

État au: 12.06.2019

### Contexte

Dans son « Concept cantonal de la mobilité 2040 », le canton du Valais affirme vouloir favoriser le regroupement et le transfert du transport des marchandises sur le rail dans la vallée du Rhône, afin de délester les infrastructures routière et ferroviaire. La desserte fine aux fins de répartition régionale doit emprunter le réseau routier. Ainsi, des terminaux performants de transbordement rail-route de marchandises sont nécessaires.

Le canton du Valais prévoit de conserver un site dédié au trafic combiné dans chacune de ses trois régions socio-économiques. Dans le Haut-Valais, le terminal de Visp (Bockbart) est en service depuis 2014. Dans le Valais central, les discussions en cours s'articulent autour du projet de relocalisation du site actuel de Sion dans une zone hors du cœur des villes et proche d'un accès routier et ferroviaire aisé.

Dans le Bas-Valais, c'est à Monthey qu'est planifié un nouveau terminal rail-route qui permettra de couvrir un territoire allant des rives du Léman jusqu'au-delà de St-Maurice. Ce projet est donc considéré comme un projet d'importance cantonale et régionale.

Une démarche de travail respectueuse des attentes des autorités communales et intégrant l'agglomération du Chablais est en place depuis 2014. Le projet de nouveau terminal est explicitement mentionné dans le projet d'agglomération de 3<sup>ème</sup> génération déposé fin 2016 par ChablaisAgglo auprès de la Confédération. En plus des instances communales et cantonales, les partenaires des milieux concernés et les représentants des CFF sont étroitement associés à ces diverses réflexions. Il convient de relever que la Confédération a reconnu la qualité régionale du terminal combiné de Monthey et s'est engagée, tant par le fonds d'agglo, que par des subventions prises en charge par l'Office fédéral des transports, à subventionner une part des investissements à réaliser.

Dans le cadre des projets d'agglomération de 3<sup>ème</sup> génération, la Confédération démontre également son soutien au projet au travers du cofinancement de la nouvelle route de desserte du terminal pour le transport combiné à Monthey.

De plus, l'Office fédéral des Transports, dans sa décision du 14 juin 2016, acceptait d'allouer une aide financière à la société de Terminal combiné Monthey SA, soit :

- 25 millions de francs au projet de construction d'une installation de transbordement du trafic combiné ;
- 3,6 millions de francs au projet d'extension de la voie de raccordement (faisceau de voies de transfert/voies de raccordement Industrie – Terminal combiné).

### Contenu du projet

Les manœuvres ferroviaires en gare de Monthey ainsi que sur les voies de triage situées à l'est de celle-ci, dans un environnement urbain, représentent des dangers et des nuisances importantes pour la population locale. De plus, l'augmentation du trafic des poids lourds autour de la gare, en lien avec le ferroutage, et en accès au site chimique, transitant par des zones vouées à la densification, a poussé les représentants de la commune de Monthey à engager une réflexion avec les CFF et les sociétés du site chimique pour améliorer la sécurité dans le périmètre concerné et y réduire les nuisances.

L'obligation de maintenir une voie de débord et la nécessité pour les sociétés du site chimique de disposer d'une aire de transbordement ont très rapidement conduit la réflexion vers le déplacement des installations et des accès ferroviaire et routier au site chimique, dans une zone en marge de celui-ci et hors des quartiers dévolus à la densification urbaine de la commune. Cette relocalisation entraîne également le déplacement des voies de triage.

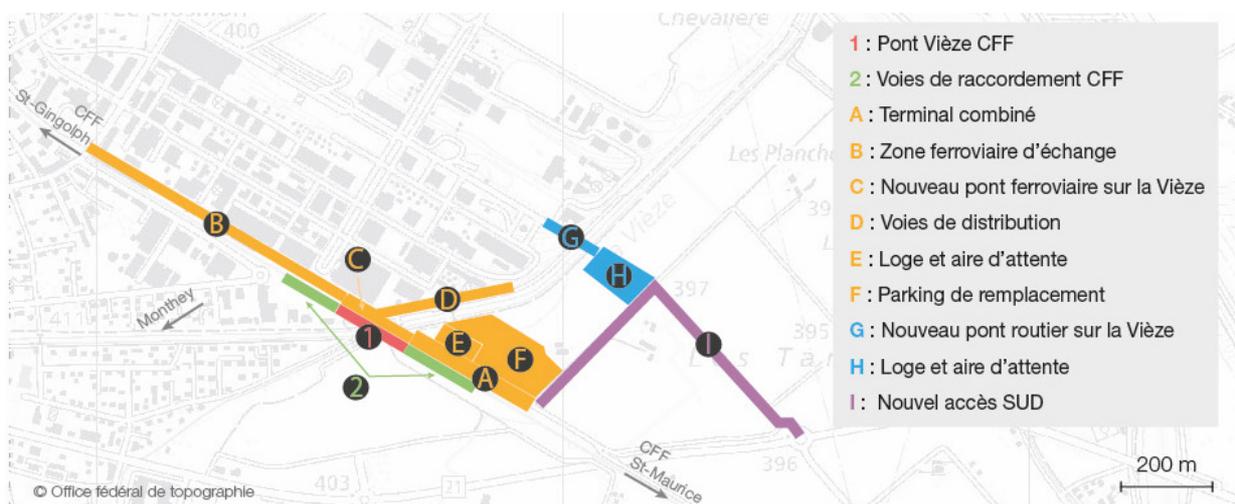
Une zone au sud de la Vièze et du site chimique a été retenue pour l'implantation du nouveau terminal combiné rail-route. Cette situation permet de répondre aux exigences fixées par l'OPAM. Les voies de manœuvre seront déplacées vers l'est, au sud du site chimique. Les voies de raccordement au site chimique viendront s'y connecter depuis l'est du site.

## Rapport explicatif – Terminal régional de transport combiné de Monthey

L'accès routier se fera également par le sud-est, via une nouvelle route aménagée depuis le giratoire des Tardys. L'accès routier au terminal se fera quant à lui par la route des Tardys, la nouvelle voirie donnant accès au site et au giratoire des Tardys. Enfin, le projet comprend également le remplacement du parking de la Vièze actuel, à la place duquel viendra s'implanter le nouveau terminal combiné. Le nouveau parking sera aménagé au nord du nouveau terminal, en lien direct avec la nouvelle voie d'accès routier au site chimique et avec la route des Tardys.

De nouvelles surfaces constructibles seront ainsi libérées autour de la gare CFF de Monthey et les dangers et nuisances liés au transport des marchandises définitivement éloignés des zones bâties, conformément aux dispositions légales en vigueur.

La requalification des espaces rendus disponibles est d'ores et déjà planifiée. Entre autres, le déplacement du terminal de transbordement permettra la construction du nouveau tronçon ferroviaire qui reliera la gare de Monthey et la nouvelle halte de Collombey, dans le cadre du projet de sécurisation de la ligne AOMC en traversée de Monthey et Collombey. La gare de Monthey sera elle-même réaménagée en un hub de mobilité regroupant une gare routière, la gare ferroviaire des transports publics du Chablais (TPC) et la gare ferroviaire CFF. L'ensemble de ces installations respectera alors les exigences de la LHand, conformément aux bases légales fédérales.



Les éléments inclus dans le projet de terminal combiné et des infrastructures liées sont les suivants (cf. figure ci-dessus) :

- le Terminal Combiné incluant :
  - le Terminal Combiné (A) ;
  - la plateforme ferroviaire de transfert soit à destination du terminal, soit du site chimique (B) ;
  - l'accès ferroviaire au terminal, incluant un nouveau pont ferroviaire sur la Vièze et l'échangeur (C) permettant le raccordement aux voies CFF ;
  - l'embranchement ferroviaire du site chimique (D) depuis la plateforme ferroviaire de transfert jusqu'au site chimique ;
  - la loge et aire d'attente (E) pour les poids lourds ;
  - le parking de remplacement (F) nécessaire puisque le terminal projeté s'étendra sur une partie du parking actuel ;
  - le prolongement du passage sous-voie existant sous le pont CFF en rive gauche de la Vièze ;
- la nouvelle Entrée SUD du site chimique incluant :
  - le nouveau pont routier sur la Vièze (G) ;
  - la loge et l'aire d'attente (H) pour les poids lourds ;

## Rapport explicatif – Terminal régional de transport combiné de Monthey

- la création d'un passage sous-voie dans le remblai de la rampe menant au pont routier, en rive droite de la Vièze.
- le nouvel Accès SUD (1), soit la nouvelle route d'accès reliant la route cantonale à la nouvelle Entrée SUD et au Terminal Combiné.

A ces infrastructures viennent s'ajouter le remplacement du pont CFF existant sur la Vièze, en raison de l'élargissement du cours d'eau ainsi que la réfection des voies de raccordement CFF de part et d'autre du nouveau pont.

### Coordination spatiale dans le cadre de la planification directrice cantonale

#### I. La justification du besoin tenant compte de la demande potentielle est apportée

Le site chimique de Monthey est constitué de quatre sociétés différentes exploitant, en commun, diverses infrastructures de transport et de logistique.

Actif depuis 1904, ce site a régulièrement évolué et grandi pour couvrir aujourd'hui une surface de près de 120 hectares et employer plus de 2000 personnes.

La production globale des quatre sociétés principales du site, Syngenta, BASF, Huntsman et Cimo représente aujourd'hui un volume annuel de wagons de l'ordre de 16'000 à 18'000 entrées / sorties, ainsi qu'un trafic de poids lourds avoisinant 25'000 véhicules par an.

Le but du terminal est de relier la zone industrielle avec des convois ferroviaires provenant des ports maritimes de Rotterdam et d'Anvers.

De plus, par son important développement, la ville de Monthey et ses quartiers densément bâtis se sont peu à peu rapprochés du site chimique. A ce jour, les manœuvres ferroviaires, le transbordement rail-route ainsi que l'accès poids lourds se font dans, et au travers, de zones d'habitation fortement bâties.

Le danger est ressenti par la population au même titre que les nuisances. Dès 2002, et suite à un retentissant accident chimique à l'étranger, de nombreux citoyens ont sollicité l'autorité politique monthaysanne afin qu'elle examine de manière critique le transport de matières dangereuses au travers de zones fortement bâties.

Cette même population a relevé, avec justesse, une augmentation très importante des nuisances liées au trafic ferroviaire et routier en direction du site chimique.

#### II. La localisation de l'interface est arrêtée et sa connexion optimale avec les réseaux de transport est démontrée

De 2002 à 2004, différents scénarios ont été étudiés avec les directions des sociétés chimiques afin de déplacer la zone de manœuvre ferroviaire à l'extérieur des quartiers d'habitation. Dans le cadre de ces réflexions, il est apparu opportun d'envisager un déplacement des surfaces de transbordement situées d'une part en gare de Monthey et, d'autre part, sur le site industriel de Clos-Donroux.

Plusieurs variantes de localisation du terminal de transport combiné rail-route projeté ont été examinées par la ville de Monthey. L'option retenue est celle située au lieu-dit « Les Tardys ». En effet, l'emplacement du terminal, à proximité du site chimique et des lignes ferroviaires mais dont les accès évitent totalement les zones densément bâties, permettra de remplacer l'ensemble des surfaces de transbordement localisées aujourd'hui en centre-ville. Les voies actuelles reliant la gare au site chimique seront démantelées. Les nuisances environnementales sont ainsi moindres au centre-ville et les problèmes ferroviaires réduits. Cette variante permet de fluidifier le trafic dans la ville de Monthey et d'augmenter la sécurité pour les habitants.

Concernant les infrastructures liées au Terminal, la création du nouvel échangeur et du pont ferroviaire sur la Vièze est indispensable pour connecter le terminal aux voies CFF. La plateforme ferroviaire de transfert, quant à elle, est nécessaire afin de permettre de faire stationner les wagons temporairement avant qu'ils ne soient acheminés soit en direction du terminal, soit en direction des rails de distribution du site chimique. Il s'agit

également de réaménager les rails de distribution existants dans le site chimique pour les adapter aux nouvelles infrastructures. La création d'une loge et d'une aire d'attente pour les camions en bordure du terminal est indispensable pour éviter les problèmes d'engorgement et permettre le bon déroulement des contrôles de sécurité de poids lourds arrivant dans le terminal.

De plus, le terminal combiné sera réalisé à l'emplacement du parking actuel de 493 places de parc utilisé par le site chimique. Le réaménagement de la Vièze empiètera également sur le parking actuel. Les places non touchées par les aménagements projetés seront maintenues, mais une partie des places de parc, indispensables au site chimique, seront perdues.

Le projet prévoit donc le remplacement des places de parc à l'est du parking actuel, le long de la future route d'accès au site chimique. La capacité globale de stationnement sera augmentée d'une vingtaine de places pour atteindre un totale de 513 places. Malgré l'augmentation du nombre d'employés du site chimique prévisible pour les prochaines années, le site renonce à augmenter davantage le nombre de places de parc pour les employés.

Le parking de remplacement servira au stationnement des voitures des employés du site chimique. Il est donc cohérent de l'aménager en prolongement du parking actuel maintenu. De plus, l'accès piéton au site chimique sera réaménagé depuis le parking actuel.

### III. La pertinence du projet du point de vue technique est démontrée

Le terminal actuel de Bertschi en gare de Monthey ne répond plus aux exigences légales pour le transfert rail-route, notamment en termes de chargement et déchargement de matières dangereuses, raison pour laquelle une mise en conformité des installations est nécessaire.

De plus, à terme, le projet de sécurisation de l'AOMC entraînera la suppression des activités de transfert des marchandises dans l'actuelle emprise de la gare CFF de Monthey.

Le projet de transformation et relocalisation des installations actuelles, proposé par la commune de Monthey et les partenaires du site chimique industriel de Monthey, est spécifiquement prévu pour répondre en priorité aux besoins particuliers de l'industrie chimique. Mais le site retenu pour ce nouveau terminal rail-route permettra également de pérenniser l'acheminement des marchandises par le rail tant pour le pôle chimique que pour le Bas-Valais, le Chablais et la Riviera vaudoise puisque l'ensemble des activités liées aux caisses mobiles et au transport de matières dangereuses y serait transféré.

Pour garantir l'accessibilité du nouveau terminal combiné de Monthey à l'ensemble des clients/utilisateurs, un nouvel accès routier intégré au réseau des routes cantonales sera également créé.

C'est donc la mise en place d'un concept d'accessibilité routière et ferroviaire plus performant et qui évite les nuisances dans le cœur de l'agglomération qui garantit la dimension et l'accessibilité de ce nouveau terminal régional d'échanges entre le rail et la route.

### IV. Conflits potentiels avec l'aménagement du territoire, l'agriculture, la forêt, l'environnement (p.ex. risques majeurs, bruit, eaux), la protection de la nature et du paysage (p.ex. IFP, IVS, ISOS, biotopes), les installations tierces et les dangers naturels ont été identifiés et rien n'indique que le projet entraîne des conflits majeurs.

En lien avec l'aménagement du territoire et afin que le plan d'affectation des zones (PAZ) soit conforme à l'utilisation projetée, une modification partielle du PAZ a été mise à l'enquête publique le 2 mars 2018. Le rapport 47 OAT élaboré dans le cadre de cette modification partielle du PAZ développe dans le détail l'opportunité et la localisation du projet.

Le projet étant concerné par des surfaces d'assolement (SDA), une évaluation de la perte de SDA a été réalisée. Au total, 13'528 m<sup>2</sup> de SDA sont supprimés mais compensés par le classement en SDA d'une surface équivalente sur le coteau, au lieu-dit Epenys Dessus. Cette surface a en effet fait l'objet d'une analyse de conformité aux critères SDA et a été validée par le SDT en date du 24 août 2017.

## Rapport explicatif – Terminal régional de transport combiné de Monthey

La nouvelle route d'accès projetée permettra d'accéder facilement aux bâtiments et aux parcelles exploitées par l'agriculture, garantissant la circulation agricole dans le secteur du projet. A relever également que les intérêts agricoles du secteur des Tardys sont pris en compte dans le cadre du projet Rhône III, puisque les mesures s'étendent du Rhône jusqu'aux voies de chemin de fer.

Une analyse de bruit et un concept global sur le dimensionnement des ouvrages de gestion des eaux pluviales de la Vièze, sur les eaux à évacuer des infrastructures CFF, ainsi que la présence des sites pollués ont été élaborés. Ils seront analysés dans le cadre de la mise à l'enquête du projet de construction.

Le projet impactera un réseau de liaisons biologiques d'importance régionale ou locale. Le projet n'est toutefois pas incompatible avec le maintien de la fonctionnalité des liaisons biologiques existantes en prenant en compte les recommandations proposées dans le RIE, lesquelles seront évaluées dans le cadre de la procédure d'autorisation de construire.

Une nouvelle zone de protection de la nature d'importance communale devra également être intégrée à une future modification ou révision du PAZ de la commune de Monthey.

La plantation d'un cordon boisé sur le tronçon giratoire-entrée sud de la route d'accès, ainsi que les arbres plantés en bordure et dans le parking joueront un rôle essentiel pour la diminution de l'impact paysager des infrastructures projetées, de même que ceux plantés dans le cadre de l'assainissement de la décharge du Pont-Rouge. Au vu du caractère déjà largement anthropisé de la rive gauche de la Vièze, l'impact paysager peut être qualifié de moyen.

Le projet terminal combiné est également lié au réaménagement de la Vièze. En effet, si le projet est réalisé après le réaménagement de la Vièze, aucune mesure de protection n'est nécessaire. En revanche, si le projet voit le jour avant le réaménagement du cours d'eau, des mesures de protection provisoire devront être mises en place (chantier et exploitation). Lorsque les différents projets seront approuvés, un planning sera présenté.

En fonction de celui-ci, une analyse de risque sera effectuée et un catalogue de mesures sera élaboré afin de le minimiser (mesures constructives et/ou plan d'intervention en cas de crue).

De plus, une partie des aménagements prévus par le projet se situe en zone de danger d'inondation du Rhône. De ce fait, le projet de construction devra tenir compte de ces zones de danger d'inondation et, si nécessaire, mettre en place des mesures.

La problématique OPAM pour le projet concerne le stockage des substances dangereuses et les transports ferroviaires. Pour les transports routiers, seules les routes listées par l'Ordonnance concernant les routes de grand transit ou celles sur lesquelles le TJM est supérieur à 5'000 vhc/jour sont soumises à l'OPAM, ce qui ne sera pas le cas pour la nouvelle route d'accès.

L'objectif prioritaire du projet de terminal combiné est d'éloigner de la Ville de Monthey tout transit (routes et voies ferroviaires), tout stockage, tout transbordement et toute manœuvre impliquant des poids-lourds et des wagons de transports de marchandises dangereuses. De plus, les dispositifs d'étanchéification des voies ferroviaires, de collecte et de traitement des eaux de ruissellement sont toutes des mesures qui réduisent sensiblement les risques pour les eaux superficielles et les eaux souterraines.

### Conditions et charges à respecter dans la suite de la procédure

La procédure de modification partielle du plan d'affectation des zones (PAZ) est en cours.

Compte tenu de la complexité de ce projet, l'application de deux procédures cantonales sont à considérer :

- La procédure prévue par la Loi sur les routes (LR), pour l'aspect routier (accès SUD).
- Celle prévue par la Loi sur les constructions (LC), pour l'accès au site chimique de Monthey, le parking, le terminal rail/route, les voies ferroviaires de raccordement, ainsi que pour la réfection du pont ferroviaire existant et la création d'un nouveau pont ferroviaire en parallèle.

Il convient de relever que dans le présent cas et d'entente avec l'OFT, la rénovation du pont CFF existant, ainsi que la création du nouveau pont pour accéder par le rail au Terminal sont englobés dans la procédure cantonale, dans la mesure où le but de ces travaux est la création des nouvelles voies de raccordement et l'assainissement de la Vièze, et qu'il s'agit d'une condition sine qua non en ce sens, de sorte qu'il est argué que ces travaux ne servent pas principalement l'exploitation ferroviaire.

### Enquête publique

---

La population a eu l'occasion de se prononcer sur le projet :

- lors de la mise à l'enquête publique de la modification partielle du plan d'affectation des zones parue dans le bulletin officiel du canton du Valais, du 2 mars 2018.
- lors de la mise à l'enquête publique du projet de construction du Terminal, d'une nouvelle entrée sud du site chimique, des voies de raccordement CFF avec pont sur la Vièze parue dans le bulletin officiel du canton du Valais, le 22 février 2019. Le traitement des oppositions est en cours.
- lors de la mise à l'enquête publique de ce rapport explicatif – Terminal régional de transport combiné de Monthey, parue dans le bulletin officiel du canton du Valais, le 15 mars 2019.

### Etat de la coordination

---

Les diverses études menées laissent apparaître que le classement en « coordination réglée » est justifié.

### Documentation

---

Le présent document s'est largement inspiré du rapport d'impact du projet Terminal combiné – Entrée sud – Accès sud – ligne CFF, rédigé par la Communauté de travail RIE Les Tardys.

### Carte

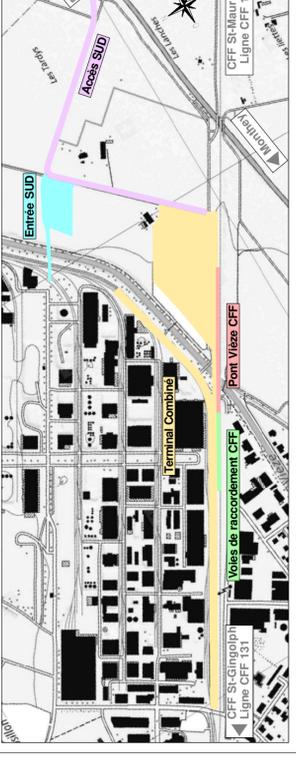
---

En annexe, le plan général (pièce n° 4.5.1 - Situation projetée générale du dossier d'enquête) illustre le détail des aménagements projetés.

**TERMINAL COMBINE - ENTREE SUD - ACCESS SUD - LIGNE CFF 131**

<p><b>TERMINAL COMBINE</b></p> <p>Stéphane Cappy Président</p> <p>Nicolas Heald Syngenta Crop Protection SA</p>	<p><b>ENTREE SUD</b></p> <p>Mauricio Renzi Directeur</p> <p>Jean-Pierre Doms Infrastructures Site</p>	<p><b>ACCESS SUD</b></p> <p>Stéphane Cappy Président</p> <p>Simon Schreyer Secrétaire communal</p>
---	---	--

<p><b>LIGNE CFF 131</b></p> <p>L 131 Messongex - Monthey KIV/CFF 4.75 à 5.20</p>	<p><b>VOIES DE RACCORDEMENT</b></p> <p>Martin Pütz-Peiner Chef de Team</p> <p>Jean-Michel Bultrey Chef de projets</p>	<p><b>PONT SUR LA VEZE</b></p> <p>Jean-Jacques Reber CHF</p> <p>André Hussy Chef de projets</p>
--	---	---



GENERAL  
Monthey le 19.11.2018

**SITUATION PROJETEE**

4.5.1	D	MEP	1:2000
N°PIECE	INDICE	PHASE	ECHELLE

**KURMANN CRETTON INGENIEURS SA**  
Route de Clos-Domroux 1, 1870 Monthey - 024 471 11 71, info@kang.ch

**ARC Génie Civil SA** - 1870 Monthey - info@arcgc.ch

N° INTERNE : 17041

**REFERENCES :**

Projet Vièze :  
Projet voies ferroviaires :

Plans CERT SA du 18.01.2017  
Plans Sollertia SA du 21.06.2018

