

## Conseil général

Réponse à la question écrite  
représentant du  
formulée en séance du Conseil général le  
répondu en séance du Conseil général le

M. David CLEMENT  
parti Le Centre  
1<sup>er</sup> décembre 2025  
23 mars 2026

Titre : AOMC 2030 : informations et conséquences de l'arrêt du chantier

Développement :

Le projet AOMC 2030 représente l'un des investissements les plus stratégiques pour la mobilité régionale du Chablais valaisan. Doté d'un budget d'environ 210 millions de francs – financé à 85% par l'OFT, 10,5% par le Canton du Valais, 3% par la Commune de Monthey et 1,5% par la Commune de Collombey-Muraz – il vise notamment la sécurisation et la modernisation de la ligne Aigle–Ollon–Monthey–Champéry exploitée par les TPC.

Parmi les éléments clés : le nouveau tracé entre Monthey et Collombey-Muraz, le déplacement de la gare de Monthey-Ville vers le pôle CFF, et la reconfiguration de plusieurs axes de mobilité.

Or, comme l'ont révélé la RTS et plusieurs médias régionaux dès le 15 octobre 2025, le chantier est désormais suspendu, pour une réévaluation technique et financière d'ampleur. Cette décision, qualifiée d'"annonce choc" par plusieurs élus, intervient alors que les travaux avaient débuté et que le crédit d'engagement venait d'être accepté par le Grand Conseil.

Les déclarations publiques du président du CA des TPC, du président de Collombey-Muraz et du président de Monthey témoignent de l'inquiétude et de l'incertitude qui pèsent désormais sur l'ensemble du projet.

Les risques géologiques, la gestion de la falaise, les surcoûts potentiels, la coordination technique complexe et les impacts sur le calendrier – annoncés avec un retard d'au moins deux ans – soulèvent des questions majeures de gouvernance et de communication. Les projets connexes, en particulier autour de la gare CFF de Monthey et des aménagements urbains, pourraient eux aussi être affectés.

Face à l'importance du projet pour la mobilité, l'attractivité et l'aménagement du territoire de notre commune, et compte tenu de l'état actuel d'incertitude, le Groupe Le Centre soumet les questions écrites suivantes à la Municipalité.

### **1. Informations reçues**

- Quelles informations et quelles coordinations le Conseil Municipal a-t-il reçues de la part des responsables du projet (TPC, OFT, Canton) depuis l'annonce officielle de la suspension du chantier ?

### **2. Nature des problèmes rencontrés**

- La Municipalité peut-elle préciser la nature exacte des difficultés techniques, géologiques, financières ou organisationnelles qui ont conduit à cette suspension ?

Les informations publiées sur le site [www.aomc2030.ch](http://www.aomc2030.ch) restant très générales, une clarification locale s'impose.

### **3. Positionnement de la Municipalité**

- Quel est aujourd'hui le positionnement de la Municipalité vis-à-vis de la gouvernance du projet et de la coopération avec les responsables du chantier ?
- La Municipalité a-t-elle demandé davantage de transparence, de rapports ou de garanties ?

### **4. Défense des intérêts communaux**

- Quelles démarches concrètes la Municipalité a-t-elle entreprises pour défendre les intérêts de notre commune et de nos habitants à la suite de l'annonce de l'arrêt des travaux ?

### **5. Conséquences territoriales et urbaines**

- En cas de retard prolongé, quelles pourraient être les conséquences pour les projets communaux et intercommunaux liés :
  - réaménagement de la gare CFF;
  - réaffectation future de l'actuelle gare AOMC;
  - requalification des axes adjacents (avenue de France, route de Collombey, etc.) ?

Existe-t-il un risque de remise en cause ou de révision de ces projets ?

### **6. Conséquences financières**

- Le financement actuel (Confédération, Canton, communes) est-il garanti malgré la suspension et les analyses en cours ?
- En cas de dépassement des coûts, les subventions devraient-elles être renégociées ?
- Les surcoûts liés à l'arrêt du chantier (sécurisation, études complémentaires, pertes opérationnelles) ont-ils été évalués ?

## **1. INFORMATIONS REÇUES**

A ce jour, les informations officielles sont dans le communiqué de presse fourni par les TPC, soit en substance :

*"Les Transports Publics du Chablais (TPC) annoncent la suspension temporaire du début du chantier de l'AOMC 2030 pour permettre une analyse approfondie des conditions techniques et budgétaires, afin de garantir un démarrage du projet dans des conditions stabilisées et durables.*

*En date du 8 octobre 2025, les Transports Publics du Chablais (TPC), en leur qualité de maître d'ouvrage, ont informé les financeurs du projet — le canton du Valais, les communes de Monthey et Collombey-Muraz ainsi que l'Office fédéral des transports (OFT) — de la situation. Les financeurs ont réaffirmé leur soutien au projet et son importance stratégique pour le Chablais, mais ont souhaité une suspension temporaire des travaux afin qu'une analyse pointue de la situation soit opérée.*

*Cette décision vise à garantir que le projet puisse démarrer sur des bases solides, en assurant son financement, la qualité des réalisations et le respect des engagements pris envers la population et les financeurs.*

*Une analyse technique et financière approfondie sera conduite dans les prochains mois. Les conclusions seront livrées au printemps 2026, et permettront de définir les étapes de reprise du chantier."*

Il faut noter que les résultats de ces expertises sont attendus d'ici à l'été 2026.

## **2. NATURE DES PROBLÈMES RENCONTRÉS**

Afin de bien comprendre les difficultés rencontrées, il est important de les remettre dans le contexte du projet qui se distingue par sa complexité technique :

- le projet AOMC 2030 est un projet d'envergure avec 4.3 km de nouvelles voies à construire dans un environnement urbain. Il nécessite donc une coordination étroite avec de nombreux acteurs, notamment les prestataires des différents réseaux souterrains (eau, chauffage à distance, télécom, gaz). Le déplacement des réseaux existants a notamment fait apparaître des éléments nouveaux impliquant des coûts supplémentaires.
- près d'un kilomètre de ce tracé sera réalisé en souterrain, tout comme plusieurs passages inférieurs et la nouvelle halte de Collombey. Ces opérations se déroulent dans un environnement hydrogéologique exigeant : la nappe phréatique nécessite de réaliser des enceintes de palplanches pour creuser et l'eau doit être évacuée en tenant compte de l'équilibre de la nappe.
- en l'occurrence, le projet rencontre des difficultés d'approvisionnement pour les 9'000 tonnes de palplanches nécessaires, dont le fournisseur est en sursis concordataire.
- certaines prestations indispensables au démarrage des travaux de génie civil ne sont pas finalisées à l'heure actuelle et sont donc en retard par rapport au planning initial. Il s'agit notamment de plans et de dossiers d'exécution.
- certains éléments du projet ont été optimisés dans les derniers mois afin de réduire les coûts et/ou la durée d'intervention. Ces modifications nécessitent des autorisations complémentaires qui n'ont pas encore toutes été délivrées (autorisations complémentaires à la DAP pour le franchissement de la ligne CFF et autorisation des CFF pour le passage inférieur de la RC 112).
- le passage en force de la décision d'approbation des plans était anticipé en septembre 2024. En raison du traitement d'oppositions, celui-ci est survenu en mars 2025.
- le projet est prévu le long de la voie CFF et nécessite la mise en place de quatre PI de celle-ci (celui de la voie AOMC elle-même, celui de la nouvelle route transversale RC 112 et des passages inférieurs piétons) et d'une tranchée couverte d'environ 300 m. Le calendrier permettant de réaliser des travaux sous et le long de la voie CFF nécessite une coordination fine avec de nombreux acteurs afin de minimiser les nuisances et interruptions de trafic. Le moindre changement ou imprévu peut impliquer une remise en question complète de ce calendrier et des plus-values conséquentes.

### **3. POSITIONNEMENT DE LA MUNICIPALITÉ**

La Ville de Monthey fait partie de deux groupes de travail dans le cadre de l'organisation du projet.

Le Président de Ville est présent dans le comité de pilotage qui est l'organe faitier. Le Service "Infrastructures, Mobilité, Environnement & Sports" est représenté au sein du Comité technique qui assure la coordination entre le projet et les infrastructures communales. Le Conseil municipal a pris note des dysfonctionnements décrits ci-dessus.

De plus, elle est régulièrement informée de l'évolution des démarches par sa présence au COPIL.

### **4. DÉFENSES DES INTÉRÊTS COMMUNAUX**

Au sein du COPIL, le Conseil a défendu avec conviction le projet et les avantages que sa réalisation apporterait à la région. Elle a, par ailleurs, été particulièrement proactive afin que cet arrêt ne soit qu'une pause très provisoire nécessaire à mettre en place une organisation efficace. De plus, elle a obtenu que certains travaux préparatoires se poursuivent rapidement.

### **5. CONSÉQUENCES TERRITORIALES**

- Pour la gare CFF, le site compte trois projets en cours :
  - la sécurisation de l'AOMC : un retard sur son exécution n'aurait pas d'impact majeur sur l'aménagement du secteur. Un effort de coordination devra, cependant, être entrepris si les deux suivants devaient se réaliser avant.
  - l'aménagement Lhand de la gare CFF : ce projet, comptant notamment la suppression du passage à niveau et la création d'un passage sous-voie est en consultation au sein de l'OFT. Il pourra se réaliser avec quelques légères adaptations.
  - l'aménagement de la place de la Gare : ce dernier est en phase d'avant-projet et devra faire l'objet d'un plan d'aménagement de détail. Il dépend intimement du projet CFF et dans une très moindre mesure de celui des TPC.
- réaffectation future de l'actuelle gare AOMC : il n'y a, à ce jour, aucun projet concret sur le site et donc pas d'urgence à réaliser la sécurisation.
- requalification des axes adjacents : ceux-ci ne pourront se réaliser que lorsque le train aura été déplacé, étant donné que son emprise actuelle fait partie intégrante du projet.

### **6. CONSÉQUENCES FINANCIÈRES**

- garantie du financement actuel : à ce jour, l'Office fédéral des transports est plutôt soutenant. La sensible hausse des coûts pourrait cependant influencer une future décision. C'est, notamment, pour cette raison que les travaux ont été arrêtés, permettant ainsi de faire le point sur les contraintes techniques et financières du projet.

- dépassement des coûts : en principe, si un financement supplémentaire devait s'avérer nécessaire, il devrait être validé par les financeurs selon les procédures habituelles.
- évaluation des surcoûts dus à l'arrêt du chantier : l'expertise prévue pour la fin du printemps devrait éclairer les partenaires sur ce sujet. Il faut noter que les travaux préparatoires engagés, à ce jour, serviront pour la suite.

Monthey, le 9 mars 2026