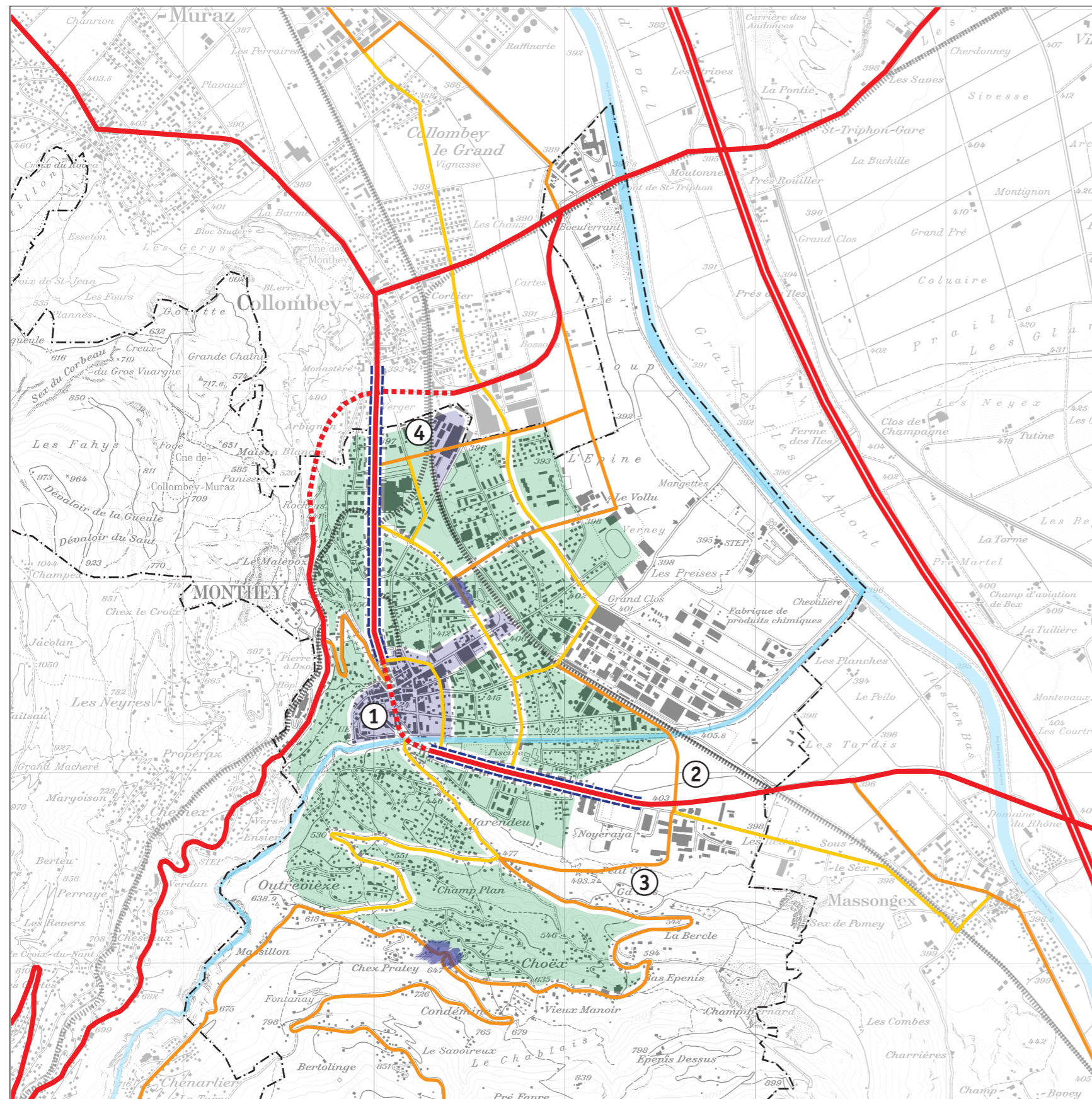


# 1. HIERARCHIE DU RESEAU ROUTIER



## LEGENDE

- Autoroute A9
- Réseau routier principal
- Réseau routier secondaire I
- 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)

## COMMENTAIRES

A terme, trois nouvelles infrastructures routières permettront de réduire les nuisances liées au transit local.

### 1. Tunnel sous le centre-ville

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.

### 2. 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 Ilettes) et la rue des Saphirs (au sud du site chimique) permet de reprendre le trafic de transit local entre le sud et les quartiers des Ban et des Tornettes. Elle permet d'alléger la charge de trafic sur l'avenue de l'Europe et l'avenue du Simplon. Elle permet également le déclassement du tronçon sud de l'avenue de l'Europe.

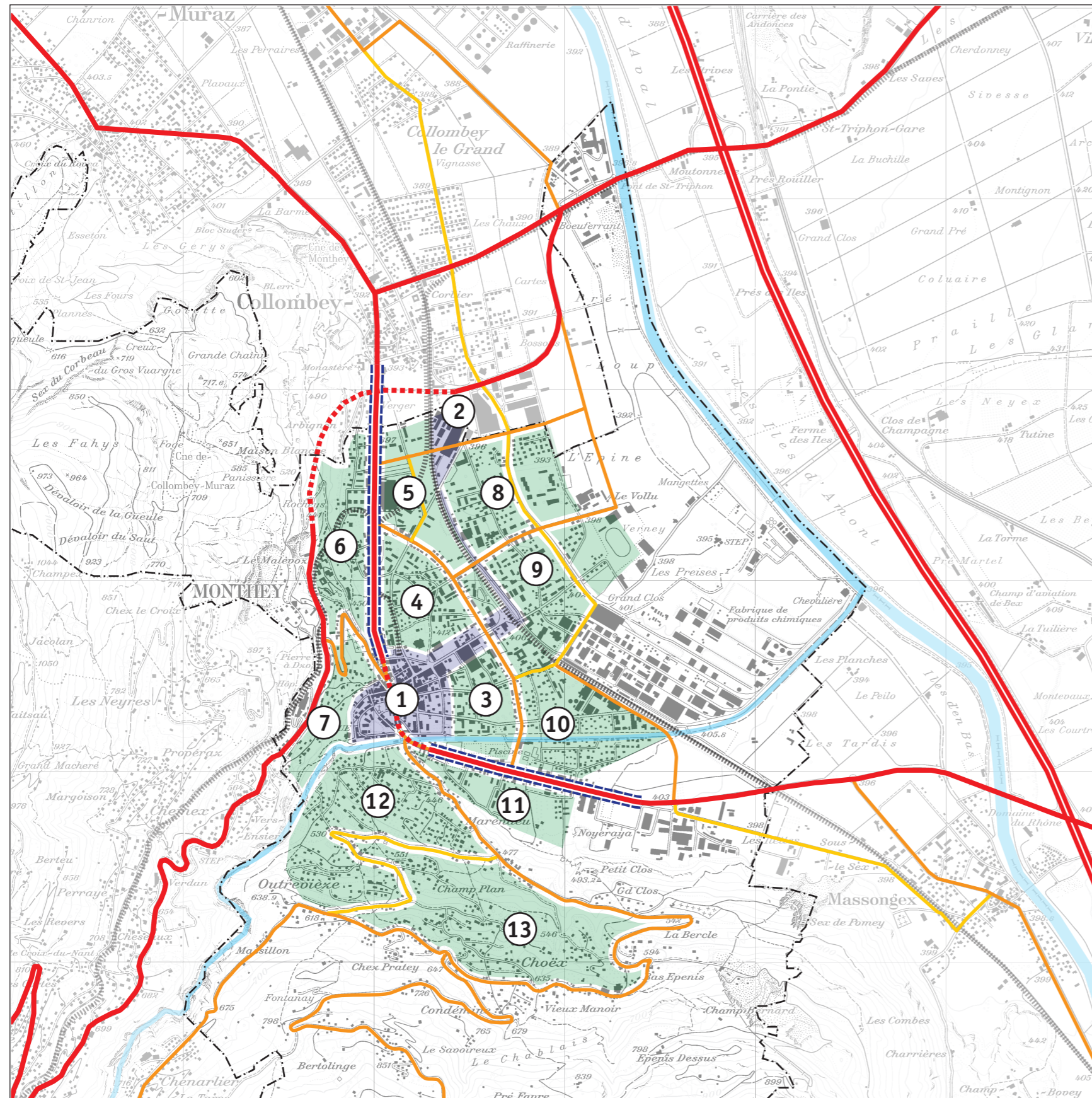
### 3. Liaison de Choëx

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 Ilettes) et la route de Choëx (café du Repos) permet de reprendre le trafic de transit local généré par le coteau. Elle permet le déclassement du tronçon nord de la route de Choëx.








### 4. 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 tout en améliorant la desserte des secteurs nord de la ville.

Les tracés de ces liaisons sont donnés à titre illustratif. Des études de détails permettront de déterminer le tracé définitif, ainsi que leur faisabilité technique et financière.



**LEGENDE**

	Autoroute A9
	Réseau routier principal
	Réseau routier secondaire I
	Réseau routier secondaire II
	Axes structurants d'entrée de ville
	Zones de rencontre et zones piétonnes
	Zones 30 (ponctuellement une zone de rencontre peut être y être aménagée)

**COMMENTAIRES**

A l'exception de quelques secteurs à vocation industrielle (site chimique, les Ilettes), les rues de la commune qui ne font pas partie des réseaux principal ou secondaires sont réaménagées en zones 30 ou en zones de rencontre.

**Zones de rencontre et zones piétonnes**

Deux secteurs de la ville sont aménagés en zones de rencontre (vitesse limitée à 20 km/h, les piétons peuvent utiliser toute l'aire de circulation) ou en zones piétonnes :

1. Le centre-ville (avenue de la Gare, rue du Marquisat et l'ensemble du secteur situé à l'ouest de la rue du Marquisat) : Ce secteur sera mis en zone de rencontre dans le cadre du projet de réaménagement du centre-ville (les secteurs piétons restent en zone piétonne).
2. Le secteur de Clos-Donroux : Le site Giovanola fait l'objet d'un concours d'architecture dans le cadre du programme Európan. Ce secteur a vocation à être réaménagé en espace piéton ou de rencontre.

**OSR, art. 22b, al. 1 :** Le signal "Zone de rencontre" désigne des routes situées dans des quartiers résidentiels ou commerciaux, sur lesquelles les piétons et les utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules peuvent utiliser toute l'aire de circulation. Ils bénéficient de la priorité mais ne doivent toutefois pas gêner inutilement les véhicules.

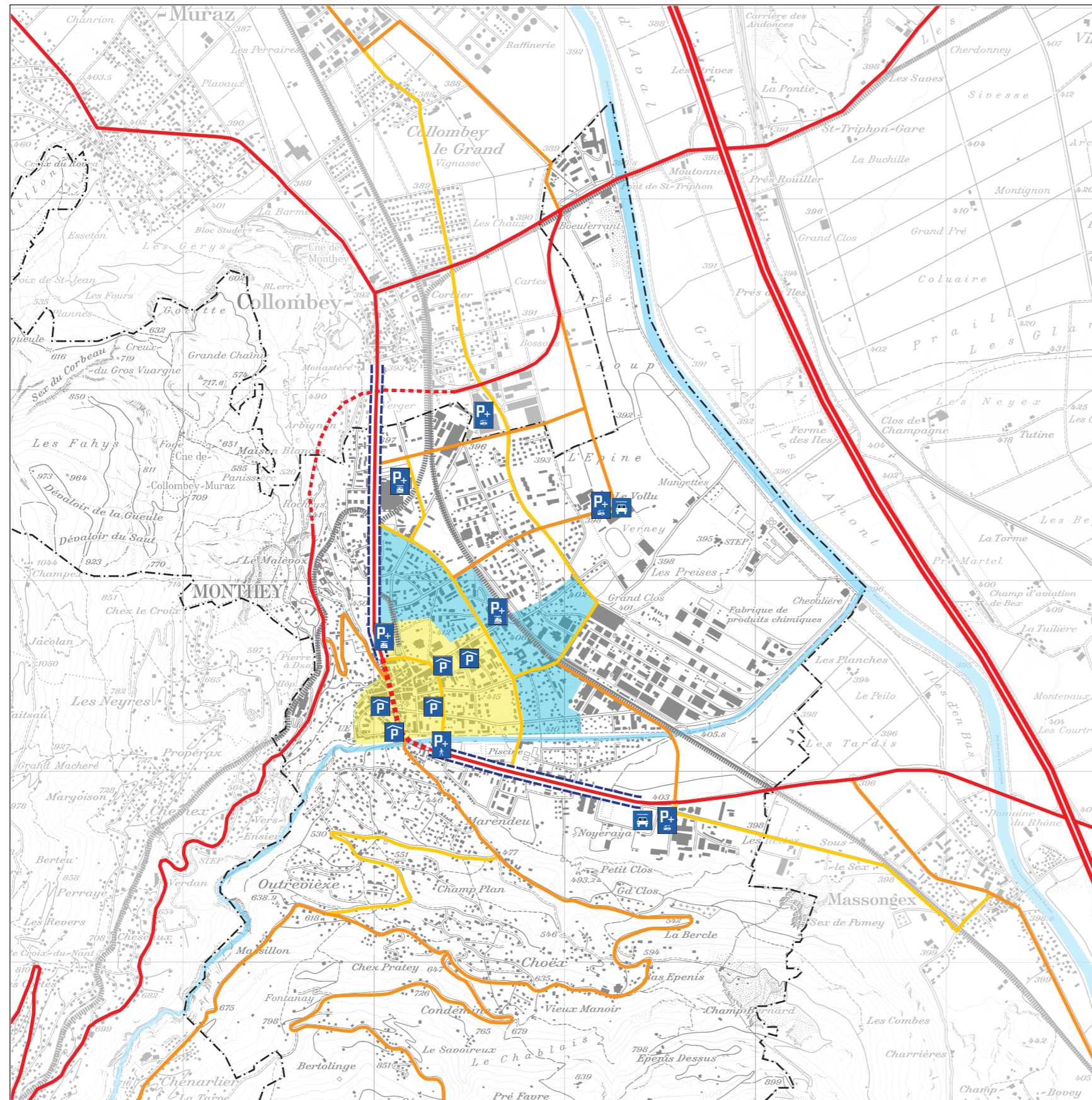
**Zones 30**

Les autres secteurs mixtes ou résidentiels de la ville sont aménagés en zones 30 (vitesses limitées à 30 km/h, respect mutuel des automobilistes, des cyclistes et des piétons) :

- 3-4. Les secteurs mixtes du centre-ville qui ne sont pas en zones de rencontre ou en zones piétonnes.
5. Le secteur mixte situé entre l'avenue de France et les voies de chemin de fer.
- 6-7. Les secteurs résidentiels situés à l'ouest de l'avenue de France et du centre-ville.
- 8-9. Les secteurs résidentiels "sous-gare".
- 10-11. Le secteur mixte situé au sud du site chimique et les quartiers essentiellement résidentiels situés le long de l'avenue du Simplon.
- 12-13. Les quartiers résidentiels du coteau de Choëx.





**OSR, art. 22a :** Le signal "Zone 30" désigne des routes, situées dans des quartiers ou des lotissements, sur lesquelles les conducteurs sont tenus de circuler d'une manière particulièrement prudente et prévenante. La vitesse maximale est fixée à 30 km/h.

### 3. STATIONNEMENT





#### LEGENDE

##### Parkings

-    Parc et rail / Parc et bus / Parc et marche
-  Parkings à usage public de longue durée

##### Stationnement sur voirie

-  Stationnement payant, 30 à 120 minutes
-  Stationnement payant ou gratuit, 1 à 5 heures

#### COMMENTAIRES

##### Stationnement sur voirie

Le stationnement sur voirie est destiné en priorité aux clients et visiteurs. En ville, il est en principe payant et la durée de stationnement est limitée.

Au centre-ville, la durée maximale de stationnement est de 2 heures. La tarification est progressive et favorise la courte durée.

Dans la périphérie du centre, la durée maximale de stationnement est de 5 heures. Le stationnement peut être payant ou gratuit.

Les parkings complètent l'offre sur voirie et permettent le stationnement de longue durée. Ils sont également destinés aux habitants et, dans certains cas, aux pendulaires.

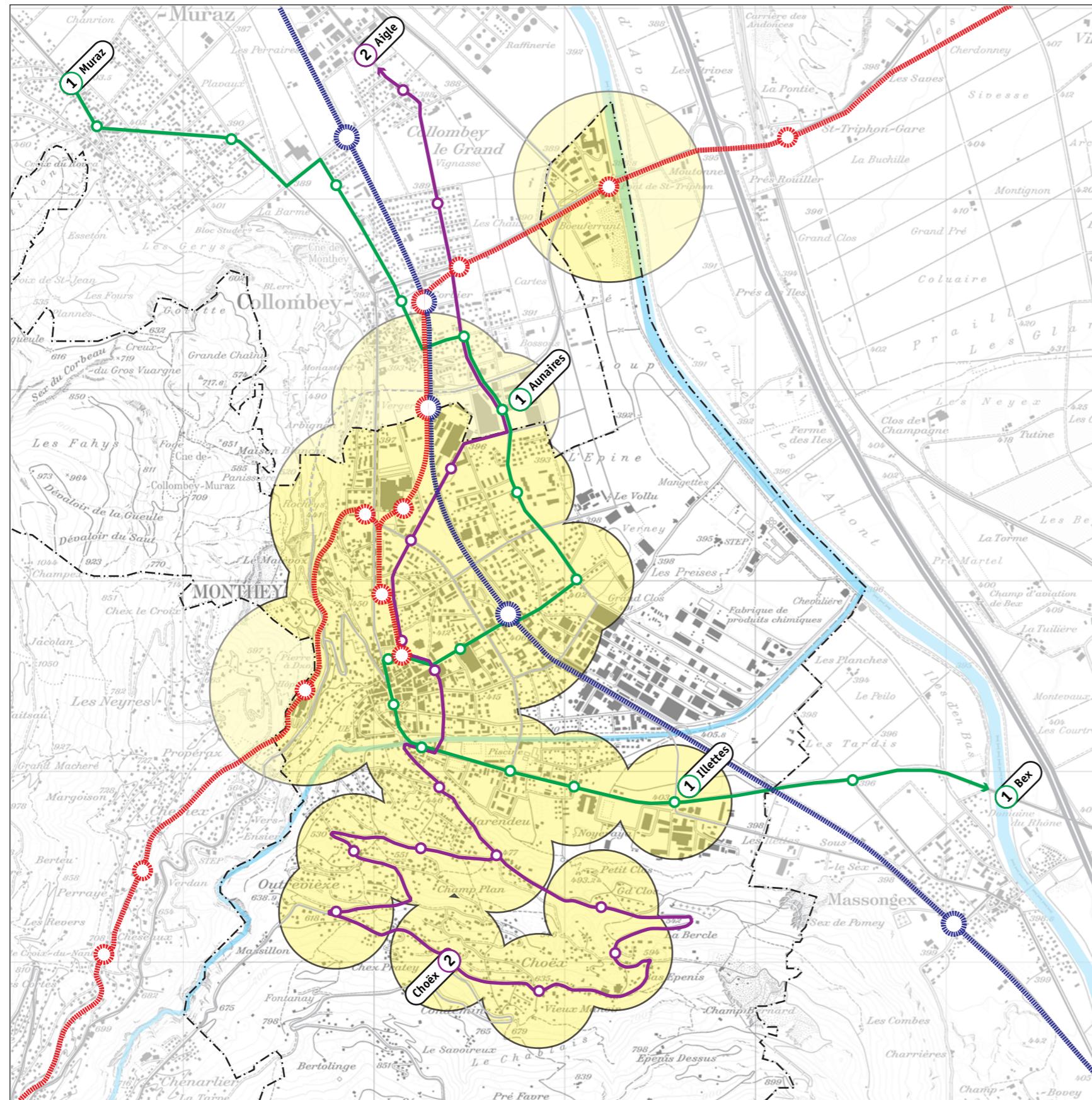
##### Parkings d'échange

A proximité des gares et en entrée de ville des parkings d'échange permettent le transfert sur les transports publics.

D'autres parkings, plus proches du centre-ville, sont accessibles à pied ou à vélo.



##### Covoiturage

Dans les parkings d'échange, en périphérie de la ville, des places de stationnement sont réservées au covoiturage.





**LEGENDE**

**Réseau ferroviaire**

-  CFF (ligne du Tonkin Saint-Maurice - Saint-Gingolph)
-  TPC (AOMC Aigue - Ollon - Monthey - Champéry)

**Réseau d'agglomération (bus)**

-  Ligne 1 (Bex - Monthey - Collombey - Muraz)
-  Ligne 2 (Choëx - Monthey - centres commerciaux - zones d'activité - Aigue)

**COMMENTAIRES**

**Réseau ferroviaire**

Deux lignes de chemin de fer desservent l'agglomération :

1. 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. Le projet d'agglomération prévoit, à terme, la construction de deux nouvelles haltes sur cette ligne (Giovanola et Muraz - La Barme) et une augmentation des cadences à la demi-heure entre St-Maurice et Collombey-Muraz.
2. La ligne AOMC relie Monthey à Aigue. Le projet d'agglomération prévoit une adaptation du tracé entre Collombey (Le Corbier) et Monthey. Différentes études de tracé ont été effectuées. La variante ci-contre correspond à la variante figurant dans le rapport qui sera remis à la Confédération fin 2011. Une nouvelle halte à la hauteur de Giovanola permettra de desservir le pôle de développement stratégique Verger - Clos-Donroux.

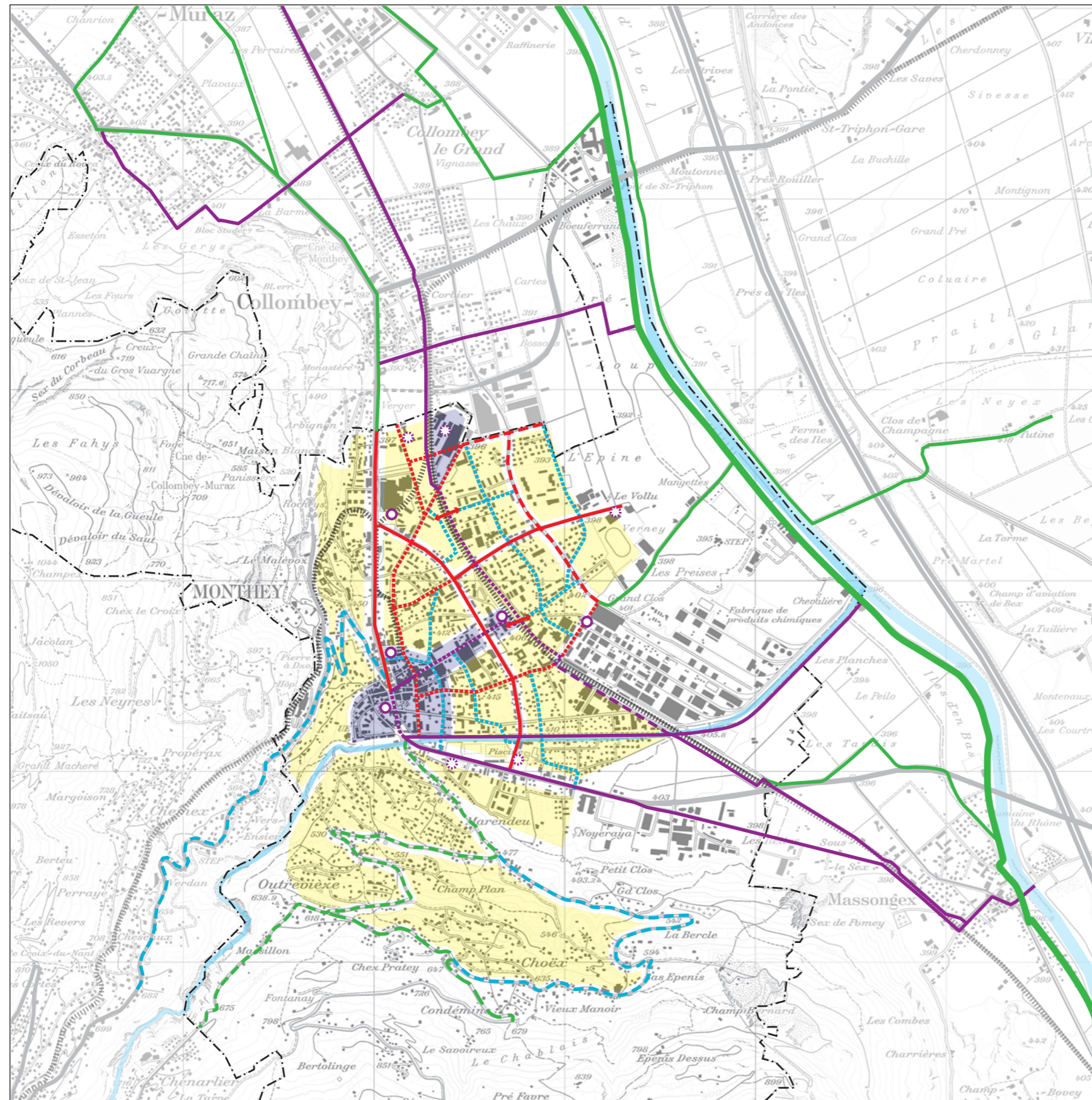
**Réseau de bus**

Deux lignes d'agglomération desserviront la ville de Monthey à la cadence de deux courses par heure :

1. La ligne 1 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.
2. La ligne 2 dessert, sur la commune de Monthey, les secteurs Giovanola, Manor, le centre-ville et le coteau de Choëx.

Afin d'accélérer la fréquence de passage des bus dans les zones urbanisées, des courses supplémentaires seront mises en place par la ville de Monthey avec pour tête de ligne : Les Illetes, Choëx et les Aunaires.

5. RESEAU CYCLABLE



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
- Zones 30 et zones de rencontre
- station Velopass existante
- ⊙ station Velopass à réaliser
- passage sous-voies à réaliser

COMMENTAIRES

**Hiérarchie et aménagement**

Le réseau cyclable communal complète, en ville de Monthey, le réseau cyclable cantonal et le réseau d'agglomération.  
 Le réseau principal cyclable se superpose largement au réseau routier principal nécessitant, sur ces axes, la mise en site propre des vélos.  
 Le réseau secondaire utilise, pour l'essentiel, des axes situés dans les secteurs modérés. Pour cette raison, la mixité des circulations y est, en général, la règle.  
 La carte ci-contre présente cette hiérarchisation du réseau cyclable et les principes d'aménagement des différents axes.

**Nouveaux passages inférieurs sous la voie CFF**

Deux nouveaux franchissements dénivelés de la ligne CFF du Tonkin font partie du projet d'agglomération, le premier à la gare CFF, le second à la hauteur du quartier d'Arche.

**Stations Velopass**

La ville de Monthey dispose de cinq stations Velopass. Des stations supplémentaires devront être réalisées à proximité des pôles de développement.

**Route de la Vallée et route de Choëx**

L'essentiel du potentiel de déplacements cyclables se situe dans la plaine. Sur la route de la Vallée et sur la route de Choëx, une étude ad hoc permettra de définir le type d'aménagement à réaliser.