



Message

accompagnant le projet de décision concernant le financement du projet de sécurisation de l'AOMC entre Monthey et Collombey-Muraz.

Le Conseil d'Etat du Canton du Valais

au

Grand Conseil

Madame la Présidente du Grand Conseil,
Mesdames et Messieurs les Députés,

Nous avons l'honneur de soumettre à votre approbation le projet de décision concernant le financement du projet de sécurisation de l'AOMC entre Monthey et Collombey-Muraz.

1. Informations générales et objectifs du projet

La ligne AOMC (Aigle – Ollon – Monthey – Champéry) d'une longueur de 23,3 km comprend deux tronçons, la ligne de plaine entre Aigle et Monthey et la ligne de la vallée entre Monthey et Champéry.

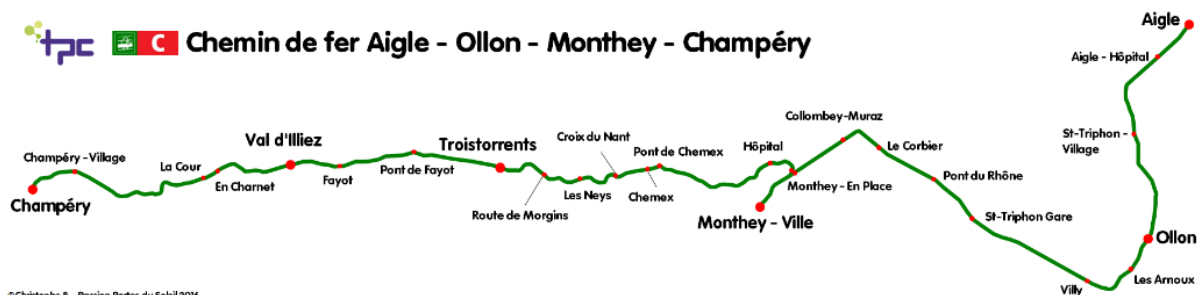


Figure 1: Ligne AOMC des TPC

La cohabitation des trafics routiers et ferroviaires devient de plus en plus difficile au cœur des localités de Collombey-Muraz et Monthey. La sécurisation du tracé AOMC consiste à remplacer le tracé actuel entre Collombey-Muraz et Monthey, partiellement en site banal sur la route, par un nouveau tracé en site propre longeant les voies CFF de la ligne du Tonkin. Le croisement des deux lignes se fera par la mise en souterrain du tracé AOMC à Collombey-Muraz avec une nouvelle halte enterrée. La gare actuelle de Monthey-ville sera abandonnée au profit d'une nouvelle gare accolée à celle des CFF. En conséquence, un nouveau tracé de raccordement à la ligne de la vallée sera créé avec un tronc commun à la ligne de plaine, établi à double voie jusqu'à la nouvelle halte de Monthey-Giovanola.

Le croisement actuel du Corbier sera remplacé par un nouveau croisement permettant en particulier l'entrée simultanée des trains au lieu-dit « Les Cartes ». À cet emplacement, une voie de garage avec un point d'appui pour les travaux d'entretien sera aussi construite.

Ce projet engendrera également une réorganisation des voies de circulation routière de la ville de Monthey. Aujourd'hui, les automobilistes en provenance des centres commerciaux et de l'autoroute accédant au centre-ville de Monthey empruntent la route de Clos-Donroux puis l'avenue du Crochetan. A terme, cet axe sera supprimé pour des raisons d'exploitation ferroviaires permettant le passage futur de la ligne AOMC des TPC et de la ligne CFF du Tonkin. L'alternative à cette suppression sera de créer un nouvel axe routier raccordant la route de Clos-Donroux à la route cantonale RC 302 Monthey-St-Gingolph.

Les objectifs du projet sont les suivants :

- améliorer la sécurité avec la création d'un site propre ferroviaire entre Collombey-Muraz et Monthey. Suppression de plusieurs passages à niveau ;
- améliorer le temps de parcours entre Aigle et Monthey ;
- anticiper les futurs besoins d'augmentation de cadence avec la création d'une double voie entre Giovanola et Monthey ;
- mettre à disposition des usagers une offre ferroviaire plus efficace et attractive ;
- contribuer à requalifier les centres-villes de Collombey-Muraz et de Monthey avec une volonté de concilier transport et développement urbain.

2. Ouvrages du projet

Le nouveau tracé se compose des éléments particuliers suivants :

- voie sur ballast ;
- 4 trémies (longueur cumulée = 500 m) dont une parallèle aux voies CFF de la ligne du Tonkin ;
- 2 tranchées couvertes de section rectangulaire (longueur cumulée = 900 m) ;
- 1 franchissement en courbe sous les voies CFF de la ligne du Tonkin (longueur cumulée = 60 m) ;
- 1 halte souterraine en tranchée couverte avec ventilation naturelle (halte de Corbier, longueur = 85 m) ;
- 1 halte en pleine voie (halte de Monthey-Giovanola, longueur = 80 m) ;
- une gare commune CFF – AOMC à Monthey, avec création de 4 voies et 3 quais AOMC (gare de Monthey, longueur = 90 m) ;
- un nouveau croisement et une voie de garage.



Figure 2: Carte synoptique du projet

Les nouveaux aménagements sont décrits ci-après.

Halte AOMC de Collombey

La nouvelle halte AOMC de Collombey sera souterraine et accessible par un passage inférieur et des escaliers. Elle sera constituée d'un quai latéral de 6 m de large et de 85 m de long et offrira une liaison directe avec la halte CFF de Collombey. L'accès à cette dernière se fera de part et d'autre des voies CFF assurant ainsi la desserte du cœur historique du village de Collombey et celle du quartier du Corbier.

Halte de Monthey – Clos-Donroux

La halte de Monthey – Clos-Donroux comprend un quai central dont la largeur varie de 4,8 m à 12,8 m et de 80 m de long, accessible par un passage inférieur de part et d'autre des voies avec escaliers et rampes d'accès. La rampe centrale sera protégée par une marquise. Une rampe située sur la partie nord du quai permettra un accès à celui-ci depuis le secteur des Dailles.

La nouvelle halte de Monthey – Clos-Donroux desservira les nouveaux quartiers d'habitations et les principaux centres commerciaux des communes de Monthey et de Collombey-Muraz. Avec la suppression du tracé AOMC existant et la mise en souterrain de la liaison vers la Vallée d'Illiez, l'accessibilité entre les quartiers ainsi que le cheminement vers la future halte de Monthey – Clos-Donroux seront bien plus sécurisés qu'aujourd'hui.

Un bâtiment technique sera réalisé au nord du quai.

Gare de Monthey

Le projet prévoit le déplacement de la gare AOMC de Monthey depuis le quartier du théâtre du Crochetan jusqu'à la gare CFF de Monthey. Le schéma d'une gare en « cul-de-sac » pour la ligne AOMC est conservé par rapport à la situation actuelle et comprendra quatre voies. Les quais, de 6 m de large et de 90 m de long, seront directement accessibles depuis l'espace public et seront protégés par des marquises. Un quai sera partagé avec les CFF.

La gare CFF de Monthey regroupera les lignes du Tonkin et de l'AOMC ainsi que des lieux de dépôt et de prise en charge pour les bus et les taxis. Avec une gare commune entre les CFF et les transports publics du Chablais, la nouvelle interface de Monthey sera la plaque tournante des transports publics régionaux et urbains. Des correspondances confortables pourront être assurées entre les trains du RER Valais/Wallis, les trains AOMC et les bus.

Croisement « Les Cartes »

L'actuel croisement du Corbier sera déplacé d'environ 300 m à l'est, direction St-Triphon, et sera équipé d'une nouvelle voie de garage en cul-de-sac équipée d'un heurtoir fixe homologué à tampon hydraulique.

Nouvelle route RC 112 ou nouvelle route de Clos-Donroux

Du fait de la nouvelle double voie AOMC et de la voie actuelle CFF, le passage à niveau actuel de Clos-Donroux sera fermé plus de 40 minutes par heure. Ceci ne permettra plus une fluidité du trafic routier.

Pour cette raison, une nouvelle route transversale est-ouest sera construite dans le cadre du projet afin de conserver cet axe important du schéma de mobilité des communes de Monthey et de Collombey-Muraz ainsi que celui du Canton du Valais.

Ce nouveau tracé routier (RC 112), avec un passage sous les voies CFF et AOMC et deux trémies avec construction de parois anti-bruit, permettra la suppression du passage à niveau de Clos-Donroux.

Démantèlement de la voie existante

La partie du tracé actuel de l'AOMC qui sera mis hors service sera défermée. Son réaménagement sera traité dans le cadre d'un autre projet.

3. Coûts et financement

Les coûts du projet sont estimés à un montant total de **CHF 227'377'540** (y. incl. TVA 8,1 %), Base de Prix avril 2024 ; Indice de Renchérissement sur la construction Ferroviaire : IRF = 150), répartis de la manière suivante :

Travaux		180'490'000 CHF
100	Montagnier	26'500'000 CHF
200	Corbier	27'430'000 CHF
300	St-Didier	28'440'000 CHF
400	Pleine Voie	31'690'000 CHF
500	Liaison Val d'Illiez	30'210'000 CHF
600	RC112	13'850'000 CHF
700	Voie TPC	1'230'000 CHF
800	Voie CFF	8'550'000 CHF
900	Déviations de réseaux	12'590'000 CHF
Honoraires		20'620'000 CHF
Foncier		9'230'000 CHF
Sous-total		210'340'000 CHF
TVA 8.1%		17'037'540 CHF
Total		227'377'540 CHF

Le croisement « Les Cartes » et les travaux de restauration du passage inférieur du Raccot font partie du projet global. Ces travaux correspondent néanmoins à de la maintenance du réseau existant et le financement de ces travaux, soit un montant de **CHF 10'799'190** est assuré totalement par l'OFT.

Les travaux de sécurisation de l'AOMC représentent donc un montant total de **CHF 216'578'350**. Ce coût est pris en charge à 85% (CHF 184'091'598) par les moyens financiers de l'OFT et à 15% (CHF 32'486'753) par les moyens conjoints de l'Etat du Valais, la Commune de Monthey et la Commune de Collombey-Muraz.

La part financée conjointement par l'Etat du Valais, la Commune de Monthey et la Commune de Collombey-Muraz, de CHF 32'486'753, est prise en charge à 70% par l'Etat du Valais (CHF 22'740'727), à 20% par la Commune de Monthey (CHF 6'497'351), et à 10% (CHF 3'248'675) par la Commune de Collombey-Muraz.

	Coûts	Financements			
		OFT	Etat du Valais	Commune de Monthey	Commune de Collombey-Muraz
Sécurisation de l'AOMC	216'578'350 CHF	184'091'598 CHF	22'740'727 CHF	6'497'351 CHF	3'248'675 CHF
Croisement Les Cartes	10'615'420 CHF	10'615'420 CHF	0 CHF	0 CHF	0 CHF
PI Raccot	183'770 CHF	183'770 CHF	0 CHF	0 CHF	0 CHF
Total	227'377'540 CHF	194'890'788 CHF	22'740'727 CHF	6'497'351 CHF	3'248'675 CHF

Figure 3 : Tableau de Financement du projet de sécurisation de l'AOMC

4. Bases légales pour le financement

L'article 49 de la Loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF) du 20.12.1957 indique les principes de financement où la Confédération assume la charge principale du financement de l'infrastructure ferroviaire.

L'article 12 de la Loi fédérale sur le développement de l'infrastructure ferroviaire (LDIF) du 20.03.2009, indique que la Confédération met à dis-position les moyens alloués au financement des mesures en les imputant sur le fonds d'infrastructure ferroviaire au sens de la loi du 21 juin 2013 sur le fonds d'infrastructure ferroviaire, sous la forme de prêts à intérêt variable conditionnellement remboursables, et de contributions à fonds perdu.

L'alinéa 1, lettre b de l'article 4 de la Loi fédérale sur le fonds de financement de l'infrastructure ferroviaire (LFIF) du 21.06.2013 autorise un prélèvement du fonds pour de l'aménagement.

Le message du Conseil fédéral du 13 mai 2020 sur le financement de l'exploitation et la maintenance de l'infrastructure ferroviaire, des tâches systémiques de ce domaine et sur les contributions d'investissement en faveur des installations privées de transport de marchandises pour les années 2021 à 2024 définit les premières participations pour la période correspondante. Les autres participations de la Confédération seront décidées dans les messages 2025 - 2028 et 2029 - 2032, sur la base des coûts planifiés et de la convention entre les partenaires du projet.

L'article 10 Subventions d'investissement de la Loi sur les transports publics et la mobilité douce quotidienne (LTPMD) autorise le financement du présent projet selon

- l'alinéa 1 : Après la déduction des subventions octroyées par la Confédération, l'Etat peut allouer des subventions à des entreprises de transport pour le financement des investissements jusqu'à 100 pour cent du solde restant
- l'alinéa 2 : Sont, en particulier, considérés comme des investissements :
 - o lettre a : la construction de nouvelles installations
 - o lettre b : le remplacement ou la rénovation des installations existantes
- l'alinéa 3 : L'investissement doit poursuivre une des finalités suivantes :
 - o lettre a : augmenter l'offre de transport public
 - o lettre b : augmenter l'efficacité
 - o lettre c : assurer ou améliorer la sécurité de l'exploitation

5. Explications par article

Article 1

Cet article indique l'objet du subventionnement.

Article 2

L'alinéa 1 précise l'investissement total du projet qui est estimé à CHF 210'340'000 y compris les ouvrages d'art à 100 pour cent à la charge de la Confédération. Les travaux liés à la sécurisation de l'AOMC se montent à CHF 200'350'000.

L'alinéa 2 précise la part financée conjointement par l'Etat du Valais, la Commune de Monthey et la Commune de Collombey-Muraz, de CHF 30'053'500.

L'alinéa 3 précise le paiement de cette subvention par tranches qui sera prélevé sur les budgets du Service de la mobilité, en fonction de l'avancement du projet et de la mise à disposition des ressources financières allouées dans le cadre des budgets cantonaux, sous réserve des disponibilités financières allouées par le législatif cantonal.

Article 3

L'alinéa 1 précisent le règlement par convention des modalités de financement entre les différentes parties prenantes.

L'alinéa 2 indique que la convention signée le 8, 16, 19, 20 et 26 février 2018 entre la Confédération, représentée par l'Office fédéral des transports, l'Etat du Valais, représenté par son Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement, les communes de Monthey et Collombey-Muraz, représentées par leurs Présidents et Secrétaires communaux respectifs, et Les Transports Publics du Chablais SA (TPC), représentés par leurs Président du Conseil d'Administration et Directeur, concernant la prise en charge des montants d'investissement à charge des parties (ci-après la Convention 2018) est ratifiée pour tous les éléments qui ne sont pas contraires à la présente décision. Ces derniers feront objet d'un avenant à la Convention 2018 qui sera signé avant le début des travaux.

L'alinéa 3 précise que le Service de la mobilité est chargé de finaliser l'Avenant à la Convention 2018 dans le sens de la présente décision avec les montant modifiés de la projection depuis la signature de la convention de base (CHF 150'200'000).

L'alinéa 4 définit que le Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement est habilité à représenter l'Etat du Valais lors de la signature de l'Avenant à la Convention 2018.

Article 4

L'article précise que le Conseil d'Etat octroie les crédits complémentaires liés au renchérissement. L'indice de référence correspond à l'indice du renchérissement de la construction ferroviaire (IRF) de l'OFT (base : avril 2024).

Article 5

La présente décision portant sur une dépense ordinaire n'est pas soumise au référendum facultatif et entre immédiatement en vigueur.

6. Conclusions

Pour la réalisation de ce projet majeur qui permet d'améliorer la mobilité pour la région du Chablais, le Service de la mobilité demande donc l'octroi d'un crédit de **CHF 22'740'727** correspondant à 70% de la part financée conjointement par le Canton du Valais et les communes de Monthey et Collombey-Muraz.

Nous espérons que le Grand Conseil voudra bien accepter le projet de décision que nous lui soumettons avec le présent message et vous prions d'agréer, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les Députés, l'assurance de notre haute considération.

Sion, le

Le président du Conseil d'Etat : **Franz Ruppen**
La chancelière d'Etat : **Monique Albrecht**