ils mis en œuvre ?
La Municipalité peut-elle préciser l'état d'avancement des réflexions concernant la faisabilité d'une très grande ceinture allant de la route cantonale en provenance de Massongex jusqu'au quartier Pré-loup, afin de décharger le trafic routier?

1. PLANIFICATION

Conscient des enjeux liés à la mobilité et des difficultés rencontrées sur le terrain par les différents acteurs, le conseil municipal, en 2020, a mandaté un bureau spécialisé afin d'établir un plan directeur des circulations. Cette problématique ne se limitant pas à la seule ville de Monthey, celle-ci s'est alliée avec la commune de Collombey-Muraz et le service cantonal de la Mobilité afin d'étendre la réflexion à l'échelle régionale.

Principaux objectifs du plan directeur :

- Transport individuel motorisé
 - Mise en œuvre d'un schéma de circulation (hiérarchie fonctionnelle) cohérent et intégrant les nouveaux projets infrastructurels;
 - Assainissement des points critiques du réseau routier;
 - Systématisation des zones modérées sur le réseau communal.
- Transports en commun
 - Progression des transports publics;
 - Amélioration de l'accessibilité aux gares et aux arrêts de bus structurants, pour les modes doux, particulièrement.
- Mobilité douce
 - Continuité et maillage des itinéraires en travaillant également sur les franchissements actuels et futurs;
 - Sécurisation des itinéraires de modes doux.
- Autres
 - Intégrer/anticiper les besoins futurs, tout particulièrement en coordonnant l'aménagement du territoire et la mobilité;
 - Traitement de l'espace public (notamment les traversées de villes/villages) et amélioration de la qualité de vie.

Synthèse et recommandations :

L'objectif principal du concept de circulation retenu est d'affecter au maximum le trafic de transit à l'A9 avec trois pénétrantes principales soutenant cet objectif. Au même titre, le réseau secondaire modéré des traversées de localités est à protéger au maximum.

Les mesures prioritaires retenues par les deux communes et l'Etat du Valais sont :

- Instauration des contrôles d'accès permettant de définir de manière cohérente et intégrée, à l'échelle du périmètre, une stratégie de gestion du trafic : favoriser certains mouvements, maîtriser volontairement le trafic entrant et prioriser certains modes (bus notamment);
- Définition d'un réseau cyclable performant continu, maillé et sécurisé;
- Réaménagement, modération, valorisation de l'espace public et abaissement éventuel du trafic pour les traversées de localités, tout particulièrement l'entrée de ville Nord.

2. MESURES

Sur la base de la planification présentée, des mesures ont été réalisées ou projetées.

Mesures réalisées

- Construction de l'accès Nord, soit une des voies d'accessibilité à la ville;
- En collaboration avec le canton, aménagement d'une voie prioritaire pour les bus, taxis et vélos sur l'avenue du Simplon entre le giratoire des Ilettes et la route de Choëx;

- Densification du réseau Mobichablais et augmentation des cadences notamment en direction de la gare de Bex.

Mesures à l'étude ou en cours

- Réalisation d'un concours pour aménager la route de Collombey et l'avenue de France. Une première étape entre le Vieux Pont et la place Centrale et en phase finale d'étude. Le solde pourra être envisagé dès que le projet de sécurisation de l'AOMC avancera;
- Concept de création d'une voie prioritaire pour les bus de la sortie d'autoroute à Bex jusqu'au carrefour des Ilettes à Monthey. L'étude est terminée. Des négociations sont en cours avec les deux cantons et la commune de Bex;
- Etude d'un concept de régulation des entrées de ville par des feux aux carrefours de Montagnier à Collombey, des Ilettes et du futur barreau de Clos Donroux sur l'avenue de France. Cette mesure devrait être mise en place dès que les travaux de l'AOMC seront terminés;
- Dans le cadre de l'agglo, créer les conditions cadres afin de favoriser la mobilité d'entreprises;
- Chablais Région accompagne les entreprises dans l'élaboration de plan de mobilité entreprise.

3. FAISABILITÉ D'UNE GRANDE CEINTURE MASSONGEX – COLLOMBEY

Dans le cadre du plan directeur de la mobilité, le trafic journalier moyen a été mesuré ou évalué selon les secteurs. Sur cette base, il a été possible de construire la structure du trafic actuelle, à savoir la distinction entre le transit et l'échange.

La part de trafic de transit est de 20 % (11'000 à 12'000 véhicules/jour) par rapport au cordon Monthey-Collombey-Muraz. Les principaux mouvements de transit sont les suivants :

- Transit Nord-Sud (Collombey-Massongex) de quelques 3'000 véhicules/jour
- Transit entre le Val d'Illiez et la plaine entre 3'000 à 4'000 véhicules/jour

Force est de constater que la part du transit entre Collombey et Massongex, soit 3'000 véhicules/jour est très faible par rapport aux quantités accédant ou sortant de la ville, soit environ 45'000 véhicule/jour. Il faut noter, de plus, que ce trafic (entre 700 et 750 unités-véhicule par heure dans le sens Bex-Monthey et 800 unités-véhicule par heure dans le sens Monthey-Bex) se concentre surtout aux heures de pointe du matin et du soir (environ 1h30 à 2 heures par période); le reste de la journée, la circulation est fluide.

La création d'une grande ceinture Massongex - Collombey n'aurait aucun impact sur les mouvements d'échange, qui constituent la grande majorité des mouvements. Le besoin de créer une telle ceinture n'est donc pas avéré, étant précisé que l'autoroute A9 remplit la fonction de déviation des mouvements de transit pour la grande majorité des cas.

Enfin, le Conseil municipal avait souhaité, il y a quelques années que le Service étudie une option dans ce sens, envisageant la création d'un axe de transit à travers le site industriel par un ouvrage souterrain. Cette option n'avait pas été retenue parce que, d'une part, les contraintes techniques étaient très importantes et, d'autre part, les directions des industries y étaient fortement opposées.

Monthey, le 16 mars 2026

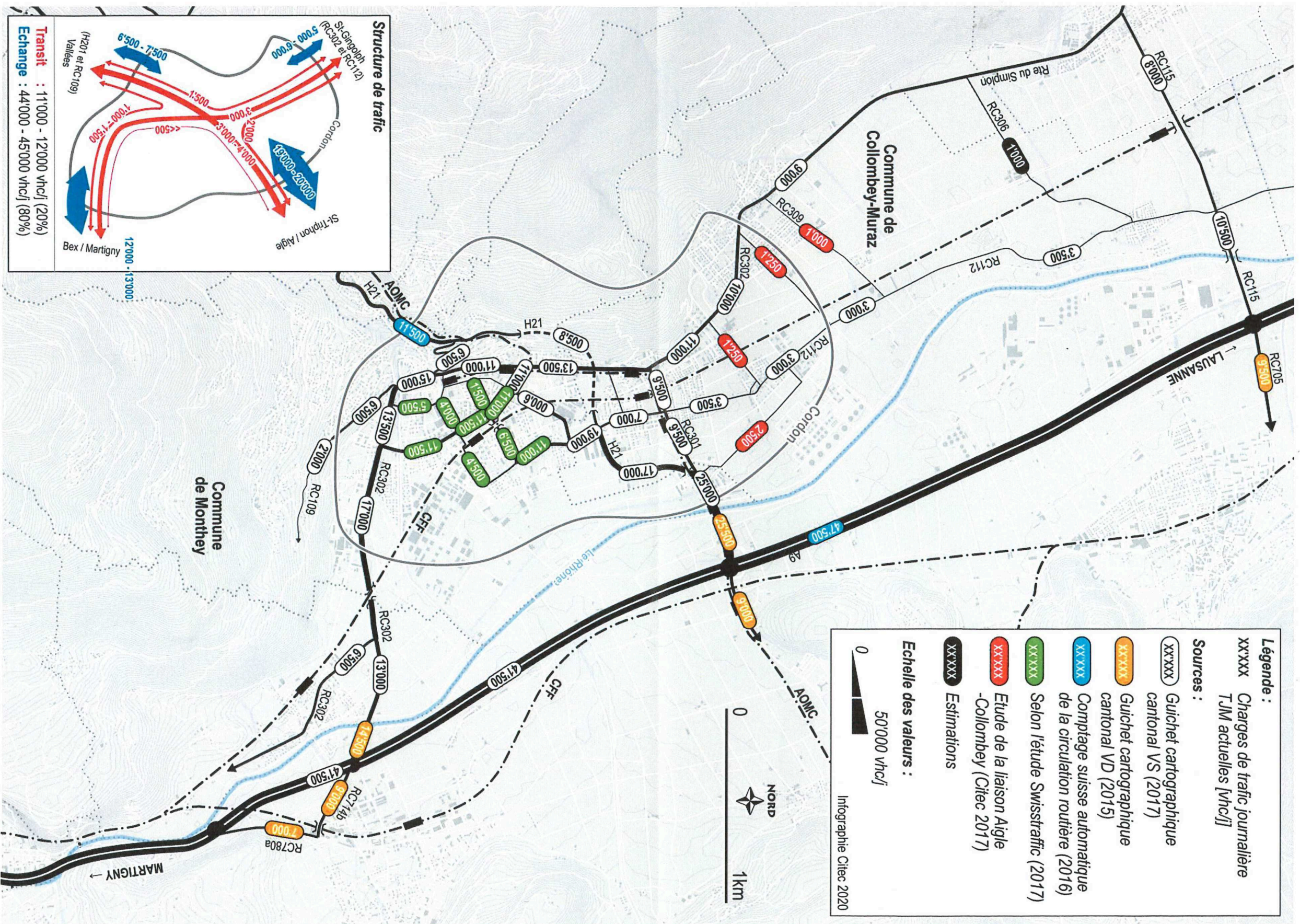


Figure 4 – Trafic journalier moyen actuel (2017/2018) et structure du trafic