



## **SEANCE DU 31 janvier 2011**

### **Ordre du jour**

- |  |     |
|--|-----|
| 1. Ouverture de la séance, appel nominatif et approbation du procès-verbal de la séance du 13 décembre 2010  | 572 |
| 2. Terminal Transport Combiné – demande d'octroi d'un crédit complémentaire pour la constitution d'une société mixte et état du dossier  | 572 |
| 3. Trollietta – état du dossier  | 587 |
| 4. Chablais Agglo  | 588 |
| 5. Réponse aux questions posées lors des précédentes séances:  | 589 |
| 5.1 Réponse à la question de Mme Angelika Schütz sur la protection du vieux chêne à la déchetterie des Bans  | 589 |
| 5.2 Budget 2011, réponse à la question de M. Guillaume Sonnati concernant le traitement des auxiliaires  | 589 |
| 5.3 Budget 2011, réponse à la question de M. Stéphane Mathez concernant les taxes de raccordement  | 591 |
| 5.4 Réponse à la question de M. Frank Lehner concernant le développement du réseau des transports publics montheysans  | 593 |
| 5.5 Réponse à la question de M. Gérard Morisod concernant la vente faite à la Société Electrique Champéry- Val d'Illicz SA et les incidences techniques pour la commune de Monthey et les dispositions que la Commune compte prendre avec le nouveau propriétaire. | 594 |
| 6. Divers  | 595 |



**1. Ouverture de la séance, appel nominatif et approbation du procès-verbal de la séance du 13 décembre 2010**

**Intervention de M. Christian Fracheboud, président du Conseil général**

Bonsoir Mesdames et Messieurs. J'ouvre la séance du Conseil général du 31 janvier 2011. Je salue la présence du Président de la Municipalité, des conseillers communaux et généraux, de M. Jean-Pierre Posse Chancelier, de M. Daniel Comte, chef de service à la Municipalité, de M. Nicolas Herold représentant de Syngenta pour le projet Terminal Combiné, de Mme Delphine Vannay pour la prise du procès-verbal, du responsable de la salle M. Leutwiler, de Mesdames et Messieurs du public et de Mesdames et Messieurs de la presse.

La convocation vous a été adressée le 28 décembre 2010, le Conseil général a donc été convoqué dans les délais.

La parole est à notre secrétaire pour l'appel nominatif.

**Présents** : 57 conseillers généraux.

**Excusés** : M. Frank Lehner, M. André Rey, M. Antoine Schaller.

Il y a donc 57 conseillères et conseillers qui sont présents. Je constate que le quorum est atteint. Nous pouvons donc valablement délibérer.

S'il n'y a pas d'autre question, nous passons directement à l'approbation du procès-verbal de la séance du 13 décembre 2010. Est-ce qu'il y a des remarques ? Si ce n'est pas le cas, nous passons donc à l'approbation du procès-verbal du 13 décembre 2010.

**Le procès-verbal du 13 décembre 2010 est approuvé à l'unanimité.**

**2. Terminal Transport Combiné – demande d'octroi d'un crédit complémentaire pour la constitution d'une société mixte et état du dossier**

**Intervention de M. Christian Fracheboud, président du Conseil général**

Le rapporteur de la commission Edilité et Urbanisme, Mme Evelyne Bezat, va lire le préambule et la conclusion du rapport que tous les conseillers généraux ont reçu le 22 janvier 2011. Nous passerons ensuite à l'entrée en matière et, si elle est acceptée, à la discussion de détail et enfin au vote. Le document de référence est le message du Conseil municipal «Terminal de Transport Combiné – demande de crédit complémentaire», du 23 décembre 2010 que tous les conseillers ont reçu avec la convocation à cette séance.

Les documents « Constitution d'une société anonyme », « Status de Terminal Monthey SA » et « Convention d'actionnaires » tous datés du 15 novembre 2010 vous ont été remis à titre informatif. Nous ne nous prononcerons pas sur ceux-ci.

Madame Bezat, vous avez la parole.

**Intervention de Mme Evelyne Bezat, rapporteur de la commission d'Edilité et d'Urbanisme**

Terminal de Transport Combiné - demande de crédit complémentaire.

Introduction

La commission Edilité et Urbanisme du Conseil général s'est réunie le 6 janvier 2011 pour analyser le dossier proposé.



Etaient présents pour délibérer MM. Alphonse Alonso, Gabriel Fabris, Pierre-Alain Martenet, Stéphane Mathez, André Rey et Jean-Michel Rouiller, ainsi que Madame Evelyne Bezat.

La commission a bénéficié des explications apportées par M. Mariétan, président de la Ville, M. Nicolas Herold, représentant du site chimique, et M. Daniel Comte, chef du service Travaux publics et Environnement.

La commission tient à remercier ces intervenants pour leurs exposés, ainsi que pour les réponses apportées aux nombreuses questions suscitées par ce dossier.

#### Préambule

Le projet de terminal rail-route répond à une situation largement insatisfaisante, perdurant à Monthey depuis de nombreuses années, soit :

- un important trafic poids lourds dans une zone à forte densité de population,
- un stationnement inapproprié à la gare CFF, de containers contenant des matières chimiques dangereuses,
- de sérieuses perturbations de trafic dues aux passages à niveau, au voisinage de la gare CFF et de la route de l'Île-aux-Bois.

Cette situation n'est pas sans avoir mécontenté de nombreux citoyens. MM. Mariétan et Herold ont tenu à souligner l'importance du rôle joué par les habitants de Monthey dans la réactivation de ce dossier. En effet, plusieurs actions, dont une pétition signée par près de 1'300 habitants du quartier Sous-Gare, ont incité la commune à entreprendre des démarches, avec les CFF et avec le site chimique. C'est donc initialement la Ville qui s'est approchée du site chimique et non l'inverse. Il est important également de souligner l'évolution du contexte économique et l'internationalisation des entreprises présentes à Monthey. De succursales régionales, fortement implantées localement, ces firmes sont devenues des multinationales présentant un centre de décision souvent situé à l'étranger et parfois peu concerné par les soucis de la Ville. Il en résulte parfois certaines incompréhensions et une inévitable distance face au contexte suisse et à fortiori communal.

Il n'en demeure pas moins que le terminal constitue une opportunité importante pour le site chimique de par la réduction de la taxe poids lourds, que ses transporteurs seront susceptibles d'obtenir, l'amélioration conséquente de la logistique des transports et surtout, le financement considérable consenti par les collectivités publiques : Confédération, cantons, communes.

En dernier lieu, il convient de relever le fait que le projet de terminal s'est fait l'écho de la volonté fédérale de transférer le trafic poids lourds de la route vers le rail. Il s'est donc inscrit en parfaite adéquation avec l'objectif de développement des transports combinés et l'essor d'un réseau de plateformes multimodales où seuls les derniers kilomètres sont dévolus à la route.

En conclusion, le terminal rail-route constitue une opportunité unique, aussi bien pour le site chimique de Monthey que pour la ville elle-même.

Juste une petite précision, puisqu'on m'a fait la remarque, sur les différents points 1, 2 et 3 qui se trouvent dans ce dossier. C'est donc bien le point 1 sur lequel nous nous prononcerons, pas les trois autres.

#### Conclusion

La commission est convaincue de l'importance du projet de terminal rail-route pour la sécurité et le bien-être des habitants de Monthey. Elle souhaite néanmoins que, dans les négociations menées ultérieurement avec les différents partenaires, la



commune soit particulièrement attentive aux participations financières qui lui seront demandées.

En conclusion, la commission Edilité et Urbanisme, consciente de l'importance du projet de Terminal de Transports Combiné et du signal fortement négatif que pourrait constituer un refus de cet objet, se déclare à l'unanimité en faveur du crédit complémentaire demandé.

La commission invite donc l'assemblée à se rallier à ses conclusions et à approuver la demande de crédit complémentaire soumise à l'approbation du Conseil général.

Monthey, le 18 janvier 2011. Jean-Michel Rouiller Président, Evelyne Bezat Rapporteur

#### **Intervention de M. Christian Fracheboud, président du Conseil général**

Merci Madame Bezat. Mesdames et Messieurs les conseillers généraux, j'ouvre la discussion sur l'entrée en matière. Qui veut prendre la parole ?

#### **Intervention de M. Didier Cachat (PLR)**

Messieurs les Présidents, Madame et Messieurs les membres du Conseil municipal, chers collègues, cette société va nous permettre de mettre sur les rails un projet important dont la commune de Monthey devrait être la locomotive. Il nous semble important d'être dans le bon wagon. Mais trêve de références ferroviaires, le groupe PLR abonde dans le sens des conclusions de la commission Edilité et Urbanisme. Nous entrons en matière et soutiendrons ce projet.

#### **Intervention de M. Gilles Cottet (PDC)**

Messieurs les Présidents, Madame et Messieurs les Municipaux, chers collègues, le groupe PDC s'est régulièrement impliqué dans le suivi de ce projet dont la genèse est issue de la vox populi puisqu'une pétition signée par 1'300 citoyens avait incité la Municipalité à se rapprocher du site chimique, opportunité qu'elle a su mettre en œuvre. Que ce soit au travers de séances d'information ou par la voix de ses représentants dans les diverses commissions relatives, notre groupe n'a cessé de communiquer positivement sur ce projet qui offrira aux habitants de Sous-Gare, mais également à l'intérieur d'un large périmètre, une véritable métamorphose, de quoi envisager de nouveaux projets citoyens dont les vainqueurs ont, pour mémoire, déjà été désignés sur concours l'an dernier.

En parallèle, Monthey l'Industrielle se voit enfin dotée d'une structure à la hauteur de ses ambitions. Le deuxième site chimique de Suisse, avec ses développements périphériques, pourrait disposer d'une plateforme logistique qui respecte totalement les velléités fédérales, c'est-à-dire le transfert de la route vers le rail. Il n'est pas utile de dupliquer, pour cette entrée en matière, le rapport de la commission d'Edilité et d'Urbanisme qui nous offre une synthèse clairvoyante des diverses phases du projet. Vous y aurez lu, chers collègues, plusieurs opportunités d'obtenir des financements croisés consentis par les collectivités publiques. Nous relevons également que les montants des études déjà commandés sont inclus dans le coût du projet admis au subventionnement et devront être remboursés par la société propriétaire dès sa constitution. Ceci devrait suffire à lever les derniers doutes entendus ici et là. Par conséquent, le groupe PDC, à l'unanimité, partage les conclusions du rapport de la commission ainsi que la proposition de la Municipalité. Nous acceptons l'entrée en matière pour l'octroi du crédit complémentaire. Merci.



### **Intervention de M. Guillaume Sonnati (GP)**

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, tout comme la Municipalité et la commission Edilité et Urbanisme, que nous profitons d'ailleurs de remercier pour la qualité de son rapport, le groupe Gauche Plurielle est conscient de la nécessité de créer un terminal rail-route aux abords du site chimique. Une telle réalisation permettra non seulement de contribuer à l'amélioration du trafic au centre-ville et d'accroître la qualité de vie des habitants de Monthey, mais devrait également favoriser le développement d'activités propres à assurer le maintien, voire à créer des places de travail dans notre commune.

Bien que notre groupe soit convaincu du bien-fondé d'un Terminal de Transport Combiné, il s'interroge tout de même sur quelques éléments concernant la réalisation de ce projet. Tout d'abord, nous ne voyons pas d'inconvénient à manifester notre enthousiasme et à donner la première impulsion en acceptant de faire l'avance, durant quelques mois, du montant de la participation à la société Syngenta Crop Protection Monthey SA. Par contre, en lisant la convention d'actionnaires, nous ne comprenons pas pourquoi la commune de Monthey accorderait ce prêt de CHF 499'200. -- sans intérêt ? En effet, pour quelles raisons notre Ville devrait-elle payer à perte, à moins que cela ne soit pas le cas, un intérêt sur ce montant en lieu et place de l'emprunteur ? Ensuite, rejoignant en cela les préoccupations de la commission Edilité et Urbanisme, la Gauche Plurielle demande à la Municipalité d'être particulièrement vigilante à propos du financement global des nombreux éléments connexes au projet de Terminal de Transport Combiné comme, par exemple, la route d'accès au terminal, et de s'assurer que les coûts de ceux-ci soient répartis de manière équitable en fonction des avantages retirés par chacun des partenaires. Enfin, notre groupe politique souhaite, tout comme la commission Edilité et Urbanisme, que le projet d'assainissement du Pont Rouge, qui constitue une priorité environnementale pour la commune, soit coordonné avec la réalisation du terminal. A ce sujet, à la lecture du rapport de la commission et en examinant l'organigramme présenté, nous avons été surpris d'apprendre que la future société, dont les frais de fonctionnement seront financés, dans un premier temps, à hauteur de 100%, puis de 52% par Monthey, chapeautera le dossier « Assainissement du Pont Rouge ». En effet, à moins que quelque chose ne nous ait échappé, nous avons toujours cru comprendre que cela était de l'entière responsabilité du site chimique et, concrètement aux terrains Giovanola, ne devrait rien coûter à notre Ville. Nous aimerions donc avoir quelques éclaircissements à ce sujet et être rassurés sur le fait que le principe du pollueur payeur sera bel et bien respecté et que la collectivité publique n'assumera pas de manière indirecte des coûts dont elle n'est absolument pas responsable.

Pour terminer, la Gauche Plurielle accepte l'entrée en matière et vous informe, d'ores et déjà, que notre groupe acceptera, en principe, le crédit complémentaire de CHF 1'040'000. -- demandé par la Municipalité.

### **Intervention de M. Eric George (EPM)**

Messieurs les Présidents, chers collègues, déclaration du groupe de l'Entente Pour Monthey au Conseil général :

Les appels successifs de la Municipalité au Conseil général pour le financement de multiples études concernant un hypothétique « Terminal » témoignent d'une volonté de saucissonner un crédit global, en importantes fractions, soigneusement étalées dans le temps.



Le seul problème qui intéresse notre population est la sécurisation des transports des matières dangereuses. Elle implique donc de mettre à l'écart des zones habitées les wagons concernés. Cela n'a rien à voir avec les caractéristiques d'un terminal rail-route qui constitue un second projet qu'on a greffé sur le premier objectif. Dans cette optique, notre groupe se déclare clairement d'accord d'entrer en matière sur un vaste effort concernant la mise en sécurité de certains transports dangereux destinés au site chimique. Il pourrait même donner son aval à un investissement de quelques millions, à fonds perdus, pour ce seul but garantissant la sécurité de notre population.

Toutefois, nous nous distançons clairement d'un projet qui verrait la commune gérer une société dont l'activité ne concernerait en rien ses attributions. Les Montheysans attendent de nous autre chose qu'un terminal rail-route, mais bien plutôt des infrastructures plus proches de leurs préoccupations. Il pourrait s'agir d'écoles mieux adaptées, de routes efficaces, d'une place centrale plaisante, de possibilités de transports adéquates, d'un couvert et de nombreux aménagements urbains indispensables ainsi que d'autres efforts dans les domaines des sports et de la vie associative.

Or, la commune de Monthey est, aujourd'hui, l'unique partenaire déclaré qui assume d'importants investissements successifs et publics. De manière déconcertante, elle se trouve face à la seule entreprise Syngenta, dont personne ne connaît sa part de dépenses réelles ou virtuelles liées à ce projet. Quant aux trois autres sociétés du site, elles ne sont même pas parties prenantes du projet !

En conséquence, la commune de Monthey en est réduite à prêter de l'argent à un partenaire immensément plus puissant au plan financier. En effet, alors que notre marge d'autofinancement se situe largement en dessous des 10 millions, il se trouve que Syngenta a versé en 2010 la somme de CHF 1'250'000'000. -- de dividendes à ses fidèles actionnaires. Grâce à nous, les Montheysans sauront dorénavant que le plus faible et le moins concerné assumerait la majorité des risques ! Si l'une des trois sociétés du site peut trouver un certain avantage à ce terminal, la ville de Monthey n'en a aucun besoin particulier. Dans cette optique, il est déconcertant de constater que la commune disposerait d'une part majoritaire dans la future société alors qu'elle a autre chose à faire qu'à intervenir dans ce domaine privé et totalement étranger à sa mission.

Au plan financier, nous déplorons que le projet proposé ne comporte aucun business plan ainsi qu'aucune étude de marché. De plus, le concept même de l'éventuelle société reste opaque. A titre de comparaison, nous déplorons que personne n'ait encore assisté, de manière publique, à l'inauguration de BioArk, largement financée par la commune depuis près de 10 ans. A nos yeux, il faudrait véritablement commencer par faire le bilan de tous ces anciens investissements avant d'avoir l'audace de mettre sur pied une nouvelle société. Pour illustrer ce problème du terminal rail-route, nous affirmons que la commune, via la nouvelle société, serait très directement à la tête d'une entreprise exposée à la concurrence. Elle déléguerait son représentant à une assemblée encore indéfinie de ses actionnaires.

Pour revenir à la préoccupation qui est la nôtre, à savoir la sécurité du transport des matières dangereuses nécessaires au site chimique, le projet montre que la manœuvre des wagons serait effectuée sous les fenêtres des habitants de la rue des Saphirs du quartier Prévaille et de la Plantaud. Il ne serait donc déplacé que de quelques centaines de mètres par rapport à la situation actuelle. D'où notre première question : que pourra faire la Municipalité lorsque ces habitants se



manifesturons en temps utile par le biais d'une initiative semblable à celle des 1'300 signataires du quartier Sous-Gare ? En notre qualité de membre du législatif, et c'est là notre deuxième question, nous voulons savoir quand notre Conseil sera amené à prendre la décision déterminante pour entreprendre la réalisation globale du projet, cela en conformité avec des dispositions légales. Nous parlons bien de la décision qui ouvrira la période du délai référendaire. Bien que très élevées, les sommes déjà engagées ne correspondent, pour l'instant, qu'à une modeste part du paquet final. Quelle que soit l'évolution des études et des engagements à venir, notre Conseil se doit d'être vigilant, afin que l'on ne considère pas ces décisions en cascade comme l'acceptation, par paliers et sans retour, de ce projet.

Une autre remarque importante se rapporte au site même prévu pour l'implantation de ce terminal rail-route. Vous savez comme nous qu'il pose encore de très sérieuses questions liées à l'assainissement de la zone. Enfin, et c'est là notre troisième question : quelles autres variantes de sécurité avez-vous étudiées ? Cas échéant, merci d'adresser au Conseil général tous les documents y relatifs.

Conclusion.

Le groupe de l'Entente est disposé à consentir un réel effort financier pour sécuriser le transport des matières dangereuses destinées au site chimique. Toutefois, il se déclare non convaincu avec l'actuel projet de terminal rail-route. En conséquence, il vous demande d'utiliser les fonds éventuellement alloués ce soir dans un but limité à la sécurisation des transports dangereux.

Monthey, le 31 janvier 2011.

#### **Intervention de M. Christian Fracheboud, président du Conseil général**

Merci Monsieur George. Avant de voter l'entrée en matière, je propose que la Municipalité présente le projet. Je passe la parole à M. le Président.

#### **Intervention de M. F. Mariétan, président de la Municipalité**

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, la qualité du rapport de Mme Bezat, les interventions de M. Cachat et de M. Cottet m'auraient largement dispensé d'intervenir, étant donné que vous avez mis le doigt sur ce que je souhaitais mettre en exergue avant la présentation du dossier, à savoir le fait que c'est bien pour répondre à une problématique montheyenne, à une problématique urbaine de notre ville que ce projet a été mis en route. Cela a été dit. Je n'insiste pas. Avant de laisser le soin à M. Comte et à M. Herold, qui nous fait l'amabilité d'être là ce soir pour apporter le point de vue du site et la perception qui est la leur quant à cette réalisation, je répondrais très brièvement à quelques inquiétudes, notamment de la Gauche Plurielle. Bien évidemment, s'agissant de la vigilance pour les éléments connexes de cette réalisation, vous pensez bien que, de toute façon, vous en aurez toujours, même à travers la constitution de la société. La société va manager le projet en tant que tel. Tous les frais connexes, quelque part, reviendront forcément à travers le budget ou autre. A ce niveau-là, la vigilance, vous aurez tout l'occasion de l'exercer si, d'aventure, ce n'était pas notre cas.

Pour l'assainissement du Pont Rouge, il y a manifestement mal donné puisqu'évidemment la société que nous allons constituer n'a strictement rien à faire avec l'assainissement du Pont Rouge. Il est clair que les choses sont coordonnées. Notre ingénieur de ville pourra mieux l'expliquer que moi. La seule chose que je peux vous dire, parce qu'effectivement c'est une des préoccupations que nous avons, c'était que le projet du terminal, sous une forme ou une autre, n'entrave pas, compte tenu des moyens financiers liés à l'assainissement du Pont Rouge, l'exécution qui est primordiale pour nous. Je peux vous dire que c'est le cas. La



seule chose que je suis autorisé à dire c'est que c'est CIMO qui s'occupe du suivi de ce dossier et que le début des travaux devrait être agendé au début du second semestre 2011.

Enfin, quant à la dernière remarque que vous aviez formulée, la convention d'actionnaires prévoit effectivement, cas échéant, un prêt à Syngenta. Cela me fait sourire, mais j'ai un certain plaisir lorsque, comme responsable public, je peux montrer à des grandes sociétés multinationales que cela va plus vite dans le public que dans le privé. Il y a un petit problème au niveau de la direction qui est simplement lié à des procédures qui leur sont propres. Il est même très vraisemblable qu'on n'ait pas besoin de procéder de la sorte. Effectivement, il n'était pas prévu d'intérêt parce que c'est sur un laps de temps très court et puis, le loyer de l'argent aujourd'hui étant ce qu'il est. Mais, très vraisemblablement, cela ne sera même pas nécessaire. On fait cette demande pour pouvoir aller de l'avant parce que, je vous le rappelle, la constitution de la société maintenant est une exigence de l'OFT qui veut avoir un interlocuteur. Je précise bien que c'est une société de propriétaires et non pas une société d'exploitants.

Pour le reste, je ne veux pas épiloguer longuement sur l'intervention du représentant de l'Entente qui, manifestement, n'a pas saisi la portée du dossier. Au départ, nous étions partis effectivement dans un souci purement lié à l'aspect sécuritaire. La plus-value de ce projet, au-delà des grands principes liés à l'environnement, au développement durable (on sait qu'aujourd'hui ce type de démarche est largement soutenu par la Confédération, c'est pour cela qu'on est subventionné si tout va bien à 80%), c'est d'avoir pu, à travers les aspirations, le développement de Syngenta, élargir ce projet parce qu'au départ nous nous étions tout simplement approchés des CFF avec un projet qui se situait le long de la rue des Saphirs. Aujourd'hui, nous arrivons avec un projet qui a une autre dimension et qui nous permet surtout de pérenniser l'implantation du site chimique à Monthey. Je crois qu'il n'y a pas à plaider longuement l'apport et l'importance primordiale d'une telle démarche. Je rappelle simplement qu'il appartient au pouvoir public, en général, d'offrir ce qu'on appelle des conditions cadres. On ne saucissonne rien du tout, Monsieur George, à partir du moment où, cela a été relevé par le rapport de la commission et par M. Cottet, la SA va rembourser les montants versés à ce jour. Je crois que, dans ce domaine-là, nous sommes parfaitement à l'aise. Bien évidemment, si nous en sommes là aujourd'hui (on aurait espéré pouvoir apporter la décision de l'OFT ; elle est imminente) évidemment qu'il y a eu des études préalables. Je peux vous donner simplement les conclusions de la pré-étude qui avait été faite par un bureau spécialisé et qui arrivait à la conclusion que notre projet offrait plus de potentiel que celui de Chavornay qui sert de référence en Suisse Romande.

Voilà, je n'en dis pas plus pour l'instant et je laisse le soin à M. Comte et à M. Herold de nous développer les choses.

#### **Intervention de M. Daniel Comte, chef de Service "Travaux publics et environnement"**

Merci Monsieur le Président.

J'avais dans l'idée de vous faire une présentation de la situation actuelle du projet avec un rappel de l'évolution de ce dossier et quelques slides un petit peu imagés. Je vois que chacun des partis a étudié assez profondément le dossier, que le compte rendu de la commission a été extrêmement précis, c'est d'ailleurs pour cette raison que je vais être assez rapide sur cette présentation. Cela sera



simplement des points, je dirais, marquants, des points pivots de l'évolution du dossier et surtout des objectifs que nous nous sommes fixés dans le cadre de la fondation de cette société.

Tout d'abord, le Terminal de Monthey SA (il faut le dire, cela sera le nom, nous l'espérons, de cette nouvelle société), comme l'a dit M. le Président, sera une société propriétaire et non pas une société exploitante.

Deuxième chose, les origines du projet.

Très brièvement. La pétition des riverains, elle a été évoquée, portait surtout sur les nuisances liées aux manœuvres ferroviaires, au bruit et aux fréquentes fermetures des passages à niveau de la Gare et surtout de l'avenue de l'Industrie. Elle portait sur un autre aspect du transport ferroviaire, ce sont les nuisances liées au transbordement qui se joue actuellement sur la place de la Gare, via un terminal privé notoirement connu qui engendre énormément de bruit dans une zone fortement bâtie et une circulation de poids lourds particuliers qui sont des poids lourds de 44 tonnes autorisés pour le transfert rail-route ; ces poids lourds passant en zone urbaine et fortement bâtie. Enfin, ces deux éléments ont amené les gens et la population montheyenne à craindre des accidents.

Les premières démarches de la commune c'était très simplement un premier contact avec la société gérante et exploitante du site chimique, c'est-à-dire CIMO qui très rapidement s'est approché des CFF pour voir la faisabilité d'une nouvelle connexion ferroviaire. On s'est rendu compte très rapidement que l'interlocuteur privilégié dans ce cadre-là était la société Syngenta puisqu'exploitante de toute la logistique du site, qu'elle soit ferroviaire ou routière. Ensemble, nous avons convenu d'étudier un nouvel accès ferroviaire et d'y associer l'étude d'un terminal en dehors des zones bâties pour sortir toutes les nuisances que je viens de vous évoquer.

Les objectifs de cette démarche ainsi que les avantages que nous avons très rapidement pu relever à l'examen sont les suivants. Toutes les nuisances sont hors des zones bâties, à une limite près comme l'a relevé Monsieur le représentant de l'Entente, c'est que la limite des voies de raccordement se situe à la limite et non pas sous les fenêtres des zones bâties de la rue des Saphirs, qu'on déplace un trafic, non seulement de 44 tonnes, qui est celui qui transfère les containers du rail à la route ou de la route au rail, mais aussi par le biais d'un nouvel accès routier au site, tous les 40 tonnes de la route des Aunaires ainsi que tout le trafic léger qui, par les diverses voiries communales, accède maintenant sur la rue de l'Ile-aux-Bois pour accéder au site chimique. A terme, ce trafic léger devrait venir par le giratoire des Tardys, par des zones non bâties, par le biais d'une nouvelle loge d'accès. On libère, il faut bien relever cela, une surface à bâtir de l'ordre de 30'000m<sup>2</sup> dans la zone de la Gare, une zone qui appartient pour la majeure part aux CFF, mais pour une bonne partie aussi à la commune de Monthey et, vous l'avez relevé tout à l'heure, qui a fait l'objet d'un concours d'architecture l'année passée. On va diminuer de l'ordre de 50% les fermetures du passage à niveau de la rue des Saphirs et de l'ordre de 20% les fermetures de passages à niveaux de la Gare en supprimant ces constitutions de convois industriels. Enfin, on pérennise le site, cela a été dit et, on développe, cela n'a pas été dit, une nouvelle activité économique. Ce terminal est un terminal éminemment public. Le site chimique sera bien évidemment le principal client de ce terminal dans les premières années de sa constitution. A terme, l'idée est de récolter des nouveaux clients, des nouveaux utilisateurs par le biais de la société exploitante sur un rayon de 50 à 70 kilomètres autour de ce terminal par des mesures incitatives fédérales qui sont la suppression



de la taxe RPLP pour ces connexions dans ce rayon-là. Donc, c'est un développement d'activités économiques qui non seulement pérennisent le site, mais créent des nouveaux emplois et de nouvelles activités.

Je vous rappelle brièvement ce que c'est ce terminal. Voilà un plan. La plateforme dont on parlait tout à l'heure se situe ici, rive droite de la Vièze, avec la nouvelle connexion sur le long de la route des Saphirs. Vous voyez là des bâtiments industriels, en outre le dépôt des travaux publics et l'usine Djeva. La nouvelle connexion routière viendra du giratoire des Tardys, ici, à travers des zones agricoles pour amener les poids lourds d'échange avec le terminal et les voies ferroviaires à construire au travers de la Vièze. Un nouvel accès routier est prévu ici au site chimique qui permettra, notamment, d'amener toute la clientèle et toutes les livraisons de 40 tonnes directement à partir du giratoire des Tardys sans passer par des zones bâties. Je vous passe tous les détails. Cela a déjà été présenté à plusieurs reprises.

Le fonctionnement en soi. On prend simplement à l'aide d'une grue, qui mesure 16 mètres de haut environ sur 44 mètres de large ou de long, cela dépend du sens où on se place (vous voyez ici la ligne du Tonkin), des containers que l'on va charger sur des camions ou vice versa ou entreposer, ici sur la plateforme en soi du terminal. On envisage aussi, dans le cadre de ce projet, de permettre le nettoyage de ces containers pour des utilisations diversifiées.

Situation actuelle. Nous sommes en attente, M. le Président l'a dit tout à l'heure, (on a encore eu un téléphone ce matin avec notre mandataire à Berne, donc la société Rapp Infra), de la décision de subventionnement de l'OFT. Elle est imminente. Le dossier a été admis à l'examen. Il a été contrôlé par un mandataire externe privé de l'Office Fédéral des Transports qui l'a admis aussi. Nous n'attendons pas de savoir s'il est subventionné, mais de savoir à quelle hauteur il sera subventionné. La deuxième chose que nous attendons est une décision ce soir pour la constitution de la société propriétaire du terminal. Ce qui est en cours actuellement encore ce sont des travaux annexes qui sont à charge de la commune ou du site ou des deux. La modification du plan d'affectation des zones, pour pouvoir implanter le terminal, est un travail à charge de la commune manifestement. Les discussions avec la commune partenaire de Massongex, qui est touchée par l'accès au terminal, qui est touchée par les modifications du plan d'affectation des zones, qui est touchée par une partie de nuisances malgré tout sur son territoire, sont en cours avec le Président Mariétan. L'étude du pont ferroviaire pour le terminal a été lancée. Il s'agit d'un pont particulier puisqu'il doit tenir compte des problèmes du plan des dangers de la Vièze et du projet de sécurisation donc des hauteurs de crues, des gabarits hydrauliques. Ce projet entre dans le cadre du subventionnement fédéral. L'étude de la nouvelle route d'accès site et terminal, elle aussi est subventionnée. Le canton nous a assuré d'entrer en matière sur un classement cantonal de cet accès. Ce qui revient à dire qu'un classement cantonal représente une prise en charge de 75% du coût de l'ouvrage par le canton. Enfin, il y a un nouvel accès routier au site qui est à l'étude par nos collègues du site chimique, notamment la société Syngenta, pour lequel des recherches de subventions sont en cours. Une étude de nouvelle voie de raccordement au site, un deuxième dossier a été déposé à l'Office Fédéral des Transports concernant ce raccordement particulier qui devrait bénéficier d'un subventionnement de l'ordre de 40 à 50%. Et enfin, nous sommes intervenus auprès de l'Etat du Valais pour qu'il participe à la constitution de la société et, au pire, qu'il fasse en tout cas partie du Conseil d'administration de celle-ci. Nous



organisons cinq à six fois par année des séances avec tous les services concernés de l'Etat pour coordonner les différents projets situés sur le lieu du projet.

Les objectifs. Très rapidement, constituer la société, c'est elle qui va adjuger le mandat de projet pour l'établissement du dossier d'enquête. Cela ne sera plus ni la commune, ni Syngenta. Cela sera la société Terminal de Monthey SA. Un objectif très important est l'obtention de fonds pour la part non subventionnée qui peut être représentée par des prêts commerciaux, par des partenaires privés non encore connus auprès desquels nous allons démarcher, par d'autres partenaires de collectivités publiques, l'Etat, c'est déjà fait, d'autres communes, etc.

La conclusion et c'est important, un accord intercommunal avec l'autre commune partenaire de Massongex, puisqu'elle est touchée dans son territoire par ce projet. Enfin, et là je vous montrerai le calendrier tout à l'heure, c'est la mise à l'enquête publique du projet cette année encore donc en 2011.

Les moyens que nous nous sommes donnés c'est de mettre en place une structure de conduite, qui a prêté à confusion tout à l'heure, je vais donner quelques précisions. C'est d'adjuger un mandat complémentaire de coordination des projets. Ce n'est pas l'élaboration du projet pour le dossier de mise à l'enquête, c'est un mandat qui va coordonner les différents projets de la zone : l'élargissement du lit de la Vièze, l'assainissement du Pont Rouge, la construction du terminal, la construction du nouvel accès sur le site chimique, la construction de la route, les modifications internes au site chimique, notamment au niveau logistique. Ces diverses démarches auprès des autorités fédérales, cantonales et communales concernées, et enfin la recherche de partenaires financiers que j'ai citée tout à l'heure.

Voilà la structure de conduite qui a prêté à confusion parmi vous tout à l'heure. Cela a été relevé. Vous voyez là l'organigramme de ce que va être la suite du travail. Ce n'est pas un organigramme définitif, mais un organigramme de travail où on trouve, sous Terminal de Monthey SA, la société propriétaire. Pour l'appuyer dans ses démarches, elle va bénéficier d'un comité de construction dans lequel seront représentés la commune de Monthey et la société Syngenta ainsi qu'un consultant externe spécialisé dans le développement des terminaux. Il s'agit de la société Matrix de Zürich.

Au niveau exécutif, une direction de projet sera assurée par le bureau Rapp Infra. Ce bureau Rapp Infra est responsable de l'exécution du projet du terminal, par contre, il est responsable de la coordination de tous les autres projets qui figurent en dessous de lui dans l'organigramme.

Enfin, pour tout ce qui regarde l'interne du site chimique, on a une gestion par l'ingénierie du site qui va elle, gérer tous les aménagements internes, routiers, ferroviaires et la refonte de la structure logistique du site. Restent à charge de la commune : la modification du plan des zones, je l'ai citée tout à l'heure, la libération des terrains à construire à faire en collaboration avec Syngenta, sachant que cette société est propriétaire d'à peu près le 80% des terrains concernés par le projet et puis, avec le canton, d'élaborer le projet et la mise à l'enquête de la route d'accès au terminal.

Le calendrier. Février 2011, si tout va bien, constitution de la société. Tout de suite après, adjudication des mandats. Donc, mandat de projet et mandat de coordination par la société. Enfin, de février à juin, finalisation de toutes les démarches en cours, c'est-à-dire obtention des accords de principe de toutes les instances concernées, canton, Office Fédéral des Transports pour les voies de raccordement ou autres subventionnements à trouver dans l'intervalle via, par



exemple, la promotion économique cantonale. A l'automne de cette année, réception d'un projet définitif, donc le projet 0 comme on l'appelle, qui nous permet de finaliser la modification du plan des zones et de mettre à l'enquête publique ce projet de terminal.

Les coûts. Constitution de la société, vous avez pu le lire, 2 millions de capital action : 52% à charge de la commune de Monthey, soit CHF 1'040'000. --, 48% à charge de la société Syngenta. C'est le début de la société. Ce sont des choses qui peuvent évoluer par l'acquisition de nouveaux partenaires, qu'ils soient privés ou publics. Les mandats et les dépenses au 31.12.2010 sont les suivants : la commune de Monthey a dépensé CHF 422'162. --, vous l'avez vu dans le rapport de la commission de Gestion ou entendu, Syngenta a dépensé environ CHF 350'000. -- d'études internes liées à la mise en œuvre du terminal par rapport aux interactions internes.

Les estimations de frais à venir. La société du terminal doit confier environ CHF 950'000. -- de mandat pour aboutir au dossier de mise à l'enquête du projet. Elle doit rembourser à la commune la part que celle-ci a avancé et reconnue au subventionnement soit les CHF 422'162. --. La commune doit, quant à elle, poursuivre les études de modification du plan des zones, d'études environnementales liées à la route, d'études d'impact, notices, etc pour environ CHF 150'000. --. Quant à Syngenta, elle doit poursuivre des études à l'interne notamment, et M. Herold nous en parlera plus en détail, mais, pour les voies de raccordement, pour la logistique à l'interne du site, pour le raccordement ferroviaire, le tout pour environ CHF 600'000. -- encore à venir.

Voilà au niveau des coûts. C'était la conclusion de cette présentation et je vous remercie.

#### **Intervention de M. Christian Fracheboud, président du Conseil général**

Merci Monsieur Comte. La parole est maintenant à M. Herold, représentant de Syngenta pour ce projet.

#### **Intervention de M. Nicolas Herold, représentant de Syngenta pour le projet Terminal Combiné**

Mesdames et messieurs, bonsoir, merci de me recevoir ce soir et de me donner l'opportunité de vous dire quelques mots par rapport à la vision de ce projet ambitieux pour le site chimique de Monthey.

J'ai écrit ici « site chimique de Monthey » parce que contrairement peut-être à ce qui a pu être compris, au niveau du site chimique, il y a une coordination à ce sujet. Les directions respectives ont été régulièrement impliquées dans les discussions liées à ce projet. Si je suis ici ce soir et qu'on a surtout parlé de l'entreprise Syngenta, c'est que l'entreprise Syngenta est d'abord l'entreprise qui a, en termes de logistique, les plus gros volumes. Cela représente à peu près 70% des volumes actuellement manutentionnés, transportés par le rail sur le site. A ce titre, nous sommes responsables, en ma personne, au niveau du service logistique, de la coordination de l'entier de la manœuvre sur le site ainsi que de la majeure partie des transports par routes internes. Ce contact entre la commune et le site s'est tout naturellement fait au fil des mois et des années finalement, en priorité, par l'entreprise Syngenta.

Un seul slide, j'ai une moins belle présentation que M. Comte, un petit préambule quand même. Cela a été dit à plusieurs reprises ce soir déjà. Les sociétés sur le site chimique de Monthey aujourd'hui, un petit peu, qu'est-ce que c'est ? Il y a eu une évolution qui a été énorme en l'espace d'une trentaine d'années. Je n'étais pas là



pour en témoigner. Il y en a d'autres dans cette salle qui pourraient mieux en parler que moi. D'abord, c'était une seule société. Les Montheysans parlent encore aujourd'hui de la Ciba. C'était Ciba-Geigy. C'était une société internationale, mais c'était une société suisse avec un siège à Bâle, avec un encadrement qui était en majeure partie suisse dans les organes de décision avec une connaissance politique aussi de ce pays. C'était des cadres qui avaient fait les mêmes écoles souvent, qui avaient fait de la chimie au Poly à Lausanne ou au Poly à Zürich notamment. C'était des gens qui étaient aussi souvent dans l'armée et qui avaient, à ce titre-là, des réseaux et un mode de fonctionnement très différent d'aujourd'hui. Aujourd'hui, ce sont quatre sociétés, en particulier trois qui sont des multinationales. La seule qui ait encore son siège en Suisse c'est la société Syngenta que je représente. Aujourd'hui, pour des sociétés de ce type, avoir son siège en Suisse, cela ne veut pas dire être une société suisse pour autant. Ce sont des sociétés qui vont, à travers les atouts qu'elles ont dans le monde, choisir les endroits qui leur paraissent en termes de stratégie, en termes de sécurité, en termes de légalité, en termes d'efficacité, pour leur efficacité économique les plus pertinents. On a la chance au niveau du comité de direction de Syngenta d'avoir encore des Suisses voire des Montheysans qui sont là. Je dis que c'est encore une chance parce que je ne sais pas de quoi sera fait l'avenir, quand je dis l'avenir, c'est dans vingt ou trente ans. Je peux vous dire que, à ce titre-là, ce soir je parle comme responsable logistique, comme employé Syngenta, mais je ne peux pas dissocier totalement mon statut de citoyen montheysan par rapport à ceci et de penser à l'activité pour le futur et pour ces prochaines dizaines d'années par rapport au site de Monthey.

J'aimerais venir sur le deuxième point de mon préambule, c'est le soutien des autorités à l'industrie locale. Je pense qu'il y a un réel rôle qui peut être joué dans notre monde aujourd'hui, un monde de compétition (que cela nous plaise ou pas, c'est la réalité) au niveau international. Les autorités peuvent jouer un rôle en créant les conditions cadres qui vont être déterminantes pour le choix des dirigeants de ces multinationales. Je reviendrai sur les atouts du projet parce que ce sont ces éléments qui sont en lien avec ceci. Ce sont des éléments liés à la sécurité, liés à la loi et liés aussi à l'efficacité des installations en place.

Au niveau de l'état d'avancement, j'aimerais insister sur le fait parce qu'il y a aussi peut-être eu une certaine confusion à ce sujet. Les frais d'étude engagés en interne au niveau du site chimique ne sont pas négligeables, puisque c'est vrai, il faut le reconnaître, je pense que la commune a dans ce dossier jouer un rôle prépondérant et moteur qui a permis de déclencher pas mal de choses. Nous avons engagé à ce jour en termes d'études annexes internes, mais mandaté des sociétés externes. Quand on dit internes au site, mais bien avec des factures qui ont été payées pour un montant de l'ordre de CHF 350'000. --. Cela a été précisé par M. Comte. Il a précisé également que pour cette année 2011, on a devisé environ CHF 600'000. -- d'étude en terme d'optimisation de la logistique interne, parce qu'une telle installation qui vient à proximité du site chimique va nous imposer de repenser complètement les flux qui sont ce qui sont aujourd'hui et notre mode de fonctionnement. Cela nous oblige à nous engager dans l'analyse d'une nouvelle connexion ferroviaire au réseau interne du site chimique. Il y a aussi des éléments liés à la destruction de certains bâtiments. Il y a les plus vieux bâtiments de l'usine qui sont situés aujourd'hui pratiquement tout le long de la rue des Saphirs. Ces bâtiments vont être démolis. Dans un de ces bâtiments, nous avons les installations qu'on appelle du pilote, donc des installations qui nous permettent de lancer les



premières quantités réduites en production, de faire des tests, de faire des essais à ce niveau-là. Ce bâtiment va être remplacé ailleurs.

Nous avons un support clair des directions locales. Je l'ai évoqué, puisque régulièrement, dans le cadre d'une réunion qui s'appelle le COMO qui est une réunion mensuelle des directions des différentes sociétés sur le site, ce projet a été présenté. Dans le cadre du dossier qui a été déposé à l'Office Fédéral des Transports, pour la demande de subventions, il contient une lettre signée par les différentes directions qui supportent ce projet.

Le souci de mettre Syngenta en avant a aussi été un souci de simplification dans les décisions qui doivent être prises au niveau de la société Syngenta en particulier et au niveau du site. Comme l'a mentionné M. Mariétan, cette transformation au niveau des sociétés n'a pas forcément amené de la simplification dans les chemins de décision, ce qui fait dire à M. Mariétan que le public peut être plus efficace que le privé. Je suis obligé de reconnaître effectivement que, dans ce cadre-là, aujourd'hui dans la société qui m'emploie comme les autres sociétés du site, il y a toute une série d'étapes obligatoires à respecter pour arriver à un feu vert final surtout quand on parle de plusieurs millions, voire dizaines de millions en investissement et que ceci ne va pas sans autre. Pour vous dire que les processus d'approbations sont effectivement lancés au siège central, nous sommes plusieurs à nous déplacer actuellement toutes les semaines pour faire avancer ce projet. Je peux vous dire qu'effectivement c'est en bonne voie.

Les atouts du projet. C'est déterminant pour le futur et la pérennité du site. Il faut être clair que ceci améliorera dans la durée grandement la sécurité des opérations qui sont faites. J'insiste sur le fait que, aujourd'hui, ce qui est fait est sûr et légal, mais que, suivant l'évolution des législations, des questions pourraient se poser. Cela améliore grandement la sécurité, c'est un des premiers paramètres qui est jugé par nos chefs. Cela contribue aussi au respect des normes légales, c'est le deuxième paramètre fondamental qui est examiné par nos chefs dans tout projet : est-ce que c'est sûr, est-ce que c'est légal ? Cela diminue objectivement la pression sur l'environnement avec la promotion du rail. A ce titre-là, j'aimerais dire que ce n'est pas seulement, quand j'ai entendu avant la multiplication de projets ou le saucissonnage de projets, c'est bel et bien un tout. Il faut savoir qu'avec l'internationalisation de notre monde économique, les échanges se font toujours plus à l'échelle globale, à l'échelle mondiale et, que les volumes qui sont importés ou exportés outre mer sont systématiquement mis dans des containers voire des ISO tanks. C'est là où il y a la nécessité de bénéficier d'installations de transbordement de ce type. C'est quelque chose qui a énormément évolué là aussi en trente ans. Il y a trente ans, la plupart des matières premières qui arrivaient sur le site chimique de Monthey venaient du continent et étaient acheminées soit dans des wagons de chemin de fer couverts soit dans des wagons citernes. Aujourd'hui, une bonne partie de nos marchandises, qu'elles soient en arrivage ou en expédition, doivent être mises à un moment ou un autre sur des bateaux, c'est pour cela qu'il y a ce développement de transport multimodal. Aujourd'hui, cela représente environ la moitié des volumes du site, ce type de containers et d'ISO tanks. Tous les paramètres, cela ce n'est pas moi qui le dis, au niveau logistique démontrent que c'est quelque chose qui va encore prendre de l'importance.

L'aspect de la pérennité du site. C'est là, je dirai, que comme politiques, vous avez une décision à prendre et que vous pouvez contribuer à ceci. Cela permettra aux entreprises qui sont sur le site et, cela sera aussi un argument pour place à l'avenir de nouveaux produits et de développer de nouvelles installations, cela a la



possibilité clairement d'optimiser les processus et l'importance de l'infrastructure qui fait aujourd'hui la différence. Si le site de Monthey a traversé tous les tremblements de terre, je dirai, qu'il y a eu dans le monde économique et dans le monde de la chimie avec l'existence aujourd'hui des différentes sociétés que vous savez sur le site, c'est parce que, depuis des dizaines d'années, il y a eu des gens fantastiques qui ont travaillé sur le site, il y a eu des visionnaires, des gens qui ont développé des infrastructures qu'aujourd'hui peut-être on ne ferait plus ou plus comme cela. Grâce à la qualité de ce travail, malgré des restructurations, malgré des fusions, c'est non seulement grâce aux ouvriers et aux collaborateurs qui sont sur le site, par la qualité de leur travail, mais c'est aussi par cette qualité de l'infrastructure qui permet la rationalisation des processus de production. En soutenant ce projet, vous pouvez soutenir la pérennité du site et les places de travail qui sont liées dans la durée. Merci pour votre attention.

#### **Intervention de M. Christian Fracheboud, président du Conseil général**

Merci Monsieur Herold. Est-ce que le Conseil général veut encore prendre la parole dans le cadre de l'entrée en matière ? Vous aurez de toute façon tout le loisir de poser des questions après. Si ce n'est pas le cas, nous allons passer au vote de l'entrée en matière.

#### **L'entrée en matière est acceptée à l'unanimité.**

Nous passons maintenant à la discussion de détail et ensuite au vote. La parole est au Conseil général.

#### **Intervention de M. Christian Mayor, PLR**

Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs de l'exécutif, Messieurs les invités, chers et estimés collègues, Monsieur le Président Mariétan, est-ce que je pourrais avoir quelques renseignements en ce qui concerne les relations de la commune de Monthey avec la commune de Massongex, est-ce que cela a été des relations parasites ou des relations agréables ? Qu'est-ce que cela a impliqué comme décisions à prendre pour la commune de Monthey ? Parce qu'une fois il faudra bien que l'on se pose quelques questions sur ces communes qui nous entourent ! Merci.

#### **Intervention de M. F. Mariétan, président de la Municipalité**

Je me disais bien que si une question de cette nature devait être posée, elle ne pouvait l'être que par notre ami Christian Mayor. Ce n'est pas forcément parce qu'on a des difficultés avec l'un de nos voisins ou qu'on en a eu, difficultés qui sont en phase d'apaisement, qu'on va forcément les retrouver de l'autre côté. Il y a une grande inquiétude du côté de la commune de Massongex dont le territoire est un petit peu étriqué à travers les différents projets, correction du Rhône, la Vièze ou autre. C'est un souci clairement manifesté par le Président de la commune. Là aussi, je sais qu'au niveau du Conseil municipal tout le monde ne partage pas la même vision des choses. Le Président de la commune est invité à nos copil, il reçoit les PV. A ce jour, la seule discussion qui a posé véritablement problème, parce qu'il y a des propositions concernant les accès. Il y a quelques souhaits qui sont manifestés qu'il conviendra d'examiner sous l'angle de l'opportunité du coût. Il y a eu jusqu'à ce jour un problème, très clairement. Nous voulions (cela rejoint la question posée par la Gauche Plurielle par rapport à la coordination avec le Pont Rouge, ce sont deux procédures distinctes) que la piste d'accès soit définitivement celle de la route d'accès pour le terminal. Pour ne pas retarder les choses, il y a eu



une opposition de la commune de Massongex. Nous avons admis cette opposition. Cela veut dire que cette opération-là ne s'est pas faite comme on l'a souhaitée. A ce jour, c'est la seule divergence parce que, compte tenu, je l'ai dit, des montants en jeu pour l'assainissement du Pont Rouge, on ne pouvait pas se permettre de prendre le risque, puisque cet assainissement est assumé pleinement par le site, que du côté de Bâle on nous dise : « mais alors si vous commencez à tergiverser entre collectivités publiques ! ». Donc, on a clairement privilégié l'assainissement du Pont Rouge. La contrainte pour nous a été tout simplement de renoncer à cet objectif initial qui aura un certain coût qu'on ne peut pas considérer aujourd'hui. Dans le cadre de la procédure de l'accès au terminal, là, effectivement il y a des souhaits. Peut-être que Daniel Comte peut en dire quelques mots. Ils sont au stade de la réflexion chez nous.

**Intervention de M. Daniel Comte, chef de Service "Travaux publics et environnement"**

De manière très lapidaire, je dirais que la commune de Massongex, comme l'a bien relevé M. le Président, se trouve un petit peu coincée entre différents projets. Malheureusement, ces projets ne sont pas tous le fait de la commune de Monthey ou du site chimique, mais ils sont croisés un petit peu avec le canton, je pense notamment à la troisième correction du Rhône qui mange énormément de surfaces agricoles sur cette commune voisine. Nous avons un projet de la sécurisation de la Vièze qui là aussi mange des surfaces agricoles sur Monthey, mais aussi sur la commune de Massongex, quand bien même il s'agit de sécuriser cette commune elle aussi par rapport aux dangers de crues de la Vièze. Et puis, il y a l'assainissement du Pont Rouge qui restitue des surfaces qui, actuellement, sont affectées en ballant un petit peu, mais qui pourront être réaffectées en zone agricole ou en zone d'utilité publique. Là dessus, la commune de Monthey va construire son terminal, mais a besoin d'une certaine quantité de surface sur la commune de Massongex pour les voies d'accès, la route qui va devenir cantonale entre autre. La commune de Massongex nous a contactés pour essayer d'obtenir en fait une réflexion globale sur l'ensemble des projets. Plusieurs séances ont eu lieu avec tous les services de l'Etat concernés. Je pense au Service des Routes et des Cours d'eau, au Service de l'Environnement, au Service de l'Aménagement du Territoire, avec les Conseillers d'Etat en charge de ces fonctions. Pour l'instant, une coordination de l'ensemble des projets n'a pas pu se faire. Par contre, nous avons eu plusieurs séances avec le Président de Massongex, ses conseillers, pour trouver des solutions et essayer de bien relier le problème soulevé avec le projet en question. C'est ce que nous sommes en train de faire. Notre Président a eu encore un contact la semaine passée avec M. Moulin pour essayer justement de trouver des solutions.

Alors, très rapidement, Massongex souhaite que nous revoyons le principe de la voie cyclable qui relie en gros le stade de Massongex à actuellement le Pont Rouge et la faire passer de l'autre côté de la voie de chemin de fer par un passage inférieur. Cela a un coût. C'est quelque chose qu'on peut éventuellement envisager dans le cadre des travaux d'assainissement du Pont Rouge. La commune de Massongex souhaite aussi qu'on déplace certains des chemins vicinaux qui existent dans la plaine pour faciliter l'exploitation des terrains agricoles sans être en interférence avec la route d'accès au terminal. Troisième point qu'on peut relever, c'est que certaines mesures sont souhaitées aussi au niveau de l'aménagement de la plaine pour l'esthétique de cette plaine quand on circule sur la route cantonale



par l'aménagement de certains rideaux d'arbres dans certains sens et certaines directions et à certains endroits.

Voilà en gros et très brièvement ce sur quoi nous sommes en train de discuter avec cette commune.

**Intervention de M. Christian Fracheboud, président du Conseil général**

Merci Monsieur Comte. La parole est toujours au Conseil général.

**Intervention de M. Jean-Michel Rouiller (PDC)**

Monsieur le Président, chers collègues, je crois que, ce soir, nous sommes devant une décision très importante pour la tournure future de la ville de Monthey. Je crois que nous allons devoir prendre les devants, montrer je pense le plus important un signe fort, autant envers les habitants de la ville de Monthey pour leur sécurité, ne serait-ce aussi que pour le transport des marchandises, mais aussi au niveau routier, mais aussi, je pense, au niveau du site chimique. On ne peut pas maintenant leur dire d'investir je ne sais pas combien d'argent pour la pérennisation, pour rester chez nous. Il faut qu'on puisse aussi, nous, leur montrer que nous sommes d'accord, que nous avons envie maintenant que ces industries restent chez nous. On ne pourra pas d'ici quelques années attendre qu'ils partent et leur dire : « Dommage, c'est trop tard ! ». Nous avons une grosse responsabilité à prendre aujourd'hui. Il faut vraiment qu'on fasse juste.

**Intervention de M. Christian Fracheboud, président du Conseil général**

Merci Monsieur Rouiller. Une autre prise de parole ? Si ce n'est pas le cas, nous allons passer au vote du crédit complémentaire de CHF 1'040'000. --

**La demande de crédit complémentaire est acceptée avec 56 voix et une abstention.**

**3. Trollietta – état du dossier**

**Intervention de M. Christian Fracheboud, président du Conseil général**

La parole est à la Municipalité, Monsieur le Président F. Mariétan.

**Intervention de M. F. Mariétan, président de la Municipalité**

Ecoutez, c'est un objet qu'on avait mis à l'ordre du jour au mois de décembre parce qu'on pensait qu'on aurait avancé. Aujourd'hui, il n'y a pas de débat pour des raisons toutes simples puisque, malheureusement, contrairement à ce qu'on pensait, il y a encore un recours pendant au Tribunal Fédéral. Lorsque le Tribunal Cantonal a rendu sa décision, nous avons conclu une convention avec les membres de l'hoirie qui devaient mettre un terme à tout cela. Etonnamment, deux des membres de l'hoirie ont signé et le troisième a refusé. Son avocat a déposé un recours au Tribunal Fédéral et, en même temps, il a résilié le mandat, ce qui est assez rare ! C'est ce qui démontre un tout petit peu l'incongruité, je dirais cela comme cela, de la démarche. Mais, enfin, on est toujours dans cette expectative. Simplement, pour compléter l'information, la direction de Losinger me confirme aujourd'hui qu'ils sont dans l'attente de cette décision du Tribunal Fédéral, que le financement global est en voie de finalisation. Pour nous, pour vous, ce qui vous intéresse, c'est la question de la participation de ces 10 millions pour l'acquisition du parking. Ce qui doit faire l'objet de discussion, c'est le statut juridique parce que, comme il y aura en définitive non pas toutes les caisses de pension valaisannes, mais trois institutionnels a priori qui vont conclure l'affaire. De savoir si



le parking sera sous forme de PPE ou pas, c'est une question qui est importante par rapport aux normes de la FINMA aujourd'hui. Vous savez que ces grands institutionnels sont soumis à des règles très strictes en matière comptable.

Et puis, l'autre question importante, essentielle, est celle de l'échéancier. Cela faisait l'objet de discussions avec la commission de Gestion. C'était aussi un des dossiers qui devait, selon l'évolution de la procédure, revenir devant vous. Ce que j'espère c'est que pour la séance du mois d'avril, on puisse procéder de la même manière, à savoir que la commission se prononce avant pour débloquer un premier acompte qui devrait être versé, je pense, au moment de la signature avec un acompte ultérieur au démarrage du chantier. Ce sont ces questions-là, que vous aurez à régler, qui vous seront soumises je l'espère. Mais, cela ne dépend pas de nous. Pas au mois de février, mais au mois d'avril.

#### **Intervention de M. Christian Fracheboud, président du Conseil général**

Merci Monsieur le Président.

### **4. Chablais Agglo**

#### **Intervention de M. Christian Fracheboud, président du Conseil général**

Le rapporteur de la commission Agglomération, M. Alphonse Alonso, va nous présenter un compte-rendu des activités de la commission depuis la dernière séance du Conseil général. Monsieur Alonso, vous avez la parole.

#### **Intervention de M. Alphonse Alonso, rapporteur de la commission Agglomération**

Messieurs les Présidents, Mesdames, Messieurs les Conseillers, à la suite des articles parus dans le journal *Le Nouvelliste* des 15 et 31 décembre 2010, une nouvelle rencontre entre la commission Agglo et une partie du COPIL a été organisée pour clarifier et préciser les rôles et fonctions de chacun. M. Christian Fracheboud, président du Conseil général était également présent. Ce dernier a rappelé ou appris aux membres du COPIL présents que le législatif montheysan avait créé une commission permanente lors de sa séance du 3 mai 2010. Ce soir-là, un mandat clair a été confié aux membres de cette commission. Dans la foulée, M. Fracheboud a rappelé qu'une résolution concernant le même sujet avait aussi été acceptée à l'unanimité le 8 novembre dernier par ce même Conseil général.

Ceci dit et bien que des réponses aux questions qui nous intriguent aient été apportées, certaines interrogations persistent, notamment sur les coûts d'investissement et de fonctionnement.

Aussi, pour améliorer davantage cette collaboration, de nouvelles séances ont été prévues dans les prochaines semaines. Et la Municipalité montheysanne, par son président, M. Fernand Mariétan, a fermement réitéré sa volonté de faire avancer le dossier en accord avec la commission permanente.

C'est pourquoi depuis le 18 janvier dernier et jusqu'au 18 mars prochain, le COPIL rencontre et propose aux différents exécutifs concernés de se déterminer sur le rapport et les mesures proposées.

Pour sa part, la commission Agglo souhaite comprendre le choix du tracé de la ligne AOMC. Et puisque aucune variante n'a été retenue pour l'instant, nous inviterons très prochainement les TPC et les représentants de l'Etat du Valais à venir nous expliquer les raisons techniques ou économiques qui ont déterminé le choix des différents parcours présentés, notamment les coûts, les gains de temps de parcours et les combinaisons de mesures.



Naturellement, nous vous tiendrons informés des résultats de nos rencontres.  
Pour la Commission permanente «Agglomération»: Y. Parvex Président, A. Alonso Rapporteur.

**Intervention de M. Christian Fracheboud, président du Conseil général**

Merci Monsieur Alonso. La parole est au Conseil général.

Pas de prise de parole ?

Dans ce cas, je clos ce point et nous passons maintenant au point 5 de l'ordre du jour.

**5. Réponse aux questions posées lors des précédentes séances:**

**5.1 Réponse à la question de Mme Angelika Schütz sur la protection du vieux chêne à la déchetterie des Bans**

**Intervention de M. Christian Fracheboud, président du Conseil général**

La Municipalité va répondre à la question posée par Mme Schütz lors de la séance du Conseil général du 8 novembre 2010. La parole est à la Municipalité, Monsieur Schaller.

**Intervention de M. B. Schaller, responsable du dicastère Travaux publics – Environnement & Mobilité**

Merci Monsieur le Président. Voilà la réponse que je peux apporter à Mme Schütz, que je remercie aussi pour cette question et ses remarques.

Merci Monsieur le Président. Voilà la réponse que je peux apporter à Mme Schütz, que je remercie aussi pour cette question et ses remarques.

Comme tout le monde le sait, dans l'enceinte de la Déchetterie, il se trouve un chêne. On ne peut pas faire autrement que de le laisser en place. Les constructions alentour, on ne peut pas non plus les déplacer. On a posé une benne parce que le samedi, comme tout le monde le sait, tout le monde se rend à la déchetterie. On a placé une grande benne pour les objets encombrants. Cette benne est à proximité du chêne. De temps en temps il est vrai, je ne veux pas être méchant avec les chauffeurs, que le chêne a été une ou deux fois touché. Donc on a simplement déplacé cette benne et mis autour du chêne une petite protection simple pour éviter qu'il n'y ait des dégâts supplémentaires.

**Intervention de M. Christian Fracheboud, président du Conseil général**

Merci Monsieur Schaller.

La parole est à Mme Schütz. C'est en ordre ? Vous êtes satisfaites ? Dans ce cas-là, nous passons au point 5.2 de l'ordre du jour.

**5.2 Budget 2011, réponse à la question de M. Guillaume Sonnati concernant le traitement des auxiliaires**

**Intervention de M. Christian Fracheboud, président du Conseil général**

La Municipalité va répondre à la question posée par M. Sonnati lors de la séance du Conseil général du 13 décembre 2010.

La parole est à la Municipalité, Monsieur le Président.



### **Intervention de M. F. Mariétan, président de la Municipalité**

Voilà, j'avais dit à M. Sonnati que je savais qu'il y avait quelque chose sous le coude, mais je n'avais plus en mémoire les détails. Donc notre cheffe adjointe au service Ressources Humaines, Mme Dousse, m'a établi le petit rapport suivant.

Le 20 décembre 2010, c'était juste après la séance du Conseil général, se basant sur la convention collective de travail dans le secteur du nettoyage pour la Suisse Romande 2009-2012, le Conseil municipal a pris la décision suivante concernant les auxiliaires de nettoyage applicable dès janvier 2011. Il accorde un treizième salaire, soit 8,33% en sus du traitement de base pour tout le personnel de nettoyage. Il accepte de fixer un nouveau barème salarial du personnel de nettoyage comme suit :

- Personnel de nettoyage sans qualification, engagement CHF 19,60, tarif 2010 CHF 19,25, tarif de la convention collective CHF 19,35. Donc on est légèrement au dessus.
- Personnel de nettoyage avec quatre années d'activité dans la profession CHF 21,70, tarif 2010 CHF 21,60, tarif de la convention collective de CHF 21,35. Là aussi on est un peu au dessus.

L'indexation sera appliquée pour les années suivantes sur décision du Conseil municipal, via la délégation administration générale et ceci en tenant compte des disponibilités budgétaires et des pratiques de la branche.

Il laisse le soin au service Promotion des Ressources Humaines & Information d'appliquer ces nouvelles normes au personnel de nettoyage actuellement en fonction. Cette adaptation devrait provoquer, selon notre service, une augmentation budgétaire globale d'environ CHF 45'000. --. Il y a lieu de noter que ce montant est réparti dans différents comptes et rubriques ayant traités à l'entretien des bâtiments communaux, mais il n'a en revanche aucune incidence dans le compte 280.314.00. La différence constatée entre le budget 2010 et le budget 2011 dudit compte ne pourrait pas se rapporter à cette adaptation compte tenu qu'elle est intervenue, comme vous l'avez compris, après l'élaboration du budget 2011. Cette augmentation vient d'une part du transfert des frais découlant des grands nettoyages des écoles et qui sont sous-traités à des entreprises externes, frais qui figuraient auparavant dans le compte 281.308.00, d'autre part, il s'agit du remplacement de luminaires au Collège du Reposieux. Ce sont les explications qui figuraient dans le commentaire du budget.

Voilà Monsieur le Président les réponses circonstanciées que je puis vous apporter.

### **Intervention de M. Christian Fracheboud, président du Conseil général**

Merci Monsieur le Président. La parole est à M. Sonnati

### **Intervention de M. Guillaume Sonnati (GP)**

Le groupe Gauche Plurielle remercie tout d'abord la Municipalité de verser désormais un treizième salaire au personnel auxiliaire ainsi qu'un salaire respectant la convention collective. Simplement, notre groupe politique s'étonne toujours quelque peu que, lors du Conseil général du 27 septembre 2010, la Municipalité s'était engagée à mettre dans le budget ces nouveaux barèmes salariaux et, de ce fait, nous ne regrettons pas d'être intervenus une nouvelle fois lors du 13 décembre 2010 pour vous redemander de mettre en place ces nouveaux barèmes salariaux. Mais on vous remercie de l'avoir désormais fait.

### **Intervention de M. Christian Fracheboud, président du Conseil général**

Merci Monsieur Sonnati. Nous passons maintenant au point 5.3 de l'ordre du jour.



### **5.3 Budget 2011, réponse à la question de M. Stéphane Mathez concernant les taxes de raccordement**

#### **Intervention de M. Christian Fracheboud, président du Conseil général**

La Municipalité va répondre à la question posée par M. Mathez lors de la séance du Conseil général du 13 décembre 2010.

#### **Intervention de M. F. Mariétan, président de la Municipalité**

C'est bien la question concernant la facturation Monthel, c'est juste ?

#### **Intervention de M. Christian Fracheboud, président du Conseil général**

C'est cela oui.

#### **Intervention de M. F. Mariétan, président de la Municipalité**

J'étais intérimaire à l'époque je le rappelle. C'est la raison pour laquelle c'est moi qui répond.

On a dû, comme je vous l'avais laissé entendre lors de votre interpellation faire la démarche auprès de notre ancien directeur, ce qui a été la tâche de l'actuel directeur M. Rinaldi.

La réponse suivante peut vous être apportée. Elle a été évidemment avalisée par le Conseil Municipal.

La première chose. C'est une construction assez particulière qui a fait l'objet d'une taxe industrielle. La première chose qui est apparue et que j'ai vérifiée dans l'intervalle, parce que j'en avais personnellement un vague souvenir comme ancien municipal des SI. Cela commence à faire un certain temps. Il n'y avait pas coutume à facturer de taxe provisoire ou définitive de raccordement au réseau d'eau pour toutes les constructions se trouvant dans l'enceinte du site chimique. C'était la suite, semble-t-il, d'un deal, je présume implicite, lors de la construction des réservoirs du Petit Clos et de la fameuse conduite que vous connaissez. J'ai vérifié dans l'intervalle et, effectivement, entre 98 et 2001, c'était la période avant M. Vaudroz, nous avons retrouvé en tout cas 5 projets sur le site concernant Ciba, CIMO, Syngenta, CIMO et CIMO pour des valeurs déclarées de plusieurs centaines de milliers de francs., il n'y avait pas eu de facturation.

Il faut se souvenir que le permis de construire a été délivré à CIMO SA pour la société Thermatel pour un montant de CHF 92'000'000. --. À l'époque, il avait été question, en tout cas au niveau du Conseil municipal, d'une éventuelle participation dans cette société qui aurait pu se faire objet d'une éventuelle compensation. Donc, en clair, le dossier est resté, comme on le dit, en stand by jusqu'à la décision de taxation définitive. Donc, il n'y a pas eu de taxe provisoire facturée.

Ce qu'il faut savoir c'est que dans l'intervalle, les événements suivants se sont produits. La valeur cadastrale industrielle a été fixée par le canton du Valais à CHF 51'500'000. -- (index 511) et répartie sur une valeur bâtiment de CHF 10'495'000. - - et installations de CHF 41'089'00. --.

Sur la base de ces valeurs fixées par le canton, le calcul des taxes de raccordement représente respectivement CHF 125'950. -- et CHF 493'069. -- pour un total de CHF 619'019. Le calcul a été opéré sur la base des dispositions règlementaires pour une nouvelle construction à 1,2% de la valeur cadastrale.

Le 6 décembre 2010, c'est tout frais, le Conseil municipal a arrêté la facture définitive au montant que je viens de vous indiquer de CHF 619'000. --.

A la suite de cette décision, le service a immédiatement adressé la facture à Monthel. Le montant n'a pas encore été encaissé à ce jour, mais il n'y a eu aucune



opposition à la taxation, pas de contestation. Donc, cela veut dire que cette facture va être honorée. Ce qu'il convient de relever ici, c'est la différence considérable entre la valeur annoncée d'investissement de CHF 92'000'000. --, je vous le rappelle, et la valeur de taxation retenue du canton en définitive CHF 51,5 millions. C'est une différence d'environ 44 %. Si le service avait procédé à la taxation provisoire selon le processus habituel, mais hors enceinte du site, je viens de vous le dire pourquoi, on aurait dû rembourser lors de la facturation définitive restituer un montant de CHF 319'380. --. Donc, pas besoin de vous dire qu'il n'y a eu aucune incidence pour la Ville à ne pas facturer de taxe provisoire de raccordement au réseau d'eau et qu'on ait attendu la taxation officielle définitive.

J'ajoute ceci, c'est qu'il faut bien savoir qu'une taxation provisoire est due pour autant que la personne qui est soumise accepte de s'en acquitter. On ne peut pas, lorsque vous faite une taxation provisoire, si la personne ne paie pas ou décide d'attendre la taxation définitive, on ne peut pas poursuivre en vue d'encaissement. Ce n'est pas ce qu'on appelle en matière de poursuites et faillites un titre de main levée. On en a eu un cas tout récent dans un domaine similaire pour le raccordement en eau potable. On avait fait une taxation provisoire dans le cadre des constructions Protex SA du quartier du Tronchet, là où il y a huit ou neuf immeubles qui se sont construits récemment. Il y a eu procédure qui a été au Tribunal Fédéral si je ne m'abuse, mais le Tribunal Cantonal a clairement rappelé qu'une taxation provisoire ne valait rien. Je dirais que c'est un dossier un petit peu particulier, mais je pense que les explications fournies vous montrent que, finalement, la démarche poursuivie ne prête pas à discussion.

**Intervention de M. Christian Fracheboud, président du Conseil général**

Merci Monsieur le Président. La parole est à M. Mathey. Ce sera M. Dousse.

**Intervention de M. Roland Dousse (EPM)**

Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs, je retiens de ce que vient de nous dire le Président de la Commune, « c'était une coutume dont bénéficiait le site chimique ». Ma question est donc très simple : est-ce que d'autres industriels peuvent dorénavant bénéficier de cette même faveur ? C'est une première question. La deuxième question, si cette taxe provisoire n'est pas obligatoire pourquoi la mentionner et pourquoi présenter à d'autres industriels ou investisseurs un tel document ? Une taxe provisoire qui ne serait pas obligatoire, cela m'intéresse énormément parce que pour mes impôts je saurai ce que je dois faire. Merci.

**Intervention de M. Christian Fracheboud, président du Conseil général**

Merci Monsieur Dousse. Monsieur le Président.

**Intervention de M. F. Mariétan, président de la Municipalité**

Alors désolé de vous décevoir, Monsieur Dousse, mais pour les impôts, ce n'est pas la même chose. Et, si vous n'êtes pas convaincus, vous essayez et puis, vous verrez bien. Donc, la taxe provisoire manifestement est une pratique que nos services ont mis en place il y a des décennies pour une certaine commodité, j'imagine. Et puis, cela fonctionnait comme cela. Cela fonctionnait plutôt bien. Je me suis même laissé dire qu'à l'époque certaines de ces taxes provisoires avaient un caractère quasi définitif. Il y a certaines ristournes que l'on pourrait aujourd'hui évoquer, il y a prescription, mais qui en tout cas ont interpellé nos services. Pour le reste, par contre, vous posez effectivement une question fondamentale. Manifestement, c'est une pratique, mais pour plus d'informations je veux bien me retourner vers notre



ancien directeur de l'époque, c'est-à-dire M. Guy Favre, puisque manifestement, cette pratique-là résulte de la construction du Petit-Clos et de la conduite. C'est quelque chose, je n'ai pas souvenir que cela ait fait l'objet d'une décision du Conseil, mais manifestement puisque la pratique a perduré en tout cas pendant quelques années, c'est quelque chose effectivement qui pourrait être revue et qui ne repose pas sur une base réglementaire, je n'en disconviens pas.

**Intervention de M. Christian Fracheboud, président du Conseil général**

Merci Monsieur le Président. Je clos ici ce point. Nous passons maintenant au point 5.4 de l'ordre du jour.

**5.4 Réponse à la question de M. Frank Lehner concernant le développement du réseau des transports publics montheyens**

**Intervention de M. Christian Fracheboud, président du Conseil général**

La Municipalité va répondre à la question posée par M. Lehner lors de la séance du Conseil général du 13 décembre 2010. La parole est à M. Schaller.

**Intervention de M. B. Schaller, responsable du dicastère Travaux publics – Environnement & Mobilité**

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, je vais quand même répondre au Conseil général pour donner une information. Les points principaux étaient brièvement : gardez-vous le statu quo pour une durée indéterminée (c'était la question de PubliCar), avez-vous créé un réseau urbain, optez-vous pour un système mixte, comme à Delémont soit une partie de la ville desservie par un bus de ligne et une autre recouverte par des zones à la demande et ensuite, avez-vous d'autres propositions ?

Le système de transport public à la demande "PubliCar" a été mis en place en 2007 pour une période d'essai de deux ans. Cet essai devait permettre d'obtenir les éléments statistiques nécessaires à la mise en place éventuelle d'une ligne de transports publics urbains.

Courant 2009, la commune de Collombey-Muraz a manifesté son intérêt à participer à ce type de transport et une prolongation de la concession "PubliCar" a été demandée jusqu'à fin 2010. Fin 2010, donc très dernièrement, nous avons une demande d'appel de plus de 55 par jour.

Sur la base de ces chiffres, le bureau "METRON", mandaté par la société exploitante "Car Postal", a effectué une analyse des déplacements et proposé la mise en place d'une ligne urbaine dans le secteur de plaine de la commune de Monthey. Cette proposition a été examinée en compagnie du service cantonal des transports qui a accepté de préavis favorablement la prolongation de la concession "PubliCar" pour une année encore, soit pour 2012 (c'est aussi important de vous le rappeler), étant entendu (c'est ressorti de la bouche du représentant du canton) qu'une ligne urbaine soit mise en place dès 2012.

Les coûts de ce transport urbain doivent encore être précisément chiffrés et son itinéraire défini avec soin pour tenir compte des particularités territoriales des deux communes concernées. En effet, les taux de fréquentation relevés sur certains points de ces deux territoires ne justifient pas la mise en place d'une telle ligne et le système de transport public à la demande devrait être maintenu moyennant quelques adaptations.



Par ailleurs, cette nouvelle ligne urbaine devra s'inscrire dans l'actuel réseau de transports publics et tenir compte des projets à l'étude concernant, notamment, une ligne intercommunale.

Il est prévu de présenter au Conseil municipal les différentes solutions envisagées avant le printemps, tout prochainement, de sorte à permettre la poursuite des études en ce sens, la mise en soumission de la société exploitante et, cas échéant, l'inscription pour le budget 2012.

En résumé et pour répondre point par point aux questions de M. Lehner : le statu quo est maintenu jusqu'au 31 décembre 2011 pour autant qu'une ligne urbaine soit mise en place en 2012, le réseau urbain est à l'étude et fera l'objet d'une proposition dans le courant de l'année, l'option du système mixte est à l'étude dans le même cadre et sera traité dans la même proposition et enfin, un projet recouvrant un plus large territoire est à l'examen et sera présenté aux différentes communes concernées dans le courant de cette année. Ce dernier projet sera évidemment en accord avec celui de l'Agglo.

**Intervention de M. Christian Fracheboud, président du Conseil général**

Merci Monsieur Schaller. Est-ce qu'un membre du groupe PDC veut prendre la parole pour M. Lehner ?

Si ce n'est pas le cas, nous passons maintenant au point 5.5 de l'ordre du jour.

**5.5 Réponse à la question de M. Gérard Morisod concernant la vente faite à la Société Electrique Champéry- Val d'Illicz SA et les incidences techniques pour la commune de Monthey et les dispositions que la Commune compte prendre avec le nouveau propriétaire.**

**Intervention de M. Christian Fracheboud, président du Conseil général**

La Municipalité va répondre à la question posée par M. Morisod lors de la séance du Conseil général du 13 décembre 2010. La parole est à M. Coppey.

**Intervention de M. S. Coppey, responsable du dicastère Services industriels, Energie & Développement durable**

Merci Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, Monsieur Morisod, Monsieur Biselx, effectivement vous étiez préoccupés de savoir quelles seraient les conséquences pour les services industriels de Monthey suite à la vente du réseau électrique de Troistorrents par CIMO. Vous avez posé deux questions précises. La première : Quelles seront pour la Commune de Monthey les incidences techniques et financières consécutives au changement de propriétaire du réseau MT 16kV ? Voici la réponse : il n'y a pas d'incidences techniques connues à ce jour et liées au changement de propriétaire du réseau de CIMO SA vis-à-vis des SIMo. Les conséquences financières éventuelles sont celles de l'interconnexion, soit du timbre des niveaux 5 et 7 lors du prochain exercice qui sera étudié dans le cadre du timbre dès le 31 août prochain.

Question N°2 : Quelles dispositions la Commune de Monthey entend-elle prendre avec le nouveau propriétaire du réseau MT 16kV, en ce qui concerne les conventions existantes entre les partenaires connus jusqu'au moment de cette vente, à savoir : CIMO SA et la Commune de Monthey ? Dans le cadre d'une vente, l'acquéreur reprend la propriété, les droits et obligations du vendeur. Dans notre cas, comme cela se fait habituellement lors d'un changement de propriétaire ou de



partenaire, les Services Industriels de Monthey vont donc rencontrer le nouveau propriétaire ou éventuellement les nouveaux propriétaires (vous avez vu que le réseau de Massongex et de Vérossaz a été dans un premier temps écarté du lot vendu) pour faire connaissance et mettre en place les relations professionnelles d'usage aux différents niveaux de la structure hiérarchique afin d'assurer la bonne continuité des activités. En ce qui concerne les conventions, une analyse de la situation devra être faite pour évaluer le besoin de mise à jour. Le cas échéant, de nouvelles conventions seront établies ; soit, parce que certaines n'auraient pas été faites par le passé ou parce qu'elles sont imposées par la nouvelle réglementation dans le domaine.

En d'autres termes, vous l'avez bien compris, la nouvelle société ne fait que remplacer CIMO SA. Nous n'avons pas été sollicités dans le cadre de cette vente. Nous en prenons acte et, nous devons effectivement nous adapter. Merci.

#### **Intervention de M. Christian Fracheboud, président du Conseil général**

Merci Monsieur Coppey. La parole est à M. Morisod.

Pas de prise de parole. Très bien.

Nous avons terminé avec le point 5, nous passons maintenant au point 6 de l'ordre du jour.

## **6. Divers**

#### **Intervention de M. Christian Fracheboud, président du Conseil général**

La parole est au Conseil général.

#### **Intervention de M. Eric Borgeaud (PLR)**

Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs, Chers Collègues, il me semble indispensable de vous donner ce soir des précisions et des éclaircissements concernant le remplacement de Monsieur Jean-Bernard Duchoud à la Municipalité. Beaucoup de choses ont été dites, souvent à l'encontre de notre parti, donc de notre groupe et de nos collègues, et à de nombreuses reprises avec passablement d'erreurs.

Je me permets donc de donner au législatif un compte-rendu des événements afin de clarifier la situation en précisant bien que cette procédure incombait entièrement à la Municipalité et que c'est elle qui devrait ce soir, par son Président, nous donner des explications et éventuellement faire un mea culpa vis-à-vis des trois personnes concernées.

Le 20 septembre 2010, M. Jean-Bernard Duchoud démissionnait du Conseil municipal pour la date du 31 décembre 2010. Démission acceptée le 6 octobre. Rapidement les informations concernant les désistements des deux premiers viennent-en-suite pour raisons professionnelles firent leur apparition, pour éviter les rumeurs la confirmation de cette situation a été donnée par notre parti.

Suite à ces informations, afin de simplifier les procédures, de gagner du temps et d'éviter de donner une image négative de la situation, proposition est faite par M. Mariétan de régler les trois situations en une fois, en nommant directement Fabienne Rime à la Municipalité. Bien que cette manière de faire fût louable, il était indispensable de bien anticiper la situation avec les services de l'Etat pour éviter tout refus. Ce qui fut fait.

En date du 29 novembre, soit environ dix semaines après la démission de Jean-Bernard Duchoud, la Municipalité prend donc l'option de nommer Fabienne Rime



Municipale et d'adresser les documents avec les démissions de Daniel Cornut et d'Emilie Chaperon à l'Etat du Valais.

Le 22 décembre 2010, plus de trois semaines plus tard, une lettre du Chef du Département informe que la procédure n'est pas correcte et que la Municipalité de Monthey a dépassé ces prérogatives, qu'elle n'avait pas le droit de nommer la troisième viennent-en-suite et que la procédure devait être reprise au début.

Douze semaines après la démission, donc huit jours avant la fin de l'année, trois personnes ne savaient finalement pas ce que professionnellement et politiquement 2011 leur réservait.

Le lendemain, donc le 23 décembre, la Municipalité est convoquée pour nommer Emilie Chaperon Conseillère municipale, s'en suit la procédure pour les deux désistements qui durera finalement quelques semaines.

Nous sommes très heureux de voir se terminer cette affaire pour laquelle la version courte a duré 13 semaines et la version soit disant longue 5 semaines.

Bien que cette situation ne soit pas très heureuse, j'en conviens, nous ne pouvons en tenir rigueur à ces personnes, qui ont dû faire un choix difficile entre une opportunité politique intéressante et leurs activités professionnelles qui ont évolué depuis les dernières élections. Choix en l'occurrence qui n'existait pas puisqu'un changement de travail ne leur permettait plus d'effectuer un mandat politique tel que celui de Municipal. On ne peut pas demander à deux candidats de rien entreprendre professionnellement durant 4 ans afin de prévoir une très hypothétique élection.

Résultat : une procédure longue, largement médiatisée, difficile à vivre pour les personnes concernées et une image écornée pour la ville et bien sûr pour le PLR. Mais cela, tout le monde ne s'en plaint pas. Tout le contraire du but visé.

Ces précisions me semblaient utiles vis-à-vis de nos candidats et de tout le législatif afin que la vérité soit clairement établie. Non, il n'y a pas eu de manipulation ni de pression à l'encontre de nos candidats, non le PLR n'est pas intervenu dans la procédure, d'ailleurs il n'en n'avait pas les compétences ! Oui, cette situation était pénible pour tous ! Oui, la commune et l'Etat ont pris beaucoup trop de temps pour gérer cette affaire ! Et oui, la première procédure n'a pas été suffisamment « bétonnée », comme l'on dit !

Ce soir Fabienne Rime a été élue Conseillère municipale, du moins, Monsieur le Président pourra peut-être nous le confirmer. Nous la félicitons et lui souhaitons beaucoup de plaisir et de passion dans les missions qui l'attendent. Nous sommes convaincus qu'elle aura l'énergie de résister aux attaques personnelles, qu'elle saura faire face à l'adversité lorsqu'une politique de dénigrement ne manquera pas de voir le jour – puisqu'à Monthey tout ceci est chose courante – et qu'elle saura enfin prendre ses responsabilités au niveau du dicastère qui lui sera attribué. Merci de votre attention.

#### **Intervention de M. Christian Fracheboud, président du Conseil général**

Monsieur le Président.

#### **Intervention de M. F. Mariétan, président de la Municipalité**

J'ai cru deviner que j'étais vaguement interpellé.

Première chose, je confirme, en lui souhaitant la bienvenue, effectivement Mme Rime, selon le processus qui vient d'être décrit, a été désignée tout à l'heure au Conseil municipal. Elle sera donc évidemment conviée. Elle recevra la convocation pour le prochain Conseil municipal, c'est-à-dire dans une semaine. C'est à cette occasion-là que nous procéderons à ce qui semble exciter beaucoup de monde, à la



répartition du dicastère et peut-être, on verra, où la discussion va nous conduire. Lundi prochain, vous serez les uns et les autres fixés.

Voilà, rien à redire par rapport à la formulation de M. Borgeaud sur le rappel. Il a dit une chose, deux choses que je retiens. Il incombait à la Municipalité, oui c'est clair ! Ce n'est pas M. Posse, il sait lire la loi, qui aurait, je tiens à le dédouaner ici, fauté en quoi que ce soit. C'est une responsabilité que j'ai prise. J'avais avisé les intéressés. Je trouvais complètement aberrant effectivement qu'à partir du moment où la démission de Jean-Bernard Duchoud a été connue, que l'on savait pour des raisons qui me paraissaient aussi de tout ce qui a de plus évident. Comment est-ce qu'on peut, deux ans après, exiger parce qu'on a été candidat sur une liste qu'on reste un peu sur le qui-vive alors que les circonstances ont changé. Cela me paraissait aberrant de devoir proclamer, comme cela se fait pour le Conseil général, élues des personnes qui avaient déjà fait part de leur démission. Soit dit en passant, à ce moment-là, c'est vrai que la démarche que je préconisais était simplement de dire : « on prend trois décisions en une, puis on évite cet effet cascade qui est effectivement déplaisant pour tout le monde. Si on avait fait juste formellement, cela n'aurait pas changé ces informations puisqu'ils sont dans leur rôle. Je ne leur fait pas de reproches à nos amis de la presse, mais, quelque part, cette médiatisation-là a passablement embarrassé les services de l'Etat, on l'a bien compris, puisque et j'en avais informé M. Borgeaud, le contact avait été pris avec mon ancien collègue parlementaire, Maurice Chevrier qui ne m'avait pas dit oui, mais qui ne m'avait en tout cas pas dit non. Comme les choses tardaient, M. Posse a pris les devants. On l'a informé de la démarche qu'on allait faire. On a été surpris quand on a reçu la décision juste avant Noël. C'est là que, sur le pouce, le 23 décembre j'ai convoqué une séance pour essayer de récupérer le temps perdu.

Aujourd'hui, c'est fait. Les décisions ont été prises rapidement dans l'intervalle. Vous l'avez dit, Monsieur Borgeaud, c'était une intention louable. Le résultat n'a pas été évidemment à la hauteur de nos espérances.

Tout le monde a bien compris à la lecture de l'interview de Maurice Chevrier, samedi, que effectivement, il y a comme on dit, on avait un petit peu resserré les robinets parce qu'il y a, dit-on, au niveau du canton une crise de « démissionnisme » aiguë. Le sentiment c'est qu'on faisait un peu les choses à la carte, comme dans un carnotzet où on décidait. Ils ont resserré les boulons. Cela s'est passé pour la petite histoire de la même manière du côté d'Hérémenche, et pas très loin, du côté de Champéry, puisqu'une Municipale a donné sa démission à Champéry. Sa démission a été acceptée à peu près dans les mêmes délais que Jean-Bernard Duchoud. Le successeur estimait qu'il n'avait pas à motiver une décision. C'est seulement ces jours-ci que le Conseil municipal de Champéry va pouvoir fonctionner à une semaine d'intervalle complètement. Donc, c'est un épisode que je regrette, notamment comme l'a dit Eric Borgeaud pour les principaux intéressés qui ont été jetés en pâture. J'ai envie de dire que je ne suis pas sûr que si les choses s'étaient passées autrement, elles auraient été épargnées. Je le regrette pour eux, mais il n'y avait pas de malentendu entre nous. Monsieur Borgeaud, je crois, peut en donner acte au Conseil général.

#### **Intervention de M. Christian Fracheboud, président du Conseil général**

Merci Monsieur le Président, la parole est au Conseil général.



### **Intervention de M. Alphonse Alonso (PLR)**

Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs les conseillers, j'aimerais ici remercier M. Patrice Coppex, préposé à l'informatique de Monthey, pour sa disponibilité et le temps qu'il m'a consacré en début d'année.

En effet, le 3 janvier dernier, je l'ai rencontré parce que récemment, plusieurs conseillers ont demandé la mise à jour du site de la commune ainsi que la possibilité de disposer d'une adresse du style «prénom.nom@monthey.ch». Ceci pour éviter par exemple de continuer à recevoir des messages dans les boîtes de courriel privées après la fin de notre mandat politique.

Aujourd'hui, il semblerait que M. Coppex ait trouvé une solution qui pourrait nous donner satisfaction quant aux adresses de courriel sans que la commune ne doive déboursier des sommes excessives.

Dès lors, la Municipalité pourrait-elle nous mettre à disposition cette solution informatique dans les plus brefs délais s'il vous plait ?

En ce qui concerne la mise à jour du site de la commune, j'ai aussi pu découvrir le travail réalisé. Si le premier lifting semble des plus intéressants, il reste bon nombre de pages à créer, à compléter ou à corriger comme la composition des commissions permanentes ou les règlements à télécharger par exemple. La Municipalité peut-elle nous indiquer quand notre site communal sera conforme à la nouvelle loi sur l'information entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier dernier ?

Je vous remercie.

### **Intervention de M. Christian Fracheboud, président du Conseil général**

Merci.

### **Intervention de M. Alphonse Alonso (PLR)**

Je profite, j'ai le micro.

Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs les conseillers, le jeudi 30 décembre dernier, nous avons appris par la presse que la commune de Collombey-Muraz allait utiliser la Satom comme déchetterie communale. Or, comme vous le savez tous, la Satom se trouve sur le territoire montheysan. Comme notre Exécutif a refusé récemment la mise en place d'une déchetterie intercommunale, peut-être qu'il y a eu des synergies bienvenues avec nos voisins collombeyroud dans l'intervalle. Qu'en est-il exactement ?

### **Intervention de M. Christian Fracheboud, président du Conseil général**

Une autre prise de parole? Si ce n'est pas le cas, est-ce que Monsieur le Président veut répondre aux questions posées ?

### **Intervention de M. F. Mariétan, président de la Municipalité**

Brièvement, la première, je suis un peu embarrassé. M. Alonso connaît la situation du service au sein de la commune et, notamment l'état de santé de notre chef de service. Alors, on y supplée pour l'instant à travers un engagement constant et supplémentaire de Mme Dousse pour tout ce qui touche au personnel et de Patrice Coppex. C'est vrai que je vous rappelle juste que, peut-être ne l'ai-je jamais dit, lors de la première mouture en interne au niveau du Conseil municipal, j'avais envisagé de dégager du temps. Il y avait un 30 ou 40% prévu pour dégager du temps notamment à Patrice Coppex pour faire ce genre de choses-là. A l'élaboration du budget, vous connaissez la musique, comme il y avait déjà le poste de Fabien Girard, il y avait le demi-poste pour le théâtre, on a fait de l'autocensure. Donc, Patrice Coppex fera au mieux. Nous sommes en train de nous poser la



question et la décision tombera ces prochains jours, si on doit renforcer l'effectif de manière tout à fait opérationnelle. Mais, on est dans l'embarras. Donc, on fera au mieux, mais vous comprendrez que ce n'est pas toujours facile dans ce contexte-là. Deuxième question, la seule chose que je peux vous dire c'est qu'on a réagi assez vivement effectivement lorsqu'on a appris, par la presse, elle sert quand même à quelque chose ! De temps en temps ! La presse nous a appris effectivement que M. Blatter, un peu à sa manière, avait de nouveau, je dirais, s'était singularisé. La réaction du Conseil municipal, de manière assez unanime, a été d'interpeller vivement la Satom pour avoir un certain nombre d'explications. On a reçu. Alors, pour éviter une espèce d'amalgame entre les politiques, par rapport à d'autres dossiers qui nous divisent d'avec la Satom, j'ai demandé à mon Vice-président, Eric Widmer, d'être là. On avait pris nos responsables techniques, MM. Vigolo, Comte et Fellay pour bien montrer qu'on ne mélangeait pas les choses. Alors, de cette discussion, il en est ressorti quelques échanges. Patrick Fellay avait eu quelques contacts. Il avait sollicité des précisions qui ne sont jamais venues. On vient de recevoir, je crois, une lettre d'explication de la Satom. Donc, le Conseil municipal a toute l'attitude en fonction de ces explications d'intervenir à travers le canal de nos services et je pense par M. Widmer. La première question, c'était une mise à l'enquête. On verra dans le cadre des prochaines semaines de quelle manière, on se prononcera sur cet objet. Mais les remarques que vous avez formulées ont déjà été largement évoquées lors de cet échange de vue.

**Intervention de M. Christian Fracheboud, président du Conseil général**

Une autre prise de parole? Si ce n'est pas le cas, je remercie Mesdames et Messieurs les conseillères et conseillers généraux pour cette séance ainsi que le Conseil municipal, et les membres du bureau pour le travail accompli. Je vous souhaite une bonne fin de soirée.

La séance est levée à 21h24.

LE PRESIDENT

LA SECRETAIRE

Christian Fracheboud

Anne-Laurence Franz

## **TERMINAL DE TRANSPORT COMBINE – DEMANDE DE CREDIT COMPLEMENTAIRE**

### ***I. INTRODUCTION***

---

La commission Edilité & Urbanisme du Conseil Général s'est réunie le 6 janvier 2011 pour analyser le dossier proposé.

Etaient présents pour délibérer Messieurs Alphonse Alonso, Gabriel Fabris, Pierre-Alain Martenet, Stéphane Mathez, André Rey et Jean-Michel Rouiller, ainsi que Madame Evelyne Bezat.

La commission a bénéficié des explications apportées par Monsieur Mariétan, Président de la Ville, Monsieur Nicolas Herold, représentant du Site chimique, et Monsieur Daniel Comte, Chef du service Travaux publics & Environnement.

La commission tient à remercier ces intervenants pour leurs exposés, ainsi que pour les réponses apportées aux nombreuses questions suscitées par ce dossier.

### ***II. PREAMBULE***

---

Le projet de terminal rail-route répond à une situation largement insatisfaisante, perdurant à Monthey depuis de nombreuses années, soit :

- un important trafic poids lourds dans une zone à forte densité de population,
- un stationnement inapproprié à la gare CFF, de containers contenant des matières chimiques dangereuses,
- de sérieuses perturbations de trafic dues aux passages à niveau, au voisinage de la gare CFF et de la route de l'Ile-aux-Bois.

Cette situation n'est pas sans avoir mécontenté de nombreux citoyens. Messieurs Mariétan et Herold ont tenu à souligner l'importance du rôle joué par les habitants de Monthey dans la réactivation de ce dossier. En effet, plusieurs actions, dont une pétition signée par près de 1'300 habitants du quartier Sous-Gare, ont incité la commune à entreprendre des démarches, avec les CFF et avec le site chimique. C'est donc initialement, la Ville qui s'est approchée du site chimique et non l'inverse.

Il est important également de souligner l'évolution du contexte économique et l'internationalisation des entreprises présentes à Monthey. De succursales régionales, fortement implantées localement, ces firmes sont devenues des multinationales présentant un centre de décision souvent situé à l'étranger et parfois peu concernés par les soucis de la Ville. Il en résulte parfois certaines incompréhensions et une inévitable distance face au contexte suisse et à fortiori communal.

Il n'en demeure pas moins que le terminal constitue une opportunité importante pour le site chimique, de par la réduction de la taxe poids lourds que ses transporteurs seront susceptibles d'obtenir, l'amélioration conséquente de la logistique des transports et surtout, le financement considérable consenti par les collectivités publiques, Confédération, Canton, Communes.

En dernier lieu, il convient de relever le fait que le projet de terminal s'est fait l'écho de la volonté fédérale de transférer le trafic poids lourd de la route vers le rail. Il s'est donc inscrit en parfaite adéquation avec l'objectif de développement des transports combinés et l'essor d'un réseau de plateformes multimodales où seuls les derniers kilomètres sont dévolus à la route.

En conclusion, le terminal rail-route constitue une opportunité unique, aussi bien pour le site chimique de Monthey que pour la ville elle-même.

### **III. TERMINAL DE TRANSPORT COMBINE – CREDIT COMPLEMENTAIRE**

---

Il est important de souligner que le crédit complémentaire demandé ici, concerne le projet soumis actuellement à la Confédération pour subventionnement, soit la partie liée au « **terminal** » proprement dit, ainsi que « **l'infrastructure ferroviaire** » qui lui est associée, le long de la Rue des Saphirs (v. points 1 sur la carte ci-après). Dans le détail :

- **La plate-forme du terminal** avec ses infrastructures de transfert et de stockage sera publique et ouverte à tout transporteur utilisant le terminal. Elle sera accessible aux poids lourds ainsi qu'aux trains de containers.
- **Le raccordement ferroviaire** à la ligne du Tonkin sera composé de 4 voies de triage. Il permettra aux trains de marchandises et de containers d'accéder, d'une part au terminal et, d'autre part, au site chimique sans passer par le passage à niveau de l'Avenue de l'Industrie. Il sera, cependant, nécessaire de modifier l'accès ferroviaire existant pour le site chimique (v. pt. 3 à la page 4).

Les deux objets ci-dessus sont inclus dans la demande de subvention déposée auprès de l'office fédéral des transports. **Le montant global du projet soumis se monte à 54.3 mio.** (dont 80% serait à la charge de la Confédération).

Pour l'instant, le coût des voies de raccordement et de la plate-forme du terminal sont donc pris en charge par la Confédération (subventionnement) et la Société du terminal en formation, composée de la commune de Monthey et de la société Syngenta. Des démarches sont toutefois en cours auprès des autorités cantonales en vue d'une participation à la part non couverte par le subventionnement ; cette collaboration pourrait se concrétiser par l'intégration au sein de la société, d'un délégué du Canton. D'autres démarches pourront encore être entamées pour l'intégration de partenaires privés.

#### ☛ **Détail financier :**

Le conseil municipal, dans son message du 23 décembre 2010, précise que les montants des études déjà commandées, propres à l'élaboration de l'avant projet et au dossier de subventionnement, sont inclus dans le coût du projet, et admis au subventionnement.

A ce jour, la commune de Monthey a mandaté l'ensemble des études portant sur le terminal et ses accès, alors que la société Syngenta s'est occupée des mandats concernant les nouveaux raccordements routiers et ferroviaires au site chimique. Seules les études portant sur le terminal et ses accès, sont admises dans le coût du projet.

Au 31.12.2010, le **montant des dépenses admises au subventionnement** s'élève à :  
**422'162.80**

Cependant, **plusieurs autres études seront nécessaires** qui ne sont pas prises en charge dans le cadre du dossier de subventionnement. Ainsi, les études et frais portant sur la route d'accès, ainsi que la modification du plan des zones, avec ses composantes environnementales, devront être supportés par la commune de Monthey. Cette dernière pourra compter sur le soutien de l'Etat du Valais, si la route est admise au niveau cantonal. Dès lors, il est nécessaire, pour la commune, de disposer au budget 2011 d'un montant de l'ordre de : **150'000.—**

Par convention, les actionnaires de la société propriétaire, soit pour l'instant, la commune de Monthey pour 52 % et la société Syngenta pour 48 %, ont fixé le capital-action à Fr. 2'000'000.-. Il est convenu de libérer le 52 % de ce montant à la fondation et le solde au plus tard pour le 30 juin 2011, soit au total :

Commune de Monthey :	1'040'000.—
Syngenta :	960'000.—

Sitôt fondée, la société "Terminal de Monthey SA" endossera la responsabilité du projet et devra en assurer le financement. Cette société sera la bénéficiaire des subventions fédérales et sera responsable de l'adjudication des mandats d'études et de réalisation à venir.

Dans une première étape, il lui appartiendra de **rembourser le montant avancé** par la commune pour les études liées au terminal soit : **422'162.80**

Il est proposé de verser ce montant sur le compte d'investissement utilisé pour financer les études du terminal. Le montant nécessaire, en 2011, pour la poursuite des études – notamment, la modification du plan des zones, l'établissement du projet de route d'accès, les différentes expertises et démarches liées à l'acquisition de terrain et à l'examen des contraintes environnementales –, serait prélevé sur ce même compte d'investissement.

Par la suite, et toujours en 2011, cette société devra adjudger le mandat d'élaboration des projets et dossiers d'enquête pour un montant estimé à : **962'000.—**

#### ☛ **Remarques :**

- Parmi les entreprises du site chimique, Syngenta s'est rapidement distingué comme un partenaire privilégié, de par son attachement historique à Monthey et ses compétences logistiques. D'autre part, la société gère localement les plus gros volumes de marchandises.
- Des contacts sont en cours pour que le troisième partenaire de la société anonyme soit un représentant du canton.
- Vu la complexité du dossier, rares sont les entreprises suisses susceptibles d'être mandatées. Ce sont donc essentiellement les entreprises RAPP et Matrixs qui ont vu leurs offres acceptées.
- Le prêt consenti par la Commune de Monthey est une démarche incitative. En effet, les entreprises du site ne sont pas forcément disposées à engager des frais supplémentaires. Pour elles, la situation est conforme à la légalité ; il n'y a pas urgence.

#### **IV. ET ENSUITE ...**

---

#### ☛ **Autres dossiers :**

Au cours des prochaines étapes, **plusieurs autres réalisations** seront rendues nécessaires par la construction du terminal. Elles seront à la charge de la nouvelle société.

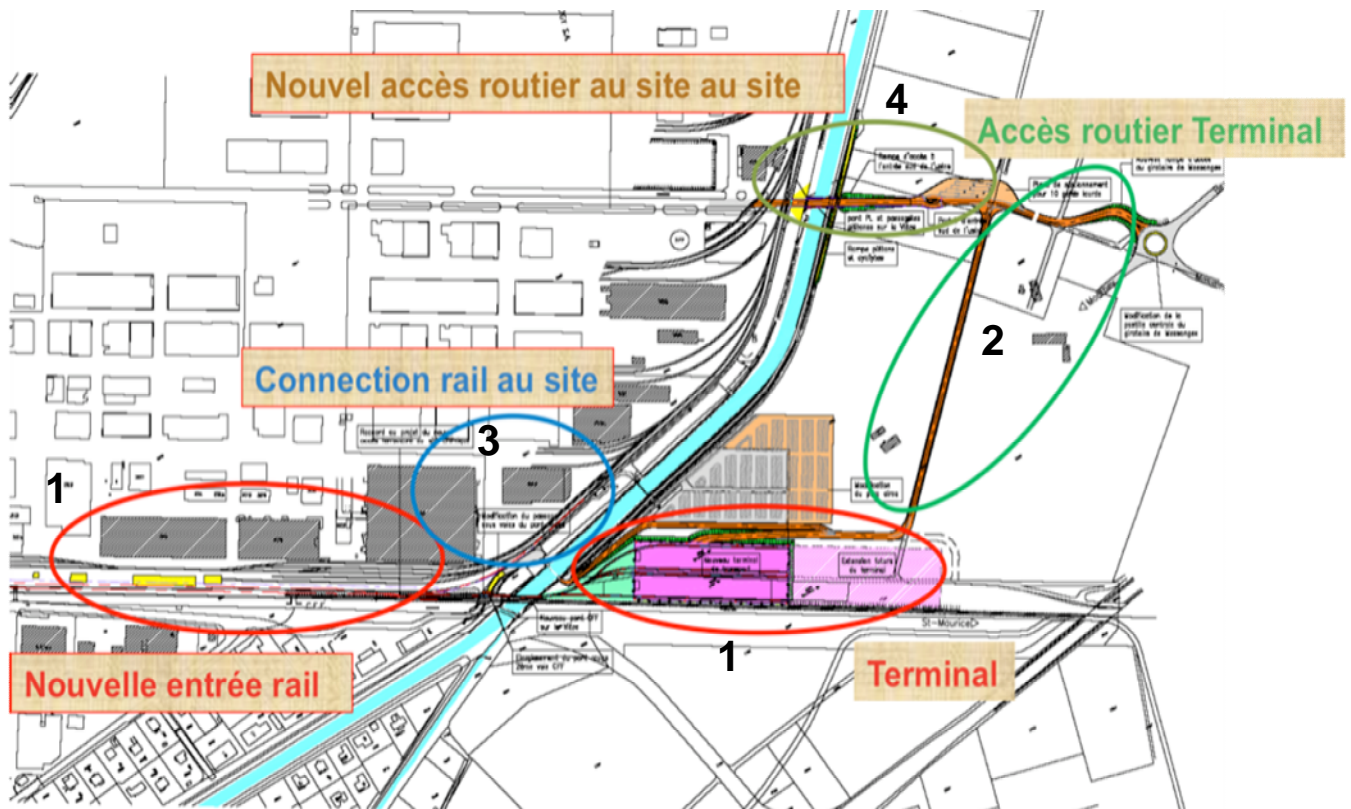
**Le coût communal** de ces objets n'est pour l'instant pas fixé. Il est en effet trop tôt pour établir les parts respectives des subventionnements cantonaux et fédéraux, ainsi que l'implication prise par le site chimique. Les montants globaux présentés ici sont donc purement indicatifs. On distinguera (v. carte ci-dessous et points correspondants) :

#### **2. L'accès routier au terminal**, soit la liaison rond-point des Tardis – Terminal.

Cette route sera utilisée pour l'accès au terminal et aussi pour le nouvel accès routier au site chimique. Elle sera publique jusqu'au terminal et jusqu'à la nouvelle loge d'accès au site chimique.

Une demande est en cours auprès du Service des routes et des cours d'eau qui a émis un préavis positif sur le classement cantonal de la route d'accès. Dès lors, cet aménagement pourrait être subventionné à 75 % par le Canton. Pour le solde, des discussions doivent encore avoir lieu eu égard aux avantages retirés par le site chimique et la commune de Massongex. En effet, cette route permettra aussi bien d'accéder au site chimique que de connecter le terminal à ce nouvel accès. Elle pourra également desservir une éventuelle zone industrielle ou artisanale sur le territoire de la commune de Massongex.

Il est donc nécessaire d'élaborer un dossier de projet et d'obtenir l'accord de la commune de Massongex pour la partie touchant à son territoire. (Coût global estimé **env. 2.6 mio.**).



- 3. La connexion par rail au site.** Ce raccordement permet l'accès direct des trains de marchandises à l'intérieur du site chimique, sans transbordement par le terminal et sans manœuvres sur la ligne du Tonkin ou en gare de Monthey.

Une demande de subvention est en cours auprès de l'Office fédéral des transports dans le cadre du subventionnement des voies de raccordement (taux de subventionnement 45 %). Les coûts de cet objet devraient être pris en charge par la confédération et le site chimique. Toutefois des discussions doivent encore avoir lieu pour évaluer les avantages de la commune liés à la réduction des nuisances en zone bâtie et par conséquent, une éventuelle participation à cet aménagement. (Coût global estimé **env. 1.8 mio.**).
- 4. Le nouvel accès routier au site chimique.** Composé d'une nouvelle loge et de parkings poids lourds et véhicules légers, ce nouvel accès sera privé et destiné aux employés et clients du site chimique.

Différentes possibilités de financement sont à l'étude. Pour l'instant, aucun subventionnement n'a été trouvé pour ce nouvel accès. Il convient cependant de tenir compte des éléments de synergie avec la sécurisation du lit de la Vièze, du report des charges de trafic en dehors des zones bâties du territoire montheysan et des éventuels subventionnement via la promotion économique cantonale. (Coût global estimé **env. 9 mio.**).

Notons enfin, le **projet d'assainissement du Pont Rouge** qui **devrait impérativement être coordonné avec la réalisation du terminal.**

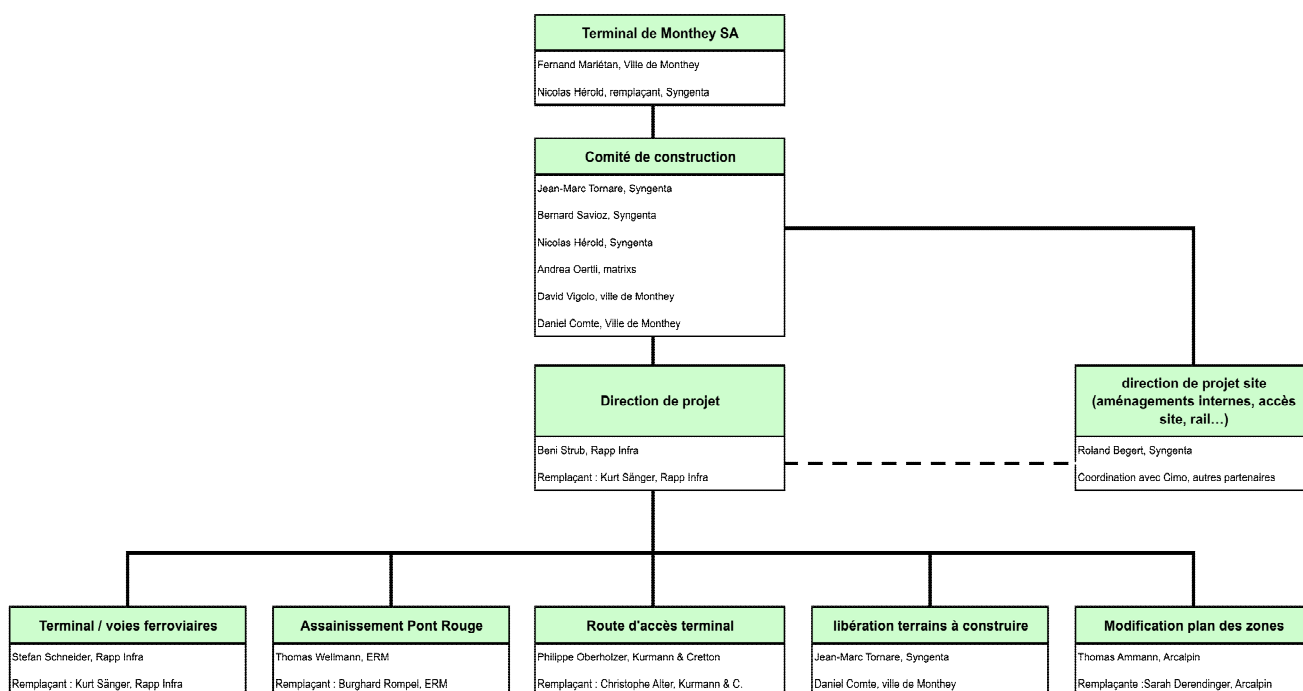
Sur l'ensemble des projets (points 1-4) et si les subventions souhaitées sont obtenues, **la part communale** pourrait s'élever à environ **6.7 mio.** et celle du site chimique à près de 17 mio.

## ← Organisation générale :

La Société « Terminal de Monthey SA » chapeautera l'ensemble de la structure.

Sous sa direction, un « Comité de construction » supervisera les travaux soumis aux deux Directions de projet, celle liée au site proprement dit et celle agissant hors du site (confiée au bureau Rapp) et dont dépendront 6 secteurs : « Terminal /Voies ferroviaires », « Assainissement Pont Rouge », « Route d'accès terminal », « Libération terrains à construire » et « Modification plan des zones ».

### TERMINAL DE TRANSPORT - ORGANIGRAMME DE LA COORDINATION DES PROJETS



## ← Prochaines étapes :

- Janvier 2011 : décision de la Confédération concernant le taux de subventionnement du projet « terminal ». Cette étape est décisive, car un taux inférieur à 80% pourrait remettre en question le projet.
- Au courant du 2<sup>ème</sup> trimestre 2011, devrait tomber la décision de l'OFT concernant la demande de subventionnement de la connexion rail au site.
- Comme mentionné, des modifications du Plan des zones seront nécessaires dans les mois prochains. Le site est en effet propriétaire de près de 80% des terrains concernés par le projet, ce qui constitue une chance et une opportunité exceptionnelle pour sa mise en œuvre. Ces terrains sont par contre en grande partie en zone agricole ; il faudra donc les déclasser. Le Conseil général aura ainsi l'occasion de se prononcer à nouveau.

## **V. CONCLUSIONS**

---

La commission est convaincue de l'importance du projet de terminal rail-route pour la sécurité et le bien-être des habitants de Monthey. Elle souhaite néanmoins que, dans les négociations menées ultérieurement avec les différents partenaires, la Commune soit particulièrement attentive aux participations financières qui lui seront demandées.

En conclusion, la commission Edilité et Urbanisme, consciente de l'importance du projet de terminal de transports combiné et du signal fortement négatif que pourrait constituer un refus de cet objet, se déclare à l'unanimité en faveur du crédit complémentaire demandé.

La commission invite donc l'assemblée à se rallier à ses conclusions et à approuver la demande de crédit complémentaire soumise à l'approbation du Conseil général.

Monthey, le 18 janvier 2011.

Jean-Michel Rouiller  
Président

Evelyne Bezat  
Rapporteur