

VILLE DE MONTHEY
CONCEPT GENERAL DE LA MOBILITE



JANVIER 2012 (RAPPORT ADAPTE, NOVEMBRE 2013)

COMMISSION DE MOBILITÉ

Eric Widmer, Vice-président de la commune, Président de la Commission

David Vigolo, Chef du service "Urbanisme, Bâtiments et Constructions", secrétaire de la commission

Philippe Bruchez, Chef de service "Police municipale"

Daniel Comte, Chef de service "Travaux publics et Environnement"

Evelyne Bezat, ATE

Pierre Bream, Artcom

Théophile Carthoblaz, commune de Massongex

Josiane Granger, commune de Collombey-Muraz

Nicolas Hérol, Syngenta SA

Alain Langel, Artcom

Michel Maistre, canton du Valais

Jean-Charles Marchetti, Gessimo SA

Roger Morisod, Gessimo SA

Claude Oreiller, Transports publics du Chablais SA

Jean-Michel Rouiller, Conseiller général, Président de la commission "Edilité et Urbanisme"

MANDATAIRES

Bureau team+, Martigny, Bulle, Lausanne

César Conforti, ing. dipl. EPFL

Véronique de Sepibus, ing. dipl. EPFL

Anita Pugin, ing. dipl. EPFL

CREDITS PHOTOGRAPHIQUES ET ILLUSTRATIONS

Bureau team+, Martigny, Bulle, Lausanne

Gessimo SA - Jean-Christophe Droz

INDEX

1. CADRAGE	4
2. HYPOTHESES DE DEVELOPPEMENT	5
2.1 Projet d'agglomération	5
2.2 Stratégie de densification	6
3. ANALYSES PREALABLES, PROJET D'AGGLOMERATION	7
3.1 Réseau routier et trafic automobile.....	7
3.2 Stationnement	9
3.3 Transports publics (TP).....	11
3.4 Mobilités douces (MD).....	13
4. OBJECTIFS	16
4.1 Objectif général.....	16
4.2 Objectifs sectoriels	16
5. CONCEPTS GENERAL DE LA MOBILITE	17
5.1 Transports individuels motorisés	17
5.2 Transports publics.....	27
5.3 Mobilité douce	30
6. CONCLUSIONS ET PLAN D'ACTION	33
6.1 Conclusions	33
6.2 Plan d'action	33
7. REFERENCES	34
8. APPROBATION	35

ANNEXES

PROFILS-TYPE (PRINCIPES)

0. Plan de situation
1. Avenue du Simplon
2. Avenue de l'Europe, secteur sud
3. Avenue de l'Europe, secteur centre
4. Avenue de l'Europe, secteur nord
5. Avenue de France, secteur sud
6. Avenue de France, secteur centre
7. Avenue de France, secteur nord

PLANS

1. Hiérarchie du réseau routier
2. Zones à vitesse modérée
3. Stationnement
4. Réseau de transports publics
5. Réseau cyclable

1. CADRAGE

Monthey, chef-lieu du district du même nom, est la principale ville de la future agglomération du Chablais. Sa population est passée entre 1990 et 2010 de 13'234 à 16'408 habitants, ce qui correspond à une croissance de 24% sur 20 ans. Dans le même temps, sa situation de capitale régionale s'est fortement renforcée. En 2008, la Ville de Monthey comptait 8'910 emplois, soit plus de 55% des emplois du district (contre 40% de sa population).

Le projet d'agglomération du Chablais vise notamment à densifier les pôles urbains de Monthey-Collombey-village, Aigle et Bex. Sur cette base, la population de la Ville devrait ainsi augmenter de près de 5'500 habitants et 3'000 emplois d'ici 2025.

Au vu de ces éléments, et dans le but de garantir le développement harmonieux de la commune, le Conseil municipal a décidé de fixer les lignes directrices de l'organisation des déplacements en ville.

L'élaboration du concept général de la mobilité vise plus spécifiquement :

- à doter la Ville de Monthey d'une planification directrice afin qu'elle dispose, à long terme, d'un réseau des déplacements cohérent, efficace et garant d'un développement harmonieux de la Cité mettant en valeur ses caractéristiques et ses atouts,
- à assurer la coordination avec la stratégie communale de densification, le plan de zones et le règlement des constructions.

Concrètement, il s'agit de définir les lignes directrices :

- du réseau routier sur le territoire communal (en prenant en compte tous les modes de déplacement),
- du futur réseau de transports publics urbains (qui s'intégrera, à terme, dans le réseau des transports publics de l'agglomération),
- du réseau cyclable communal,
- d'un concept communal de stationnement (public et privé).

L'élaboration du concept général de la mobilité a été suivie par la commission ad hoc mise sur pied par le Conseil communal.

2. HYPOTHESES DE DEVELOPPEMENT

2.1 Projet d'agglomération

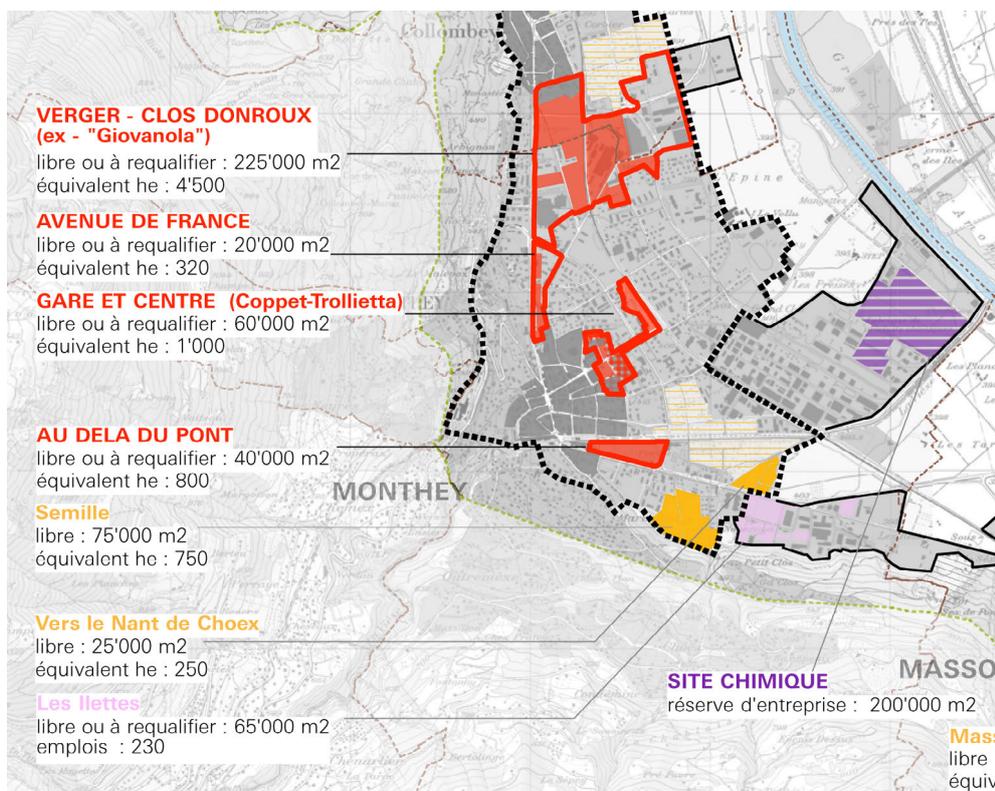
Le projet d'Agglomération du Chablais prévoit une augmentation de la population de 14'000 habitants et 7'000 emplois à l'horizon 2025. Le scénario retenu prévoit le développement prioritaire des villes. Ce scénario se caractérise par une forte volonté de limiter l'étalement urbain et de freiner l'érosion de l'activité en favorisant, notamment, la création d'emplois à l'attention des nouveaux habitants.

Pour la commune de Monthey, ce scénario prévoit une augmentation de la population de 5'500 habitants, elle devrait ainsi atteindre près de 22'000 habitants en 2025. Le nombre d'emplois augmentera dans des proportions équivalentes, soit de près 3'000 postes de travail. Ces nouveaux emplois, essentiellement tertiaires pour ce qui concerne la commune de Monthey, seront dans la règle implantés dans les pôles de développement stratégiques.

Pour la commune de Monthey, les secteurs stratégiques suivants ont été définis :

- Le Verger – Clos Donroux (Giovanola) : env. 4'500 équivalents habitants/emplois¹
- Gare et Centre : 1'000 équivalents habitants/emplois
- Avenue de France ; 320 équivalents habitants/emplois
- Au delà du Pont : 800 équivalents habitants/emplois

Le solde du développement se fera dans les autres secteurs de la commune par une densification interstitielle de la zone à bâtir et une valorisation des zones d'activités.



Projet d'agglomération du Chablais : plan d'urbanisation, pôles stratégiques (rouges et violets) et pôles secondaires (oranges et roses) | team+ (extrait)

¹ Répartis sur les communes de Monthey et Collombey-Muraz

2.2 Stratégie de densification

Parallèlement au concept général de mobilité, le Conseil municipal travaille sur une stratégie de densification du territoire urbain. Cette étude précise, sur le territoire communal, les principes du projet d'agglomération.

Les objectifs de la stratégie de densification sont les suivants :

- Répondre à la croissance de population.
- Mettre en oeuvre le projet d'agglomération.
- Développer la ville "vers l'intérieur".
- Préserver et valoriser les qualités de la ville.

Différents types et stratégies de densification sont retenus :

- centre-ville : la densification du tissu historique se fait par complétion des îlots dans un même temps une amélioration / valorisation des espaces verts est recommandée. Ce potentiel est peu maîtrisable par la commune.
- pôles & pièces urbaines : sept secteurs stratégiques ont été identifiés : Vieux Collège, Gare CFF, Arbignon, Giovanola, Au delà du Pont, Plantaud. Chacun dispose d'une stratégie de densification propre qui prend en compte leurs qualités spécifiques. La priorisation dans le temps de leur réalisation dépend de notamment de la qualité de la desserte TP et l'accessibilité au centre-ville en mobilité douce. Ces secteurs sont bien maîtrisables par la commune.
- densification légale : elle concerne les quartiers de villas et le secteur sous-gare. Le coefficient d'utilisation est augmenté plus fortement dans les secteurs bien desservis par les TP ou proches du centre-ville. Le potentiel de densification est peu maîtrisable.
- densification interstitielle : le potentiel interstitiel (parcelles actuellement en zone mais non bâties) est pris en compte dans le potentiel de densification global. Ce potentiel est peu maîtrisable.



Le site Giovanola

3. ANALYSES PREALABLES, PROJET D'AGGLOMERATION

3.1 Réseau routier et trafic automobile

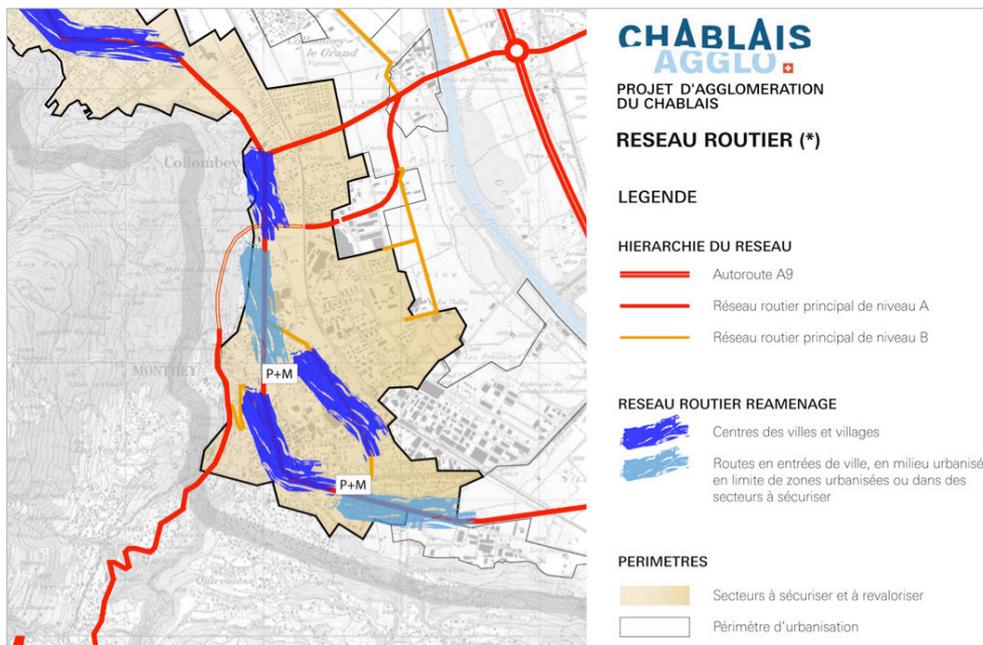
3.1.1 Situation actuelle

- L'analyse des mouvements pendulaires a montré que la majorité des déplacements se faisait en voiture (84% des déplacements entrant ou sortant de la commune et 53% des déplacements internes).
- Le réseau routier est dense et bien développé. Monthey est desservi par deux accès autoroutiers, au sud (Bex) et au nord (Saint-Triphon) de la ville. Globalement les conditions de circulation sont satisfaisantes, même si l'on observe quelques engorgements, aux heures de pointe, en entrées de ville et dans le secteur du Boeuferrant (jonction autoroutière de Saint-Triphon).
- Bien que les statistiques d'accidents ne mettent pas en évidence de réels points noirs. La population se plaint de façon récurrente de la sécurité sur le réseau routier. Notamment, les cheminements vers les écoles sont perçus comme dangereux. La traversée des axes principaux et la vitesse du trafic sont le plus souvent mises en cause.
- Une analyse de l'utilisation du réseau par les usagers montre que l'autoroute n'est que peu utilisée pour les déplacements internes à l'agglomération et ce même lorsque les temps de parcours en seraient raccourcis. Ceci est notamment dû au fait que le réseau cantonal, parallèle à l'autoroute, reste très attractif en termes de capacité et de fluidité.
- Par ce fait, les charges de trafic sont très importantes sur le réseau cantonal. On observe par exemple près de 20'000 véhicules par jour sur l'avenue du Simplon ou dans le secteur du Boeuferrant et plus de 15'000 véhicules sur la Place Centrale.
- L'importance de ce trafic au centre-ville, où se concentrent les activités commerciales et sociales, génère des nuisances importantes que ce soit en termes de bruit, de pollution ou de sécurité pour les usagers et pour les riverains.
- C'est dans ces secteurs en particulier que les conflits entre modes de déplacement (automobilistes, cyclistes et piétons notamment) sont les plus importants.



Le centre de Monthey est traversé, aujourd'hui encore, par un trafic de transit trop important

3.1.2 Projet d'agglomération



Projet d'agglomération du Chablais, réseau routier | team+ (extrait)

Le projet d'agglomération prévoit de nombreuses mesures d'aménagement du réseau routier. Elles visent à un meilleur partage de l'espace public entre les différents usagers et une sécurisation des itinéraires pour les cyclistes et les piétons. Sur le territoire de la commune de Monthey les mesures suivantes font partie du projet d'agglomération :

- le réaménagement du centre-ville de Monthey
- le réaménagement de l'avenue de l'Europe
- le nouveau pont sur la Vièze
- le réaménagement des axes d'entrée en ville (av. de France et av. du Simplon)

Le projet d'agglomération précise en outre que les communes mettront en œuvre d'autres mesures de réaménagement du réseau routier communal.

3.1.3 Enjeux

- L'accessibilité au centre est primordiale pour la vitalité des commerces et des entreprises locales.
- Les charges de trafic restent cependant trop importantes en ville. Localement, les nuisances et les vitesses sont également excessives.
- Des mesures doivent en conséquence être prises afin de diminuer la charge et la vitesse du trafic sur les axes principaux et dans les quartiers.

3.2 Stationnement

3.2.1 Situation actuelle

- La gestion du stationnement est un élément essentiel d'une politique de mobilité. En effet, chaque déplacement automobile commence et se termine sur une case de stationnement. La disponibilité (et le coût) des places de stationnement a donc une influence déterminante sur le choix du mode de déplacement.
- L'offre en stationnement au centre-ville est très importante, que se soit sur le domaine public ou dans des parkings collectifs.
- Dans le centre-ville de Monthey, on recense 1'861 places de stationnement à usage public, que ce soit sur voirie (plus de 600 places ou 8'000 m² d'espace public) ou dans des parkings collectifs (les parkings privés à usage public font partie de ce total).
- Ce nombre sera encore augmenté suite à la réalisation du projet Trollietta qui prévoit 440 places de stationnement dont 50% à usage public.



Stationnement à usage public dans le centre-ville

- Aujourd'hui, si l'on excepte l'hyper-centre-ville, le stationnement de longue durée reste autorisé en ville. Les tarifs sont relativement bas et la proportion de cases à courte durée est faible. A proximité immédiate du centre ville de nombreuses cases de stationnement sont gratuites et à durée illimitée. Ces différents éléments favorisent le stationnement des pendulaires au détriment des clients et visiteurs.
- Dans les quartiers résidentiels, l'offre est suffisante.
- Sur le domaine privé, le règlement des constructions fixe le nombre minimal de cases de stationnement. Les valeurs recommandées sont plus élevées que celles normes en vigueur.

3.2.2 Projet d'agglomération

Le projet d'agglomération traite globalement de la question du stationnement. Un concept global de stationnement devra être établi pour ensemble de l'agglomération et des règles coordonnées seront fixées en ce qui concerne la gestion du stationnement sur le domaine public ou privé. Sur le territoire de la commune de Monthey les parkings du Cotterg et de la Place d'Armes sont mentionnés. Dans le cadre du développement urbanistique de ces secteurs, ces parkings devront être restitués afin d'offrir une possibilité de stationnement de longue durée à proximité immédiate du centre-ville.



Le parking de la Place d'Armes, à proximité immédiate du centre-ville

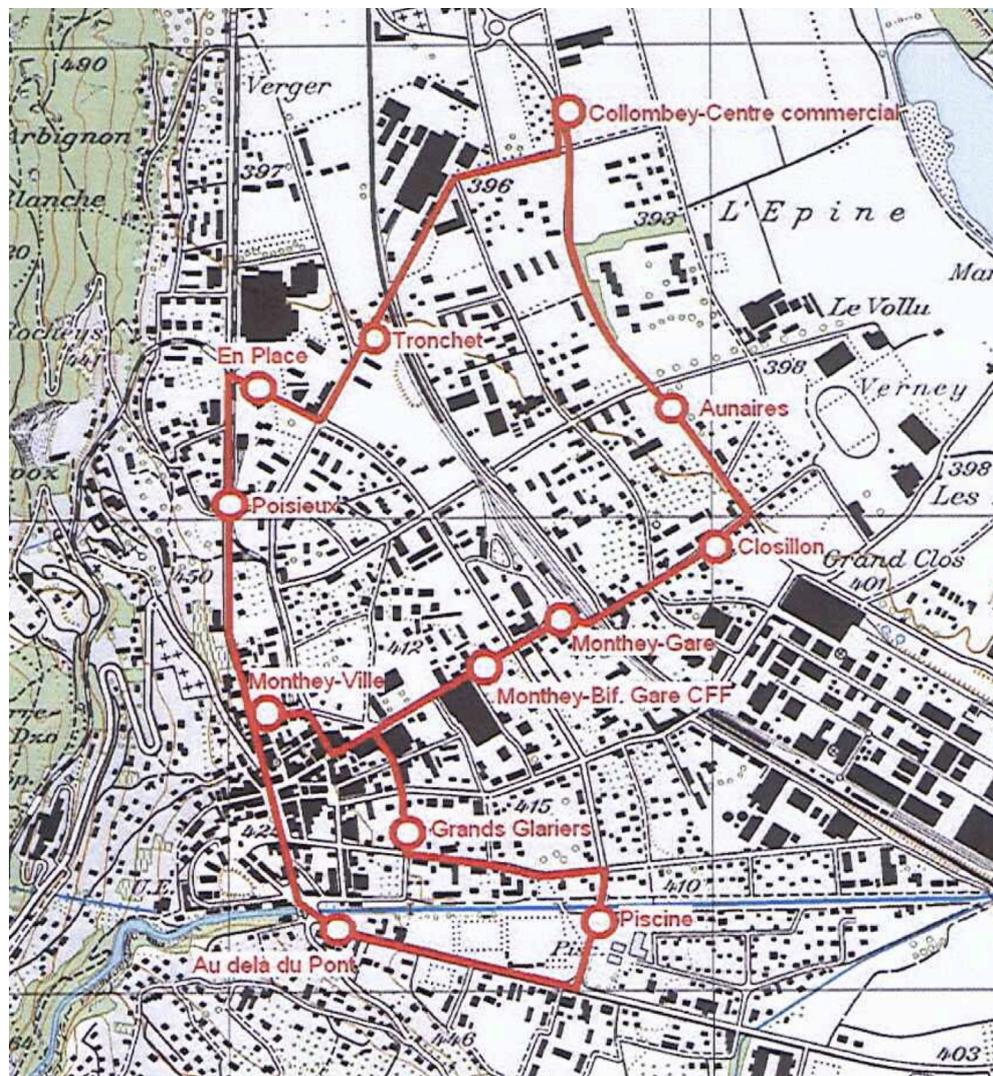
3.2.3 Enjeux

- › Réserver le stationnement au centre-ville pour les clients et les visiteurs.
- › Réduire l'emprise du stationnement sur l'espace public.
- › Offrir, en complément à l'offre privée, des places de stationnement longue durée pour les habitants, à proximité du centre-ville dans les quartiers.
- › S'assurer que le nombre de places de parc sur domaine privé soit adapté aux besoins mais ne génère pas de trafic inutile dans les secteurs sensibles.
- › Exclure le stationnement des pendulaires du centre-ville tout en offrant des solutions aux pendulaires qui ont besoin de leur véhicule sur leur lieu de travail.

3.3 Transports publics (TP)

3.3.1 Situation actuelle

- Deux lignes de chemin de fer desservent la ville de Monthey.
- La ligne CFF du Tonkin, qui relie le Haut-Lac au centre du Valais, est aujourd'hui desservie par des trains régionaux circulant, en complémentarité avec des courses de bus, à la cadence horaire.
- La ligne AOMC relie, également à la cadence horaire, le centre-ville de Monthey à la gare d'Aigle en un peu plus de 20 minutes.
- Quelques lignes régionales, peu performantes, circulent vers Bex, Collombey-Muraz et Choëx.
- La desserte de la ville est en outre assurée, en heures creuses, par un service PubliCar.
- Dès le 9 janvier 2012, une nouvelle ligne urbaine sera mise en place. Elle desservira le centre-ville, en boucle, à la cadence de deux courses par heure.
- Elle sera couplée, dans le secteur commercial des Aunaires, avec une seconde boucle desservant Collombey-Muraz.

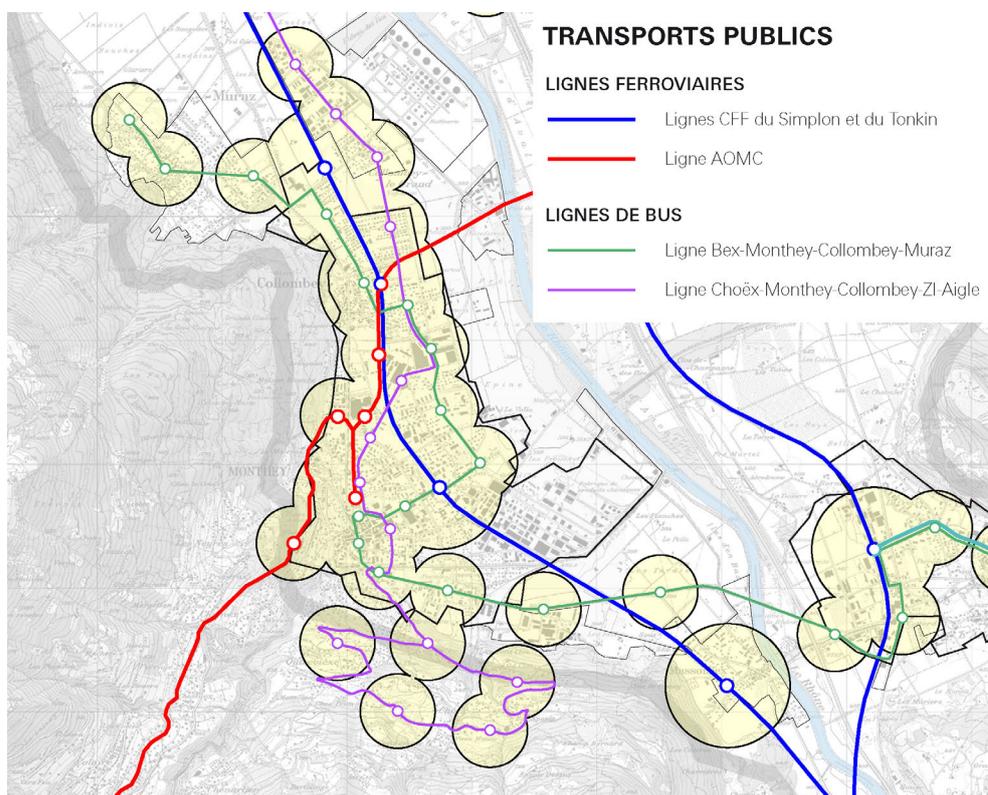


La ligne urbaine (mise en service en janvier 2012)

3.3.2 Projet d'agglomération

L'amélioration du réseau de transports publics est un des objectifs prioritaires du projet d'agglomération. Plusieurs des mesures proposées concernent la commune de Monthey :

- Le tracé de la ligne AOMC sera modifié afin de réduire les temps de parcours entre Monthey et Aigle de 20 à 13 minutes environ. La cadence de la ligne sera également améliorée.
- Le tracé détaillé de la ligne reste à valider. Aujourd'hui, la variante privilégiée longe la voie CFF entre Le Corbier (Collombey-Muraz) et Giovanola avant de rejoindre le tracé actuel à la hauteur de Manor.
- Une nouvelle halte AOMC desservira le secteur Giovanola.
- Trois lignes de bus d'agglomération seront mises en place, dont deux desserviront Monthey.
- Le projet d'agglomération prévoit enfin le réaménagement des interfaces des deux gares de Monthey, la gare CFF et la gare AOMC du Cotterg.



Projet d'agglomération du Chablais, réseau de transports publics | team+ (extrait)

3.3.3 Enjeux

- La ville de Monthey doit tirer parti, au mieux, des infrastructures qui seront mises en place dans le cadre du projet d'agglomération.
- Il s'agira notamment d'adapter les interfaces afin d'assurer la meilleure attractivité possible au nouveau réseau d'agglomération.
- Cas échéant, des compléments pourront être localement apportés au réseau d'agglomération.

3.4 Mobilités douces (MD)

Le concept de mobilité douce du projet d'agglomération met l'accent sur les liaisons principales intercommunales. Dans le cadre du concept général de la mobilité de la ville de Monthey, une étude plus détaillée des itinéraires locaux a été faite.

3.4.1 Situation actuelle

- La ville de Monthey présente une topographie globalement favorable pour la mobilité douce. Seuls les coteaux restent peu propices aux déplacements à vélo.
- La taille de la ville est adaptée aux déplacements à pied ou à vélo. Les principaux pôles d'activité sont en effet regroupés dans un périmètre compact.
- Les principales zones d'activités et centres commerciaux périphériques restent facilement accessibles à pied ou à vélo.
- Les statistiques des accidents sur le territoire communal n'indiquent pas de points noirs. Globalement cependant, l'importance du trafic automobile sur la plupart des axes principaux pénalise le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes.
- La ville de Monthey dispose d'un réseau de trottoirs et cheminements piétonniers important, offrant un maillage à travers la ville. Localement toutefois, certains îlots sont fortement cloisonnés, imposant des détours significatifs.
- La Vièze et les lignes de chemin de fer créent des coupures infranchissables dans le milieu bâti. Plusieurs ponts ou passerelles offrent des possibilités de passage sur la Vièze assurant ainsi une perméabilité satisfaisante. En ce qui concerne les voies de chemin de fer, les possibilités de traversées pour les piétons et les cyclistes sont insuffisantes et trop éloignées les unes des autres. La sécurité du passage à niveau de la gare est insatisfaisante, tous les usagers, motorisés ou non, étant regroupés au même endroit.

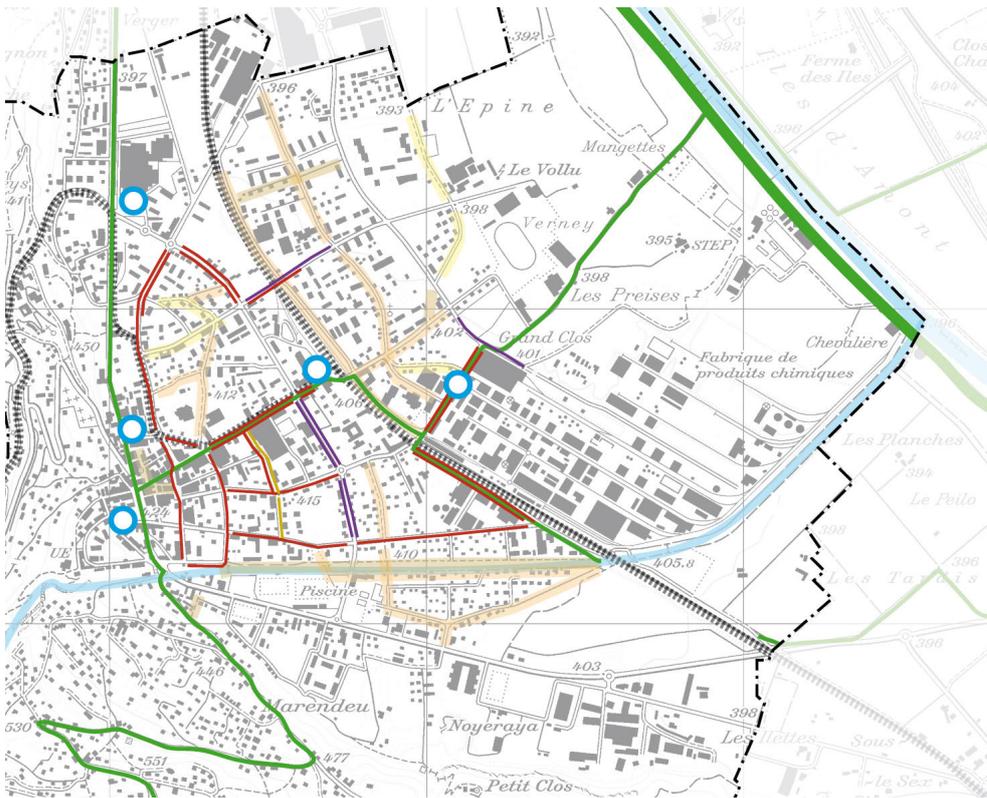


Le passage à niveau de la gare CFF

- La ville de Monthey s'est engagée dans une politique de développement des infrastructures pour les deux-roues. De nombreuses bandes et pistes cyclables ont

été aménagées, des places de stationnement couvertes sont mises en place selon les opportunités.

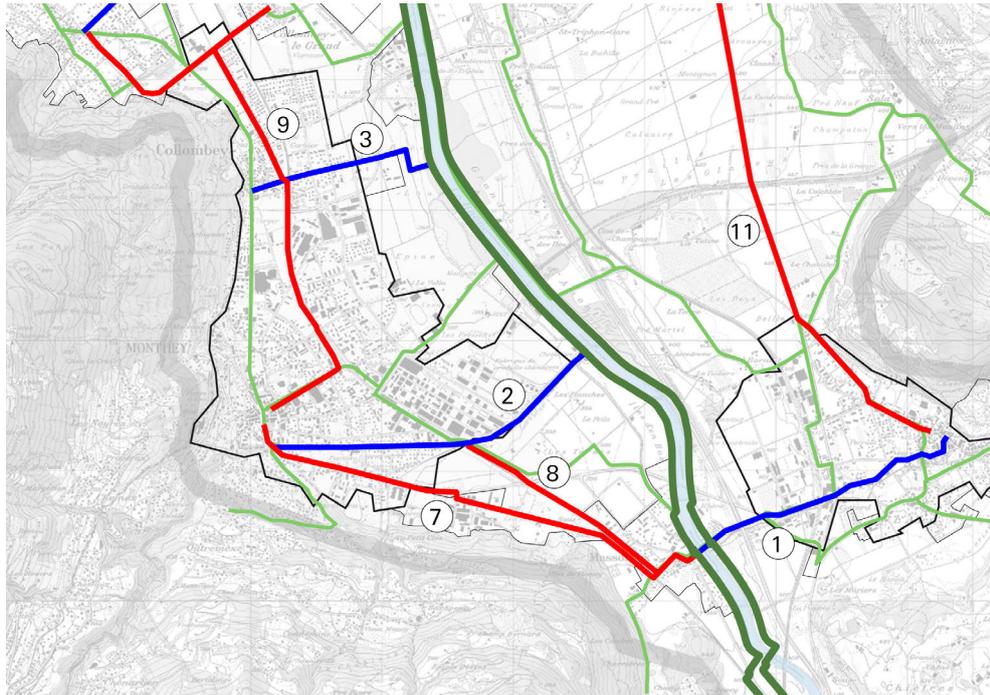
- Des efforts doivent encore être entrepris afin d'améliorer la sécurité le long des axes principaux et de garantir la continuité des itinéraires vers les communes voisines.
- Localement, la mise en place de contre-sens cyclables et la création de liaisons directes à travers les îlots permettraient également d'améliorer l'attractivité du réseau.
- Les infrastructures supplémentaires de stationnement pour vélos doivent enfin être aménagées dans plusieurs secteurs de la ville.
- Un réseau Velopass, enfin, a été mis en place entre les communes d'Aigle et de Monthey. Cinq stations, sur le territoire montheysan, accueillent ainsi des vélos en libre service.
- Le plan ci-dessous présente une synthèse des aménagements existants.



Mobilités douces / Aménagements existants

- | | |
|---------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|
| — itinéraire cyclable recommandé | ○ station velopass |
| — piste cyclable | — zone 30 existante |
| — bande cyclable | — axe favorable aux modes doux |
| — contre-sens aménagé | — liaison piétonne |

3.4.2 Projet d'agglomération



Projet d'agglomération du Chablais, mobilités douces | team+ (extrait)

Le projet d'agglomération prévoit une amélioration sensible des infrastructures de mobilité douce, qu'il s'agisse des infrastructures cyclables ou des infrastructures piétonnes. La liaison principale de cyclotourisme longeant le Rhône forme la colonne vertébrale du réseau d'agglomération. Des itinéraires cyclables permettant les liaisons intercommunales et des liaisons vers l'itinéraire national le long du Rhône sont mis en place. Sur le territoire de la commune de Monthey les liaisons suivantes sont planifiées :

- de Monthey au Rhône le long de la Vièze
- de Monthey à Massongex par les Illettes
- de Monthey à Massongex le long de la voie CFF du Sud Léman
- de Monthey à Collombey-Muraz

Ces liaisons sont un premier pas en faveur de la mobilité douce, localement toutefois, des mesures complémentaires devront être mise en place afin d'offrir des liaisons sûres également pour les déplacements internes et vers le réseau principal.

3.4.3 Enjeux

- Améliorer la perméabilité du tissu urbain pour les piétons et les cyclistes
- Sécuriser les itinéraires de mobilité douce, notamment le long et en traversée des axes routiers principaux.
- Améliorer l'offre en stationnement pour vélos.
- Assurer la continuité d'itinéraires directs, confortables et sûrs à travers la ville.

4. OBJECTIFS

4.1 Objectif général

L'objectif général du concept de mobilité de la commune de Monthey vise à améliorer globalement les conditions de déplacement de tous les usagers tout en préservant l'environnement et le cadre de vie.

Il s'agira plus précisément :

- › d'offrir des réseaux de transports efficaces,
- › de répondre aux besoins de tous les usagers,
- › de réduire les impacts des déplacements sur l'environnement,
- › de promouvoir la qualité du cadre de vie,
- › en assurant la coordination avec les communes limitrophes de Collombey-Muraz et de Massongex.

4.2 Objectifs sectoriels

Les objectifs sectoriels sont liés aux différents modes de transport. Ils fixent la direction vers laquelle les actions et les mesures doivent tendre.

4.2.1 Transports individuels motorisés (TIM)

- › Reporter le trafic de transit sur l'autoroute
- › Assurer l'accessibilité des différents secteurs de la ville
- › Réduire/contrôler la génération de trafic
- › Diminuer le trafic dans les quartiers, dans les secteurs sensibles
- › Garantir une offre en stationnement adaptée

4.2.2 Transports publics (TP)

- › Développer, en collaboration avec les communes de l'agglomération, un réseau de transports publics performant et adapté
- › Assurer une connexion optimale du réseau d'agglomération avec le réseau régional et national
- › Améliorer les interfaces
- › Compléter localement l'offre du réseau d'agglomération notamment en termes de cadence

4.2.3 Mobilités douces (MD)

- › Offrir un réseau efficace avec des liaisons directes et continues entre les quartiers et vers les communes voisines
- › Améliorer l'accessibilité aux différents secteurs de la ville
- › Garantir la sécurité et le confort des piétons/deux-roues

5. CONCEPTS GENERAL DE LA MOBILITE

5.1 Transports individuels motorisés

5.1.1 Bases

Le réseau TIM a été développé sur la base des éléments suivants :

- le projet d'agglomération du Chablais,
- le plan directeur du centre-ville de Monthey,
- l'étude de circulation pour la zone commerciale et artisanale de Collombey-Muraz,
- le concept de mobilité pour le quartier des Dailles.

Pour éviter l'asphyxie du centre-ville, le développement urbain de Monthey doit s'accompagner d'un renforcement de la part modale des transports publics et de la mobilité douce. La réorganisation du réseau routier joue un rôle important en termes de partage de l'espace public entre les différents modes de transports.

Le concept d'aménagement du réseau routier et du stationnement s'articule autour des cinq principes suivants :

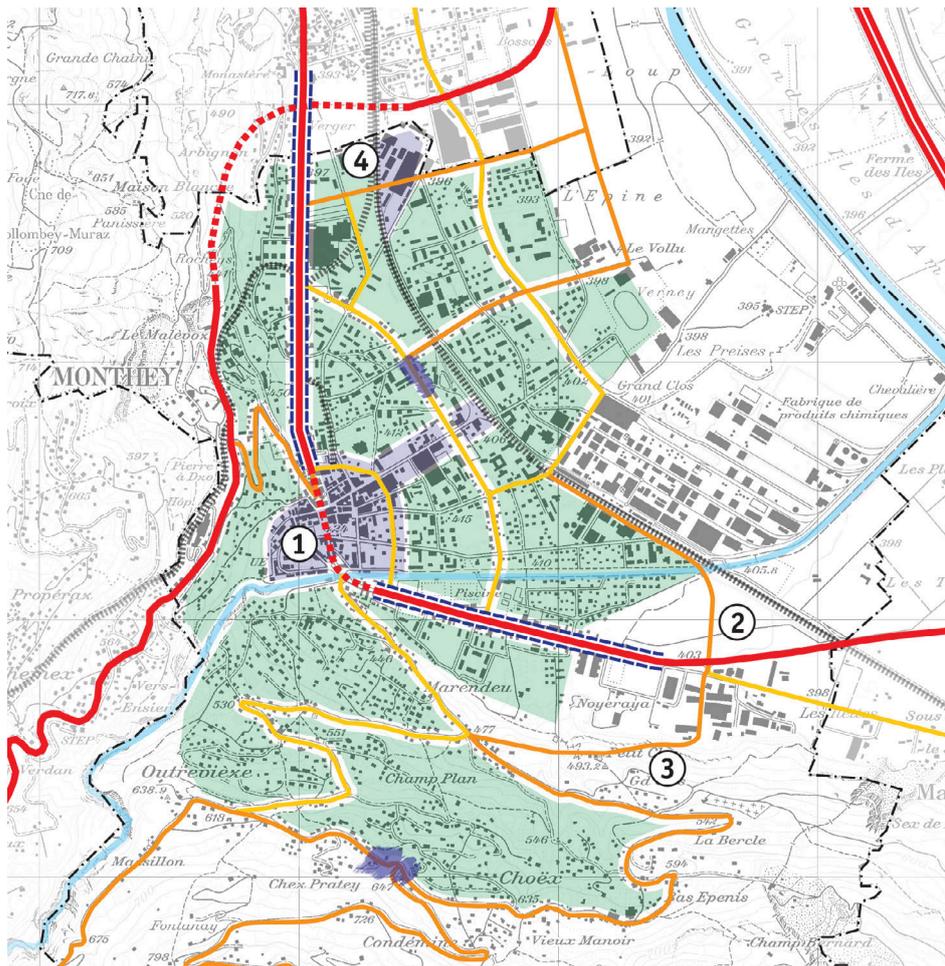
- **Une meilleure utilisation de l'autoroute pour absorber le trafic de transit et répartir le trafic sur les différents axes d'entrée en ville.** Sa fonction de route de contournement, notamment, doit mieux être utilisée.
- **Une réorganisation de l'accessibilité au centre ville autour de la petite ceinture et du futur tunnel sous la Place Centrale.** Ces nouvelles infrastructures permettront de mettre en place une accessibilité sélective au centre-ville en excluant le trafic en transit et en favorisant l'accessibilité aux commerces.
- **Un réaménagement des axes d'entrée en ville tenant compte des besoins de tous les usagers.** Le réseau principal doit être réaménagé afin d'assurer la sécurité de tous les usagers, d'améliorer la qualité de vie des riverains, de garantir la circulation des transports publics et de valoriser les secteurs traversés.
- **Une modération de l'ensemble du réseau routier secondaire, au centre-ville et dans les secteurs résidentiels.** Les routes de niveau inférieur doivent être sécurisées et préservées du trafic de transit, même local. Leur aménagement doit favoriser la mixité des circulations et ainsi améliorer l'attractivité des déplacements à pied et à vélo.
- **Une adaptation de l'offre et de la gestion du stationnement.** Les places de stationnement au centre-ville doivent être réservées en priorité aux clients et aux visiteurs. Pour les habitants et les pendulaires, l'offre en stationnement doit être dimensionnée et localisée de manière à ne pas créer de nuisances dans les secteurs sensibles et à encourager le report modal vers les transports publics et les modes de transports non motorisés.

5.1.2 Hiérarchisation du réseau routier

Le réseau routier est hiérarchisé afin d'inciter l'automobiliste à l'utiliser de manière adéquate. L'accessibilité à la ville est garantie mais des mesures sont mises en place afin de préserver le centre-ville des nuisances liées au trafic.

Le trafic en transit est incité à utiliser l'autoroute, conformément à la hiérarchisation du réseau définie dans le projet d'agglomération. Les deux jonctions permettent de desservir directement le nord et le sud de la ville.

Plusieurs projets de nouvelles infrastructures routières ont été analysés. Quatre d'entre-eux ont été retenus : le tunnel sous le centre-ville, la nouvelle liaison des Saphirs, la liaison à la route de Choëx et le nouveau barreau Nord (liaison giratoire des Aunaires - avenue de France). Ils sont détaillés ci-dessous.



LEGENDE

- | | | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|
|  | Autoroute A9 |  | Tunnel sous le centre-ville |
|  | Réseau routier principal |  | Liaison des Saphirs |
|  | Réseau routier secondaire I |  | Liaison de Choëx |
|  | Réseau routier secondaire II | | |
|  | Axes structurants d'entrée de ville | | |
|  | Secteurs modérés sur le réseau secondaire | | |
|  | Zones à vitesse modérée (zones 30 ou zones de rencontre) | | |

Réseau principal (rouge)

Le réseau principal comprend les routes du réseau cantonal classées en tant que route principale suisse et route principale de plaine. Ces routes ont un rôle de niveau régional, assurant les itinéraires de transit et d'accès principaux à la commune. La route cantonale, axe historique nord-sud reliant les communes entre elles, assure l'accès principal à la ville. La route de la Vallée contourne la ville grâce au tunnel de la Vallée. Leur régime de vitesse est fixé à 50 km/h en milieu urbain, à l'exception du tronçon de la Place Centrale qui devrait être classé en zone 30 km/h ou en zone de rencontre (20 km/h).

Les axes structurants d'entrée en ville

En entrée de ville (avenue du Simplon au sud, avenue de France au nord), la voirie est restructurée afin de marquer la transition et signifier à l'automobiliste qu'il entre dans un milieu urbain où le trafic et les usagers locaux doivent cohabiter. Des pistes cyclables sont aménagées le long de ces axes et la circulation des transports publics est, dans la mesure du possible, prioritaire.

Le tunnel sous le centre-ville

A terme, un tunnel sous le centre-ville relie l'avenue du Simplon à l'avenue de France. Cette nouvelle infrastructure permet de décharger le centre-ville de tout trafic de transit, même local. L'avenue de l'Europe peut ainsi être déclassée en réseau routier secondaire II. Le centre-ville et la Place Centrale peuvent être réaménagés en zone de rencontre, voire totalement fermés au trafic automobile. Il permet également un accès direct au parking souterrain du centre-ville.

Réseau secondaire I (orange)

Le réseau routier secondaire comprend l'ensemble des routes qui jouent un rôle de pénétrante dans la ville (avenue de l'Europe, route de Pré-Loup, rue Monthéolo, tronçon inférieur de la route de la Vallée, route de Choëx). La vitesse y est, dans la règle, limitée à 50 km/h. Dans certains secteurs sensibles, par exemple à proximité des écoles, des zones 30 km/h ou des zones de rencontre peuvent y être aménagées.

La nouvelle liaison des Saphirs

La construction d'une nouvelle route de liaison entre l'avenue du Simplon (à la hauteur du carrefour d'accès à la zone d'activité des llettes) et la rue des Saphirs (au sud du site chimique) assure une liaison directe du secteur des Saphirs au sud de la ville. Elle permet ainsi de réduire le trafic sur l'avenue du Simplon et sur l'avenue de l'Europe.

La route de l'Ile-aux-Bois est un axe privé, appartenant au site chimique. Aucune augmentation du trafic ne peut être envisagée sur cet axe. La liaison des Saphirs n'est donc pas destinée à la desserte du secteur sous-gare.

La nouvelle liaison de Choëx

La construction d'une nouvelle route de liaison entre la route de Choëx au droit du café du Repos et l'avenue du Simplon (à la hauteur du carrefour d'accès à la zone d'activité des llettes) permettrait d'assurer une liaison directe entre la plaine et le coteau. Le rapport coût - utilité - impacts de cette liaison doit cependant encore être confirmé.

Sa réalisation impliquerait le déclassement du bas de la route de Choëx.

Le nouveau barreau Nord (liaison giratoire des Aunaires - avenue de France)

Le remplacement de la route de Pré-Loup par une nouvelle liaison directe, sous les voies de chemin de fer, entre le giratoire des Aunaires et l'avenue de France, permettra de supprimer le passage à niveau actuel tout en améliorant la desserte des secteurs nord de la ville.

Réseau secondaire II (jaune)

Le réseau secondaire II complète le réseau secondaire I. Il assure les liaisons entre les différents axes du réseau principal et secondaire I. Il a un rôle collecteur et sert à accéder aux différents quartiers. La vitesse y est généralement limitée à 50 km/h. Des mesures de modérations sont mises en place, selon les besoins, afin de garantir le confort et la sécurité des piétons et deux-roues. La petite ceinture est, selon les secteurs, en zone 30 km/h ou en zone de rencontre.

Nouveaux franchissements routiers dénivelés de la voie CFF

Afin d'améliorer la sécurité des liaisons entre les quartiers sous-gare et le centre-ville, un ou deux nouveaux passages dénivelés devront être aménagés pour les véhicules motorisés. Idéalement, ils devraient être réalisés sur la route de Clos-Donroux et au bas de la route de l'Industrie. La réalisation de ces nouveaux franchissements ne vise pas à modifier la hiérarchisation du réseau ni les principes d'accessibilité en ville. Ils feront en conséquence partie du réseau secondaire II.

Réseau de desserte fine (tous les autres axes)

Le réseau de desserte fine sert à alimenter les quartiers. Il est aménagé de manière sûre et agréable pour les piétons et les deux-roues. Il est en principe classé en zone 30 ou en zone de rencontre.

5.1.3 Le tunnel sous le centre-ville

Le tunnel sous le centre-ville est le projet structurant majeur du réseau routier principal de la ville de Monthey. Depuis les débuts du développement du trafic automobile, la ville de Monthey a essayé, par la mise en place successive de plusieurs infrastructures (rue du Marquisat, puis avenue de l'Europe), d'offrir une alternative au transit par la Place Centrale. Ni l'une, ni l'autre n'ont permis de répondre à l'objectif de supprimer le trafic de transit par le centre de la Cité.



*Tunnel sous la place centrale - maquette
source : Projet pour Monthey - Gessimo SA / Jean-Christophe Droz - décembre 2010)*

Le projet d'agglomération prévoit de reporter le trafic de transit sur l'autoroute. Ceci ne permettra cependant pas d'ôter du centre-ville le trafic de transit local ou le trafic d'échange entre les secteurs périphériques du centre-ville.

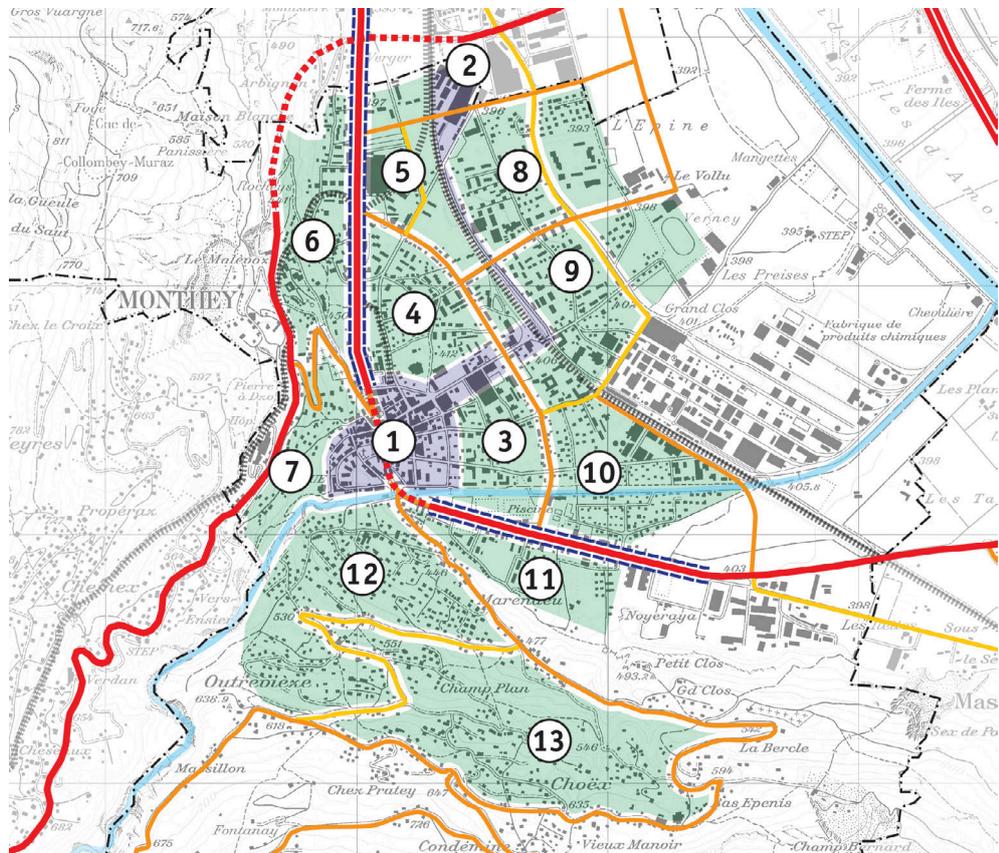
Le nouveau tunnel sous le centre-ville pourrait absorber l'intégralité de ce trafic. Sa réalisation offrirait un énorme potentiel de réaménagement urbain du centre-ville lui rendant ainsi son rôle historique de pôle d'échange et de rencontre. Il permettra une amélioration fondamentale de la qualité de vie de ce secteur à forte densité. Il déchargera également l'avenue de l'Europe qui deviendra ainsi réellement un axe collecteur du trafic de desserte des secteurs situés entre la gare et la ville historique.

Afin d'augmenter son attractivité et réduire les charges de trafic en surface, les parkings souterrains du centre-ville (Château Vieux et Hôtel de Ville) seront accessibles directement depuis le tunnel.

La faisabilité technique et économique de cette infrastructure doit encore être vérifiée.

5.1.4 Zones à vitesse modérée

A l'exception de quelques secteurs à vocation industrielle ou commerciale, les rues de la commune qui ne font pas partie des réseaux principaux et secondaires sont réaménagées en zones 30 ou en zone de rencontre.



LEGENDE

- Zones de rencontre et zones piétonnes
- Zones 30 (ponctuellement une zone de rencontre peut être y être aménagée)

Réglementation

Conformément à l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre, les passages pour piétons sont en principe supprimés dans les zones 30. Les aménagements proposés et le nouveau régime de circulation permettent en effet d'assurer la sécurité des traversées piétonnes.

Des exceptions sont néanmoins autorisées, notamment à proximité des écoles ou si les charges de trafic le justifient.

De même, le régime de priorité de droite est en principe la règle.

Une signalétique adaptée indique à l'usager son entrée dans une zone à vitesse modérée. Le réaménagement de l'espace public vise à sensibiliser le conducteur à son environnement immédiat.

5.1.5 Stationnement

Les principes généraux retenus pour le stationnement en ville de Monthey visent à garantir :

- › une offre en stationnement de courte durée, pour les clients et visiteurs du centre-ville, sur voirie ou dans des parkings collectifs,
- › une offre en stationnement de longue durée pour les habitants du centre-ville, gérée par un système de vignette et d'abonnements (dans les parkings collectifs),
- › une offre en stationnement de longue durée pour les employés dans des parkings périphériques (proches du centre ou connectés au réseau de transports publics).

Les parkings collectifs à usage public

L'offre en stationnement en parkings collectifs à usage publics est importante en ville de Monthey. Les parkings du Cotterg, de l'Hôtel de Ville, de Château-Vieux et de la Place d'Armes sont gérés par la commune. Les parkings Pré Naya, Migros, Coop et Agora sont des parkings privés à usage public.

Ces parkings sont importants pour la vitalité du centre-ville. Ils complètent l'offre sur voirie et permettent un stationnement de longue durée. Seul le parking sur la place de l'Hôtel de Ville est limité à 2 heures, il est géré comme les places de stationnement sur voirie. Le parking du Cotterg fonctionne également comme P+R pour l'AOMC.

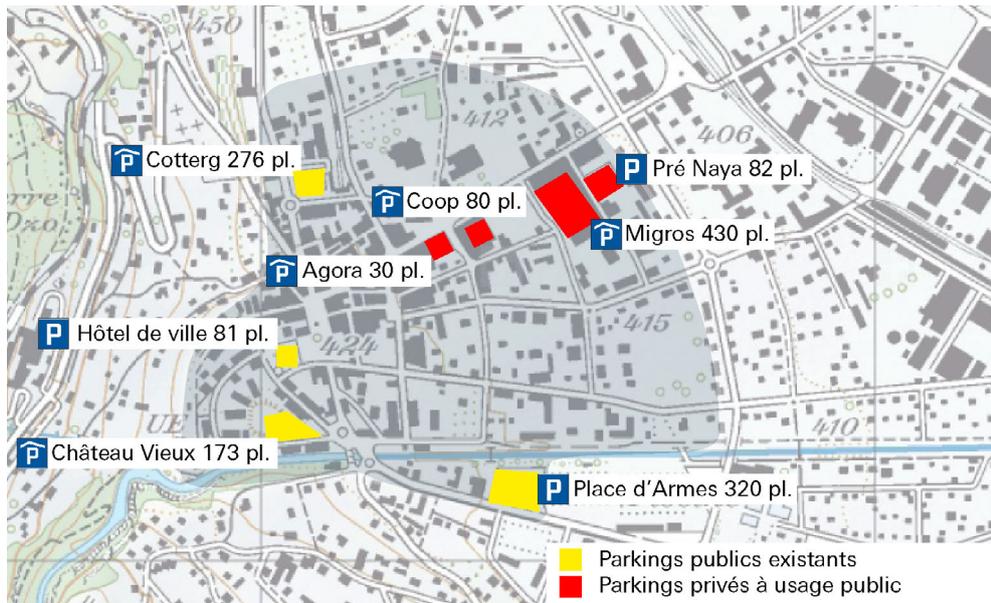
Dans la mesure où l'offre est suffisante pour les clients et visiteurs du centre, des abonnements peuvent être proposés aux habitants. Des abonnements pourraient également être proposés aux pendulaires.

A court terme, un parking supplémentaire de 440 places dont 220 à usage public est construit dans le cadre du projet Trollietta.

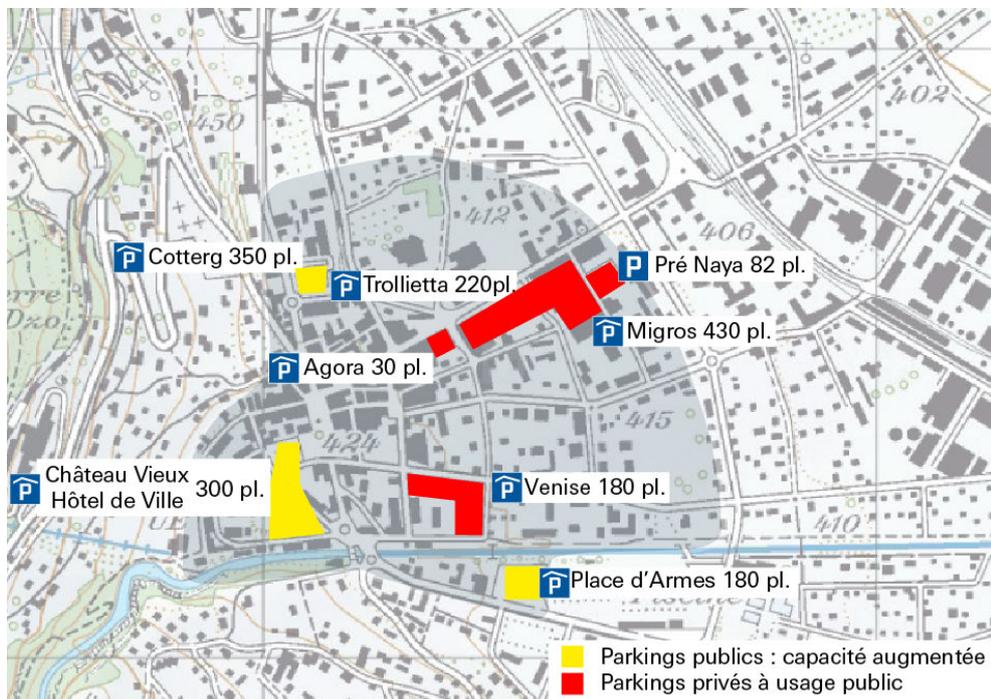
Le projet d'agglomération du Chablais projette la création de 300 places de stationnement supplémentaires dans les parkings du Cotterg, de la Place d'Armes et dans un nouveau parking souterrain sous la Place de l'Hôtel de Ville, accessible directement depuis le tunnel du centre-ville ou relié au parking de Château Vieux.

Un projet de parking collectif est à l'étude dans le cadre du développement de l'îlot Venise. Il devrait compter environ 180 places de stationnement à usage public.

Lors de la mise en œuvre de la petite ceinture, le parking de la place d'Armes sera légèrement adapté. Dans le cadre de l'urbanisation ultérieure du secteur (secteur de développement stratégique "Au delà le Pont"), un parking souterrain est prévu afin de remplacer les places supprimées en surface.



Parkings à usage public dans le centre (état actuel)



Parkings à usage public dans le centre (état futur)

Afin de limiter le trafic généré par la recherche de places de stationnement, un système de jalonnement dynamique des parkings est également mis en place.

Stationnement sur voirie

centre-ville

Une offre en stationnement de proximité pour les clients et visiteurs est assurée afin de garantir la viabilité des commerces et services du centre-ville.

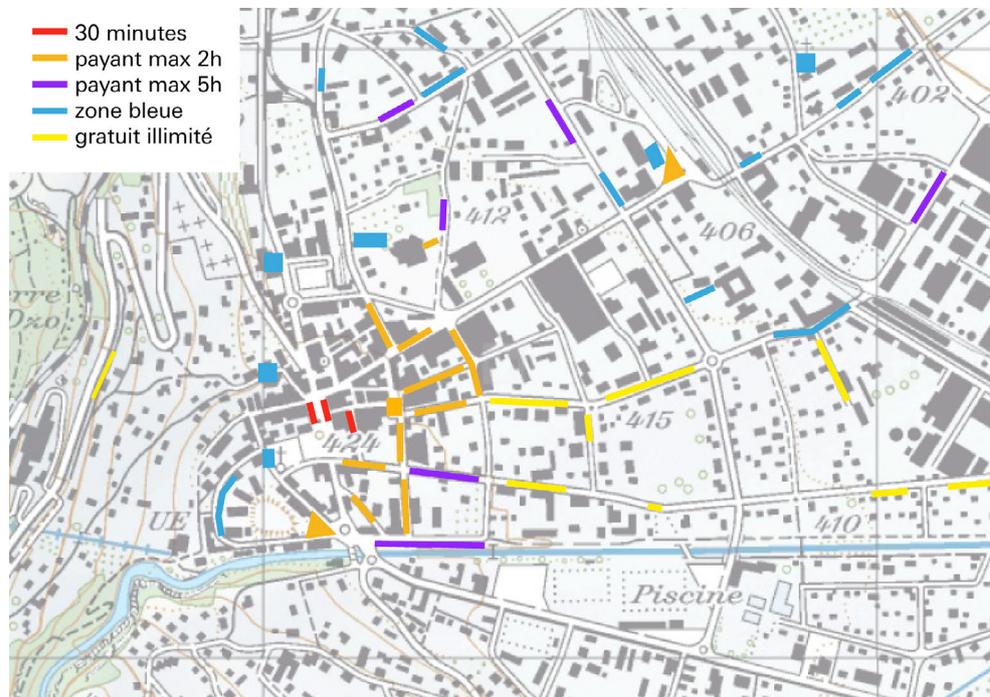
L'offre actuelle est réorganisée. A proximité immédiate du centre, le stationnement est payant de courte à moyenne durée (maximum 2 heures). La tarification est progressive afin de dissuader le stationnement de longue durée et favoriser un taux de rotation élevé des places.

Le stationnement gratuit illimité est supprimé et remplacé par du stationnement à durée limitée (zone bleue). Le cas échéant, des vignettes sont mises à disposition des habitants.

Les cases de stationnement de très courte durée situées dans l'ellipse de la place Centrale sont supprimées. Elles sont remplacées par des cases de courte durée (15 à 30 minutes) réparties, dans les différentes rues du centre-ville.

Des cases livraisons et/ou dépose-minute seront aménagées en des points stratégiques de la ville.

Les figures ci-dessous présentent les principes de gestion actuels et futurs du stationnement sur voirie au centre-ville.



Principes de gestion du stationnement sur voirie (état actuel)



Principes de gestion du stationnement sur voirie (état futur)

Quartiers résidentiels

Dans les quartiers résidentiels, la demande en stationnement doit être satisfaite sur le domaine privé. Dans les secteurs disposant de places de parc sur voirie, des mesures seront prises afin d'éviter une utilisation abusive de ces places par les pendulaires (zones bleues, vignettes pour habitants). Une attention particulière devra être portée aux secteurs proches des arrêts de transports publics.

Stationnement sur domaine privé

Les directives concernant les exigences en matière de nombre de places de parc sur domaine privé lors de constructions nouvelles ou de transformations sont fixées par le règlement communal des constructions.

Le stationnement sur domaine privé est un élément essentiel concernant la gestion de la mobilité. Dans la règle, l'habitant devrait disposer d'une place de stationnement à son domicile pour qu'il puisse laisser son véhicule à la maison durant la journée. A l'inverse, il n'est pas opportun d'offrir une surcapacité en places de stationnement sur les lieux d'activité lorsque la possibilité existe de se déplacer en transports publics ou, pour les distances moins importantes, à vélo.

Le règlement communal des constructions doit ainsi être adapté afin de devenir un instrument proactif en matière de gestion de la mobilité. L'association suisse des professionnels de la route et du trafic a publié des recommandations pertinentes à ce sujet (normes VSS SN 640 281). Elles distinguent les places de stationnement à destination de l'habitat, des bureaux et des commerces.

Habitat

Pour les logements, l'offre en case de stationnement sera calculée sur la base de la surface brute de plancher (SBP). Les valeurs indicatives figurant dans la norme sont les suivantes :

- 1 case pour 100 m² de SBP pour les habitants ou 1 case par appartement,
- 0.1 case pour 100 m² de SBP pour les visiteurs.

Ces valeurs sont plus faibles que celles contenues dans le règlement communal actuel des constructions. Si, pour le centre-ville, il n'y aura pas de modification sensible, pour les autres secteurs de la ville, la réduction est de l'ordre de 50% à 100%. Une telle réduction est compatible avec la situation de la ville de Monthey. La mise en place de lignes de transports publics urbains permettra en effet de réduire les besoins en déplacement automobile ce qui devrait influencer sur le taux de motorisation.

Bureaux et commerces

Pour le stationnement lié aux surfaces de bureaux ou de commerces, les valeurs à appliquer varient selon les conditions locales. Elles prennent en compte la qualité de la desserte en transports publics et le potentiel des déplacements en modes doux. Pour les opérations d'envergures, des études ad hoc devront être réalisées pour tenir compte des caractéristiques spécifiques du site et/ou de l'entreprise.

De plus, pour les zones d'activités, des mesures incitant le personnel des entreprises à un report modal vers les transports publics et les modes doux seront encouragées. Les entreprises s'engageant dans une démarche de plan de mobilité pourront réduire leur offre en stationnement privé.

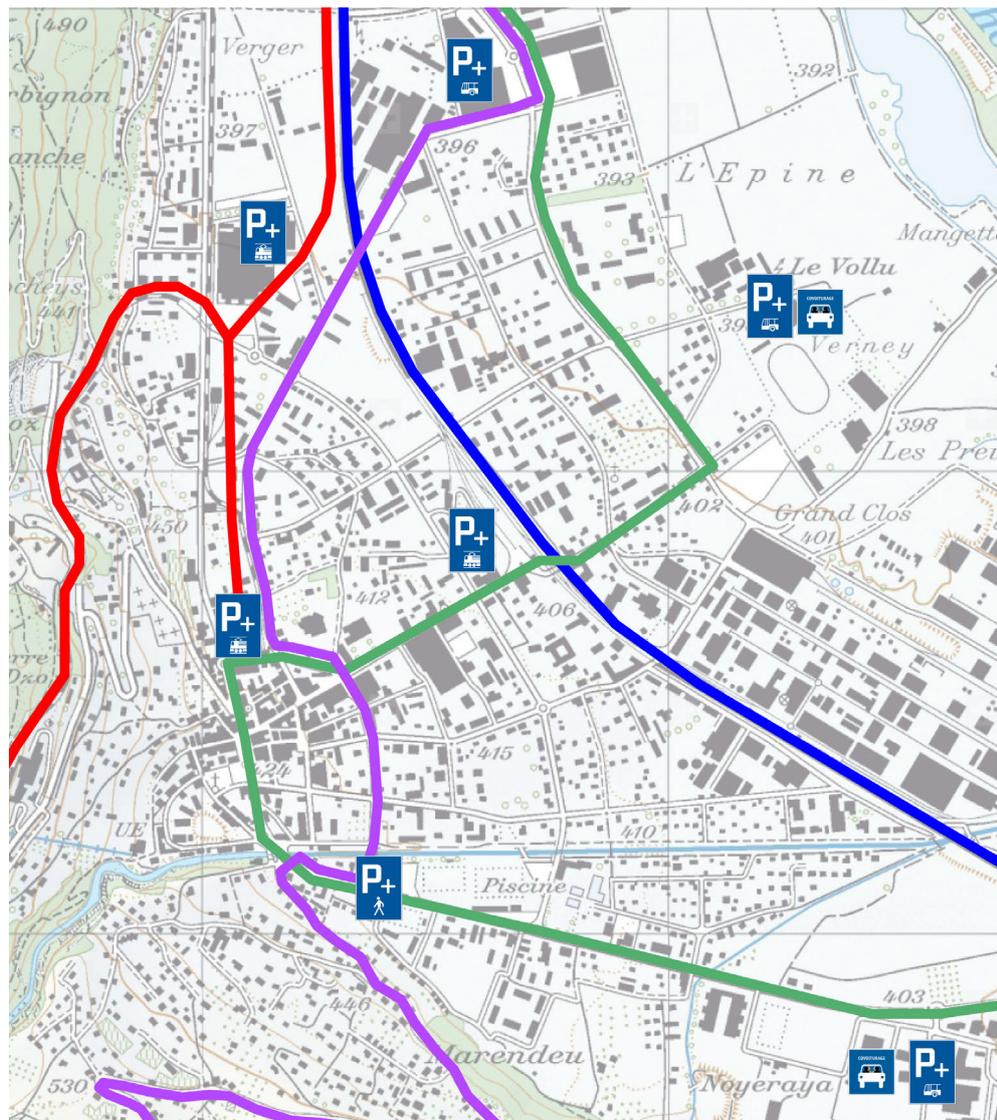
Parkings d'échange

Afin de réduire le trafic au centre-ville et libérer l'offre en stationnement pour les clients et visiteurs, les pendulaires travaillant en ville ne peuvent pas, dans la règle, obtenir d'abonnement dans les parkings publics. Pour satisfaire cette demande, des parkings périphériques sont aménagés soit à proximité immédiate du centre (parkings P+M, parc+marche), soit à proximité d'un arrêt de transports publics (parkings P+R, parc+ride).

Certains de ces parkings peuvent être utilisés en complémentarité avec d'autres usages (commerciaux et sportifs notamment), les périodes d'utilisation maximale de ces infrastructures n'étant pas les mêmes pour ces deux catégories d'usagers. Quelques places seront également réservées au co-voiturage.

Plusieurs parkings, dont le dimensionnement reste à préciser, ont été identifiés :

- P+R des Aunaires et P+R Manor : Ces secteurs, idéalement situés aux entrées nord de la ville, à proximité immédiate des axes principaux et des lignes de transports publics, pourront être exploités en complémentarité avec les parkings des centres commerciaux.
- P+R de la Gare et du Cotterg : Des places de stationnement devront être mises à disposition des pendulaires à proximité des deux gares de Monthey. Le P+R du Cotterg fonctionnera également comme P+M pour les usagers du centre-ville.
- P+M de la Place d'Armes : Dans le cadre de la mise en place de la petite ceinture et de la densification du secteur, des solutions permettant le maintien de cette offre de stationnement à proximité du centre-ville sont prévues.
- P+R des Illettes : Avec l'exploitation de la ligne de bus desservant les Illettes, un parking d'échange et de co-voiturage pourrait être proposé dans ce secteur.
- P+R ou P+M du Verney : Les parkings du secteur sportif pourraient également être utilisés, en semaine et pendant la journée, pour le stationnement pendulaire.



Parkings d'échange et parkings à proximité du centre-ville

5.2 Transports publics

La desserte en transports publics de la commune de Monthey sera assurée dans le cadre de la nouvelle desserte planifiée à l'échelle de l'agglomération du Chablais.

5.2.1 Ligne CFF du Sud Léman

La ligne CFF du Tonkin assure la desserte principale de la ville. Elle est connectée au réseau principal en gare de Saint-Maurice. Elle offre une liaison à la cadence horaire entre St-Maurice et St-Gingolph. A certaines heures, des courses de bus régionaux remplacent les liaisons ferroviaires vers le Haut-Lac.

Le projet d'agglomération prévoit, à terme, la construction de deux nouvelles haltes sur cette ligne (Giovandola et Muraz - La Barne) et une augmentation des cadences à la demi-heure entre St-Maurice et Collombey-Muraz.

5.2.2 Ligne Aigle-Ollon-Monthey-Champéry (AOMC)

La ligne AOMC assure le lien entre les deux rives du Rhône. Elle permet une liaison entre Monthey et Aigle à la cadence horaire. Des courses supplémentaires sont ajoutées aux heures de pointe.

L'amélioration du temps de parcours entre Monthey et Aigle constitue un des enjeux majeurs du projet d'agglomération du Chablais. Les améliorations proposées au niveau de l'infrastructure, du matériel roulant et de l'exploitation permettront de réduire le temps de parcours entre Monthey et Aigle de 20-21 minutes à 12-13 minutes.

Du point de vue des infrastructures, outre diverses améliorations ponctuelles sur le territoire vaudois, le tracé de la ligne est modifié entre Collombey (Le Corbier) et Monthey. Au stade actuel des études, dès la gare du Corbier, la ligne AOMC longe la voie CFF jusqu'au secteur Giovanola avant de rejoindre, à la hauteur de Manor, son tracé actuel le long de l'avenue de France. Elle rejoint ensuite le centre-ville (gare du Cotterg). La ligne AOMC rebrousse ensuite en direction du Val d'Illeiez pour rejoindre Champéry.

A terme, la variante prévoyant le passage de l'AOMC par la gare CFF pour remonter ensuite l'avenue de la Gare (en surface ou en souterrain) jusqu'à la gare du Cotterg pourrait être réalisée.

Au niveau de l'exploitation, des courses directes Monthey-Collombey-Aigle viennent compléter l'offre régionale actuelle. A terme, la cadence sera de quatre courses par heure (deux courses directes et deux courses régionales).

Une nouvelle halte à la hauteur de Giovanola permettra de desservir le pôle de développement stratégique Verger - Clos-Donroux.

5.2.3 Réseau de bus d'agglomération

Trois lignes de bus assureront la desserte de l'agglomération en reliant les principales zones urbanisées de l'agglomération entre-elles.

Deux de ces lignes assureront la desserte du territoire monthey-san. La première relie Bex à Collombey-Muraz en passant par le centre-ville, la gare AOMC de Monthey, l'avenue de la Gare, la gare CFF et le secteur commercial des Aunaires. La seconde ligne dessert, sur la commune de Monthey, les secteurs Giovanola, Manor, le centre-ville et le coteau de Choëx.

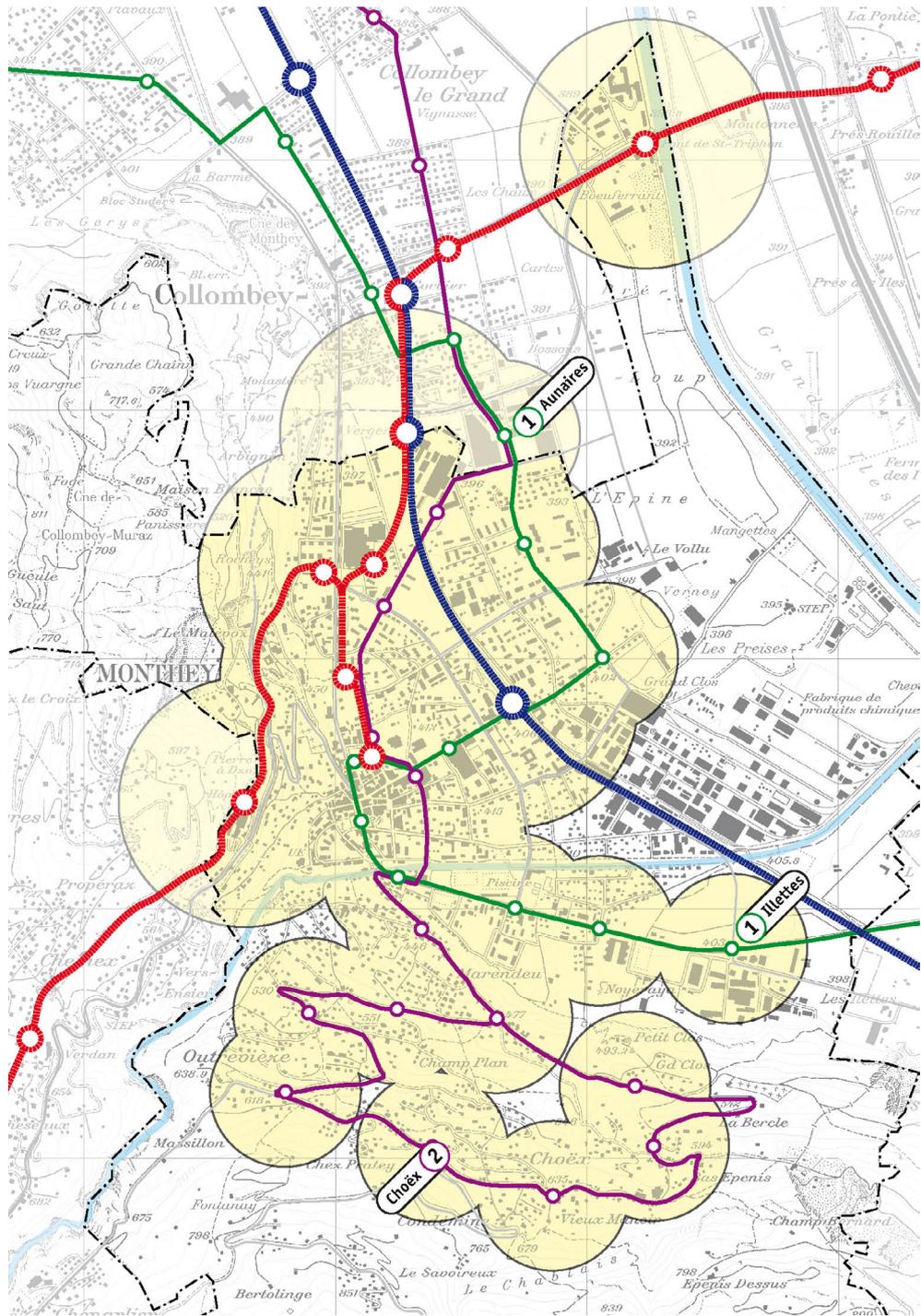
5.2.4 Plan du réseau et desserte

Le plan ci-dessous reprend le réseau de transports publics du projet d'agglomération du Chablais. A ce stade du dossier, le tracé des lignes, la localisation des arrêts et les modalités d'exploitation du réseau doivent encore être précisés.

Les surfaces teintées en jaune représentent le périmètre de desserte du réseau (500 mètres autour des gares, 300 mètres autour des autres arrêts de transports publics). On constate que la très large majorité du territoire urbanisé de la commune est desservie par le futur réseau d'agglomération.

5.2.5 Desserte urbaine

Le réseau d'agglomération permet la desserte de la totalité du territoire communal. Une desserte urbaine complémentaire pourrait permettre, à terme, d'offrir une cadence de 15 minutes sur tout le territoire communal.



Desserte du futur réseau de transports publics de l'agglomération du Chablais

5.3 Mobilité douce

5.3.1 Principes généraux

Le réseau de mobilité douce comprend les réseaux cyclable et piéton.

Dans la majorité des cas, les automobilistes, les cyclistes et les piétons utilisent les mêmes infrastructures. Sur ces axes, des aménagements spécifiques doivent donc être réalisés afin d'assurer la sécurité et le confort de tous les usagers.

La promotion de la mobilité douce passe également par la mise en place d'itinéraires alternatifs et réservés aux modes doux.

Les principes suivants président à la mise en place des réseaux de mobilité douce :

- Tracés : Les itinéraires cyclables et piétons doivent permettre la mise en réseau directe des pôles et équipements principaux de la ville.
- Centre-ville : La mobilité douce est globalement favorisée dans le centre par la mise en place de zones à vitesse modérée.
- Continuité : Aux limites communales, la continuité du réseau est assurée avec les réseaux piétons et cyclables touristiques ou d'agglomération.
- Sécurité sur le chemin de l'école : les routes d'accès aux écoles sont en zone modérée. Les traversées dangereuses sont réaménagées. Dans les zones 30, les passages piétons à proximité immédiate des écoles sont conservés. Des pedibus (ou vélobus) sont organisés.
- Aménagements transitoires : Pour les tronçons dont le réaménagement ne sera pas réalisé à court terme, des mesures provisoires seront mise en place de façon à assurer la sécurité des piétons et des cyclistes (marquage de bande cyclables, îlots de protection provisoires pour les traversées piétonnes).

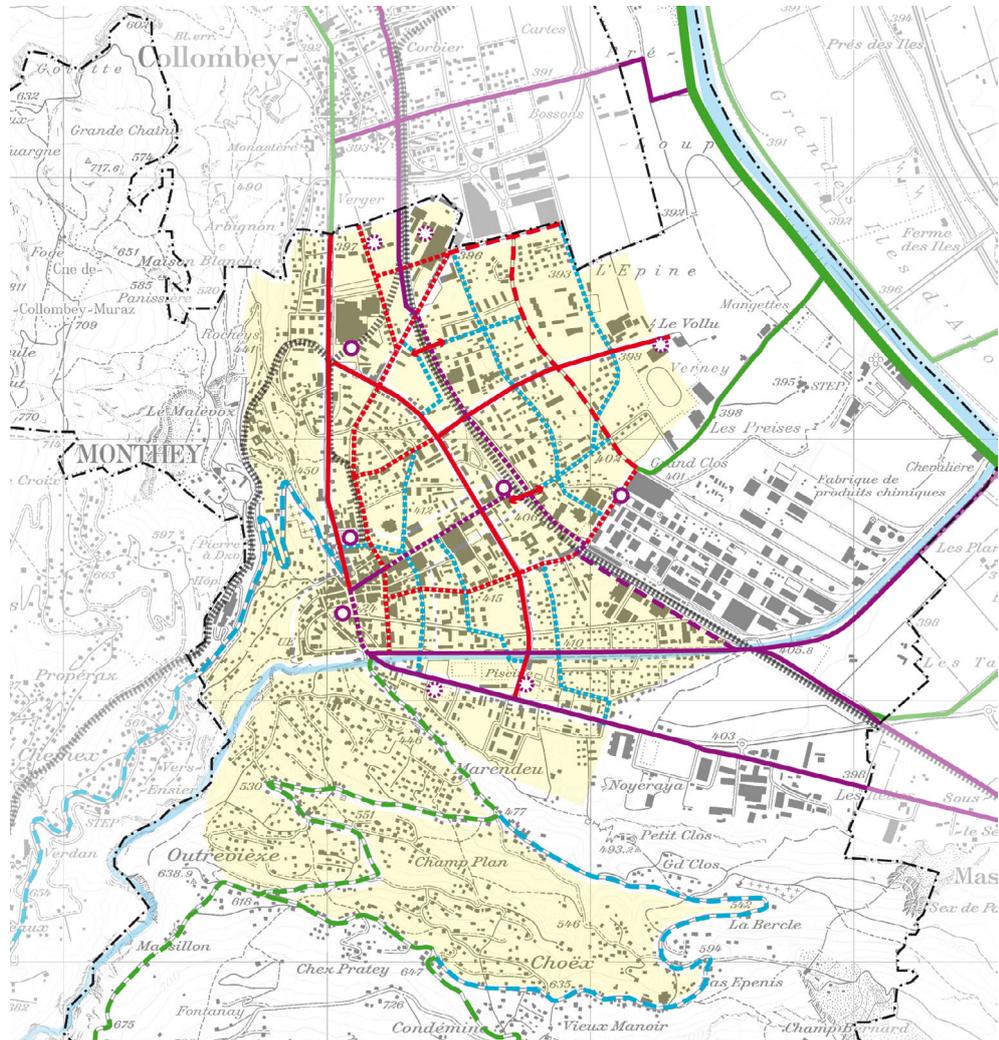


Sur le réseau principal, les aménagements pour les piétons et les vélos doivent être améliorés

5.3.2 Hiérarchie du réseau

Le réseau communal de mobilité douce est hiérarchisé. La hiérarchisation du réseau est présentée sur la carte ci-dessous.

Des principes généraux d'aménagement ont été définis pour chaque tronçon du réseau. Ils figurent également sur la carte ci-dessous. Des études détaillées, à réaliser lors de la mise en œuvre des projets, permettront de préciser les détails d'aménagement de chaque tronçon.



LEGENDE

- Réseau cantonal principal de plaine
- Réseau cantonal secondaire
- Réseau d'agglomération
- Réseau local principal
- Réseau local secondaire

- Pistes cyclables ou site propre
- Bandes cyclables
- Mixité

- station Velopass existante
- station Velopass à réaliser
- passage sous-voies à réaliser

5.3.3 Principes d'aménagement

En plaine

Sur le réseau routier principal, le principe de la séparation des flux de trafics piétons, cyclistes et automobiles est retenu. La sécurisation des modes doux est maximale et gérée par la réalisation de trottoirs de largeur suffisante, d'îlots de protection pour les traversées piétonnes et de pistes cyclables.

Sur les réseaux routiers secondaires, la préférence est dans la règle également donnée au principe de séparation des flux de trafics. Exceptionnellement, si le gabarit ne le permet pas et/ou si les charges de trafic sont faibles, la séparation du trafic deux-roues peut être marquée simplement par des bandes cyclables.

Dans les zones à vitesse modérée, le principe de la cohabitation est retenu. Les deux-roues circulent sur la chaussée, en site banal.

Route de la Vallée et route de Choëx

Pour la route de la Vallée et pour la route de Choëx, une étude ad hoc permettra de définir le type d'aménagement à réaliser.

5.3.4 Continuité des itinéraires

Les cheminements cyclables et piétonniers doivent éviter les détours afin d'offrir des itinéraires les plus directs possible. Pour réaliser cet objectif, la perméabilité des îlots doit être garantie. Des négociations devront être entreprises avec les propriétaires privés, dans les secteurs résidentiels notamment, afin d'aménager des chemins de traverse, des raccourcis ou des venelles à travers les îlots.

De même, deux nouveaux passages inférieurs (cyclables et piétons) devront être aménagés sous la voie CFF, le premier à la gare et le second à la hauteur du quartier d'Arche (cf. plan ci-dessus).

5.3.5 Stationnement pour les cycles

Concept général

Les pôles d'attraction suivants doivent être équipés de stationnement pour les vélos :

- les établissements scolaires,
- les centres et équipements sportifs,
- les hôpitaux et services sociaux,
- les interfaces de transports (gare CFF, gare et haltes AOMC, arrêts de bus),
- les centres commerciaux,
- les infrastructures culturelles ou de loisirs (cinémas, théâtre, médiathèque, etc.).

Les pôles d'attraction liés au domaine privé doivent également être équipés. Dans le cadre de la police des constructions, la commune veillera à ce que les besoins soient satisfaits.

Des interfaces intermodaux doivent être créés aux endroits stratégiques :

- Les B+R (bike+ride) qui permettent aux cyclistes de stationner leur vélo pour continuer leur trajet en transports publics. Ils sont aménagés près des gares (CFF et AOMC) ainsi que de certains arrêts de bus.
- Les P+B (park+bike) qui permettent aux automobilistes de stationner leur véhicule et de continuer leur trajet à vélo (vélo privé ou vélo en libre service). Des interfaces P+B devront être aménagés dans les parkings d'échange ci-dessus mentionnés.

6. CONCLUSIONS ET PLAN D'ACTION

6.1 Conclusions

Les mesures retenues par le concept de mobilité visent à inciter les usagers à modifier leurs habitudes de déplacement. Elle permettent une réduction des charges de trafic et offrent ainsi une réelle opportunité de réhabilitation du centre-ville permettant d'en augmenter l'attractivité et d'y améliorer la qualité de vie.

Ces objectifs seront atteints par :

- la mise en place d'un réseau de transports publics attractifs,
- la sécurisation et la densification du réseau pour les deux roues et les piétons,
- une nouvelle hiérarchisation et un réaménagement des axes routiers principaux,
- la réalisation d'un tunnel sous le centre-ville,
- la modification de la politique du stationnement.

Un plan d'actions figure ci-dessous. L'ordre de réalisation des mesures est donné à titre indicatif, certaines de ces mesures pouvant être mises en œuvre par étape ou de manière anticipée, afin de profiter des opportunités.

6.2 Plan d'action

Etape I (2012-2014) :

- I. Mise en place d'une ligne de bus urbaine (prévue le 9 janvier 2012)
- II. Réalisation du parking Trollietta
- III. Réorganisation du stationnement au centre-ville et dans les quartiers
- IV. Réalisation de mesures ponctuelles urgentes afin d'assurer la sécurité des cyclistes et des piétons
- V. Mise en place des zones à vitesse modérée dans les quartiers
- VI. Finalisation du plan directeur de réaménagement du centre-ville.

Etape II (2015-2018) :

- VII. Réalisation du barreau Nord (liaison giratoire des Aunaires – avenue de France)
- VIII. Adaptation du plan des zones et du règlement communal des constructions.
- IX. Réalisation des mesures du projet d'agglomération (réaménagement de l'espace public urbain et des axes d'entrée en ville, mesures complémentaires en faveur des modes doux, agrandissement des parkings en périphérie du centre-ville).
- X. Réalisation de la route de Saphirs

Etape III (2019-2022) :

- XI. Réalisation du tunnel sous le centre-ville.
- XII. Réalisation de la liaison vers Choëx.

7. REFERENCES

- › Diagnostic circulation et stationnement / Transitec / février 1994
- › Plan directeur des circulations et politique du stationnement / Transitec / février 1996
- › Entrée Nord – Etude des circulations – phases 1, 2 et 3 / Transitec / décembre 2002
- › Analyse et principe d'aménagement de la place de la Gare – étude préalable / FPV – Transitec / janvier 2003
- › Mesures accompagnatrices Collombey / SRCE Valais / février 2003
- › Plan directeur des espaces publics du centre ville de Monthey / Alpa / novembre 2005
- › Secteur des Aunaires – Expertise transport / CITEC / Décembre 2006
- › Concept de mobilité – Quartier des Dailles / Transportplan / janvier 2008
- › Zone commerciale – Accessibilité / Transportplan / septembre 2008
- › Concours d'idée, place de la Gare / rapport du jury / Mai 2009
- › Zone commerciale Monthey/Collombey – mise à jour des comptages / CITEC / Juillet 2010
- › Sur le chemin de l'école / APE Monthey / août 2010
- › Ortsbuskonzept Monthey Angebotskonzept / CarPostal suisse - Metron / août 2010
- › Diagnostique territorial – Rapport final – Etude de la commune de Monthey sous l'angle du développement durable / HPS Urbanisme / Septembre 2010
- › Velopass / Octobre 2010
- › Projet pour Monthey / Gessimo SA - Jean-Christophe Droz / décembre 2010
- › Projet d'agglomération du Chablais / Team+ / janvier 2011
- › Procès verbaux des séances de la commission de mobilité, Ville de Monthey, 15 décembre 2010, 22 février 2011, 13 avril 2011, 24 mai 2011, 23 novembre 2011

Martigny, le 5 novembre 2013

› **t e a m +**

César Conforti, ing. dipl. EPFL

Véronique de Sepibus, ing. dipl. EPFL

8. APPROBATION

Le concept général de la mobilité a été approuvé et adopté par le conseil municipal lors de sa séance du ...

Au nom du conseil municipal :

Le Président :

le Secrétaire :