

Révision partielle PAZ / RCCZ

Site Djeva



Notrehistoire.ch, tous droits réservés

Rapport d'aménagement selon l'art. 47OAT

10 juillet 2026 // version mise à l'enquête publique

Mandataire

nomad architectes-urbanistes

L. Bagnoud / L. Reymond



nomad architectes valais sàrl
rue ste-marguerite 16 1950 sion
027 327 75 71 info@nomad-vs.ch

Mandant

Mathias Pannatier, chef de service

VILLE DE MONTHEY

Urbanisme, Bâtiments & Constructions

Place de l'Hôtel-de-Ville 2

Case postale 512

1870 Monthey

TABLE DES MATIÈRES

1.	Introduction	9
2.	Buts du rapport 47 OAT	10
3.	Justification d'une révision partielle du PAZ / RCCZ	10
4.	Justification du besoin	12
5.	Justification de la localisation	14
5.1.	Sites analysés.....	14
5.2.	Critères	15
5.3.	Grille de notation	16
5.4.	Pondération	17
5.5.	Résultats	18
6.	Périmètre de la révision partielle du PAZ/RCCZ et affectations actuelles	24
7.	Diagnostic du site retenu.....	26
7.1.	Situation	26
7.2.	Structure foncière.....	26
7.3.	Occupation actuelle du site	27
7.4.	Accessibilité.....	29
7.5.	Valeurs patrimoniales	30
7.6.	Synergies.....	33
8.	Projet technique.....	34
8.1.	PAZ futur et justificatifs	34
8.2.	Statistiques.....	35
8.3.	Coordination avec la révision globale.....	35
8.4.	Avenant au RCCZ	36
9.	Conformité aux planifications supérieures.....	37
9.1.	Conformité du projet aux bases légales fédérales.....	37
9.1.1.	Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT)	37
9.1.2.	Ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT).....	39
9.2.	Conformité du projet aux bases légales et planifications cantonales.....	40
9.2.1.	Concept cantonal de développement territorial	40

9.2.2.	Plan directeur cantonal.....	43
9.2.3.	Loi cantonale d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LcAT)	43
9.3.	Conformité du projet aux planifications communales	45
10.	Conformité avec les domaines transversaux et contraintes.....	47
10.1.	Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM).....	47
10.2.	Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB)	51
10.3.	Pollution.....	53
10.4.	Eaux souterraines/sources	53
10.5.	Dangers naturels	54
10.6.	Installations d'intérêt public.....	55
10.7.	Patrimoine	56
10.8.	Trafic induit.....	56
10.9.	Transports publics	57
10.10.	Interface d'échanges modaux.....	57
11.	Information publique	57
11.1.	Publication	57
11.2.	Observations citoyennes.....	57
12.	Compensation et indemnisation	58
12.1.	Principe.....	58
12.2.	Analyse d'impact sur la valeur foncière.....	60
13.	Procédures, coordination et suites à entreprendre.....	61
14.	Annexes	63

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Localisation des secteurs sélectionnés pour l'étude multicritère.	14
Figure 2 : Critères retenus pour l'analyse.....	15
Figure 3 : Grille de notation pour l'étude multicritère.....	16
Figure 4 : Pondération des critères pour l'analyse.....	17
Figure 5 : Site n°1- Pré Perna.....	18
Figure 6 : Site n°2 - Les Bans.....	19
Figure 7 : Site n°3 - Djeva.....	20
Figure 8 : Site n°4 - École de commerce.....	21
Figure 9 : Site n°5 - Semilles.	22
Figure 10 : Résultats de l'étude multicritère.	23
Figure 11 : Périmètre de révision partielle du PAZ/RCCZ.	24
Figure 12 : Affectation actuelle du périmètre de révision partielle du PAZ/RCCZ.....	25
Figure 13 : Localisation du périmètre concerné par la révision partielle du PAZ/RCCZ.	26
Figure 14 : Occupation actuelle du site.....	27
Figure 15 : Occupation actuelle de la parcelle n° 75 - photo : googlestreetview, 2024.	28
Figure 16 : Occupation actuelle de la parcelle n° 4797 - photo : googlestreetview, 2024.....	28
Figure 17 : Occupation actuelle de la parcelle n° 6418 (au premier plan) - photo : Nomad, 2023..	29
Figure 18 : Situation du site de Djeva en termes de mobilité douce et de transports publics.	30
Figure 19 : Usine Djeva - photo : Notrehistoire.ch, tous droits réservés.....	31
Figure 20 : Extrait de l'inventaire du patrimoine bâti, Nomad, 2023 (provisoire).	32
Figure 21 : Potentielles synergies avec l'EPIC.....	33
Figure 22 : PAZ futur.....	34
Figure 23 : Concept cantonal de développement territorial, 2014.	41
Figure 24 : Programme de législature 2025-2028, Ville de Monthey.....	47
Figure 25 : Périmètre de consultation OPAM - installations ferroviaires.	50
Figure 26 : Terminal Combiné Rail-Route.....	50
Figure 27 : Site stationnaire OPAM, extrait SIT-vs, 2026.	51
Figure 28 : Situation en matière de pollution et périmètre de révision partielle.	53
Figure 29 : Carte des dangers hydrologiques actuellement en vigueur, sans prise en compte des récents travaux de sécurisation de le Vièze.	54
Figure 30 : Situation en termes de danger hydrologique à la suite des travaux de sécurisation de la Vièze.....	55
Figure 31 : Tableau des parcelles impactées sur leur valeur foncière.....	60
Figure 32 : Procédure, coordination et suites à entreprendre.....	61

Définitions :

Le Plan d'Affectation des Zones (PAZ)

Outil central de l'aménagement du territoire au niveau communal, le plan d'affectation des zones (PAZ) fixe, pour chaque commune, les zones constructibles (vieille-ville, moyenne densité, industrielle, de constructions et d'installations publiques, etc.) et non constructibles (agricoles, de protection, etc.). Le PAZ est accompagné du règlement communal des constructions et des zones (RCCZ), règlement fixant les règles de construction des différentes zones du PAZ.

Cet outil doit être mis à jour chaque 15 ans, lors d'une révision globale. Il peut également être mis à jour ponctuellement, pour intégrer une nouvelle situation locale, il s'agit, dans ce cas d'une révision partielle.

Le Règlement communal des constructions (RCCZ)

Il s'agit d'un document officiel établi par une commune qui définit les règles et les normes relatives à la construction et à l'utilisation des sols sur son territoire. Il fixe les différentes zones d'affectation du sol (comme les zones résidentielles, commerciales, industrielles, agricoles, etc.) et les prescriptions de construction correspondantes. Le RCCZ a pour objectif de garantir une planification harmonieuse et cohérente du développement territorial, en tenant compte des besoins de la population, de la protection de l'environnement et des orientations du plan directeur cantonal.

Abréviations :

AOMC – Aigle-Ollon-Monthey-Champéry (ligne ferroviaire)
ARE – Office fédéral du développement territorial
CCDT – Concept cantonal de développement territorial
CFF – Chemins de fer fédéraux
CIMO – Compagnie industrielle de Monthey
DS – Degré de sensibilité au bruit
EPIC – École Professionnelle Intercantonale de la Chimie
EPFL – École Polytechnique Fédérale de Lausanne
HES-SO – Haute École Spécialisée de Suisse Occidentale
LAT – Loi fédérale sur l'aménagement du territoire
LC – Loi sur les constructions
LcAT – Loi cantonale d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire
LcEaux – Loi cantonale sur les eaux
LEaux – Loi fédérale sur la protection des eaux
MEP – Mandat d'étude parallèle
OAT – Ordonnance sur l'aménagement du territoire
OC – Ordonnance sur les constructions
OPAM – Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs
OPB – Ordonnance sur la protection contre le bruit
PAZ – Plan d'affectation des zones
PDC – Plan directeur cantonal
PéCo – Périmètre de consultation
RCCZ – Règlement communal des constructions et des zones
SDANA – Service des dangers naturels
SDT – Service du développement territorial
SEN – Service de l'environnement
SFP – Service de la formation professionnelle
SIA – Société suisse des ingénieurs et des architectes
SIP – Service immobilier et patrimoine
SPT – Service de protection des travailleurs et des relations du travail
TCM – Terminal Combiné Régional de Monthey
TJM – Trafic journalier moyen
ZCIP – Zone de constructions et d'installations publiques

1. Introduction

La Ville de Monthey, chef-lieu du district éponyme, s'est progressivement affirmée en tant que capitale économique du Chablais. Considérée comme la première ville industrielle du valais, Monthey constitue aujourd'hui encore le principal bassin d'emploi du district. Place forte de l'industrie, les différentes entreprises (Syngenta, Huntsman, BASF, SunChemical, CIMO) qui occupent le site chimique montheyan emploient quotidiennement près de 2'100 personnes. À l'échelle cantonale, l'industrie chimique constitue un secteur stratégique, représentant près de 60 % des exportations valaisannes.

Le site chimique joue également un rôle déterminant dans la formation professionnelle. Chaque année, une centaine d'apprentis sont formés dans douze corps de métiers différents. Avec l'ouverture, en 2017, de l'École Professionnelle Intercantonale de la Chimie (EPIC), l'État du Valais, l'État de Vaud et l'industrie chimique ont créé les conditions-cadres et les outils de formation nécessaires à la pérennité du secteur.

Aujourd'hui, toutefois, une relocalisation de l'EPIC s'impose. En plus d'un bail arrivant à échéance au début de l'année 2028, les locaux ne répondent plus aux exigences actuelles, tant en matière de sécurité que de qualité de la formation.

Après avoir étudié les opportunités de relocalisation sur différents sites, le choix de la Ville de Monthey s'est finalement porté sur l'ancien site de production de la Djeva. Une implantation pleinement justifiée, notamment par sa proximité immédiate avec les différentes entreprises du site chimique, favorisant les synergies entre formation et industrie.

Ce secteur est néanmoins actuellement situé en zone industrielle (A1), une affectation qui n'est pas conforme avec l'usage projeté ; une révision partielle du plan d'affectation s'avère donc nécessaire. Cette modification doit garantir la compatibilité avec les besoins pédagogiques de l'EPIC, tout en tenant compte des spécificités induites par le caractère industriel des formations proposées.

Ainsi, afin de mener à bien la relocalisation de l'École Professionnelle Intercantonale de la Chimie, une zone de constructions et d'installations publiques spécifique Djeva, adaptée aux besoins de l'école, sera introduite en lieu et place de l'actuelle zone industrielle A1.

2. Buts du rapport 47 OAT

Ce rapport répond à une exigence légale fondée sur l'article 47 OAT. Il vise à démontrer la légalité de la révision partielle, à en justifier les besoins, à expliciter les choix communaux et à vérifier la conformité de la présente révision partielle avec les planifications supérieures.

Article 47 - Rapport à l'intention de l'autorité cantonale chargée de l'approbation des plans :

«¹. L'autorité qui établit les plans d'affectation fournit à l'autorité cantonale chargée d'approuver ces plans (art. 26, al. 1, LAT) un rapport démontrant leur conformité aux buts et aux principes de l'aménagement du territoire (art. 1 et 3 LAT), ainsi que la prise en considération adéquate des observations émanant de la population (art. 4, al. 2, LAT), des conceptions et des plans sectoriels de la Confédération (art. 13 LAT), du plan directeur (art. 8 LAT) et des exigences découlant des autres dispositions du droit fédéral, notamment de la législation sur la protection de l'environnement. »

3. Justification d'une révision partielle du PAZ / RCCZ

D'une manière générale, les communes valaisannes ont jusqu'à fin 2029 pour mettre à jour leurs outils d'aménagement du territoire (PAZ/RCCZ) afin qu'ils soient conformes aux bases légales fédérales (la loi sur l'aménagement du territoire - LAT - notamment) et cantonales (la loi et son ordonnance sur les constructions - LC / OC - notamment). Ces mises à jour s'opèrent au travers de révisions globales.

Durant cette période de mise à jour généralisée des plans, les communes peuvent toutefois opérer des révisions partielles sous réserve de répondre à des critères précis développés ci-dessous. La Ville de Monthey a donc opté pour une révision partielle en vue de la relocalisation de l'École professionnelle intercantonale de la Chimie (EPIC), révision partielle menée en parallèle de la révision globale.

Le recours à une révision partielle résulte d'une analyse ayant permis de prendre en compte les différents intérêts en présence. Il est ressorti de l'analyse multicritère, détaillée au chapitre 5, que les terrains disponibles affectés à des besoins publics (ZCIP) n'étaient pas conformes, notamment en raison d'éléments liés à leur utilisation actuelle ou projetée, ainsi qu'à leur environnement. Il a dès lors été nécessaire d'investiguer d'autres sites plus propices, ce qui a mené à l'identification du site de la Djeva. Ce site, notamment par son environnement, sa taille et son accessibilité, était davantage à même d'accueillir le programme de l'EPIC, à l'exception de son affectation actuelle en zone industrielle A1, de laquelle découle le besoin d'une révision partielle.

Pour permettre à la réalisation de ce projet, il convient en effet de modifier l'affectation actuelle des terrains, aujourd'hui situés en zone industrielle (A1), zonage ne permettant pas le développement d'un équipement de formation.

La présente procédure répond aux conditions justifiant une révision partielle, à savoir le caractère « urgent », l'intérêt public, l'existence d'un besoin clairement identifié ainsi qu'une portée limitée, tant sur le plan spatial que réglementaire.

En tant qu'établissement de formation, le projet de l'EPIC revêt un intérêt public manifeste. Ce projet répond à un besoin clairement identifié, dont découle le caractère « urgent » justifiant la présente révision partielle, à savoir la nécessité de relocalisation de l'EPIC, et plus particulièrement, le déménagement de la filière polymécanique d'ici à février 2028, échéance du contrat de location actuel. La relocalisation de l'EPIC répond en outre à plusieurs besoins convergents : le respect des exigences de sécurité, l'adéquation aux besoins de formation ainsi que la création de conditions propices à son développement à long terme.

La révision partielle se caractérise enfin par une portée limitée : les surfaces concernées par le projet sont clairement et précisément délimitées, couvrant une superficie de 10'207 m² et comprenant trois parcelles.

Compte tenu de la temporalité et du caractère localisé de la révision partielle, la Ville de Monthey ne souhaite pas anticiper la révision globale. Les modifications faisant l'objet du présent rapport seront donc intégrées au PAZ et RCCZ actuellement en vigueur, puis reprise dans la révision globale. Les dénominations des zones incluses dans le périmètre de la révision partielle seront ensuite harmonisées avec la nomenclature issue révisions globales. Cette démarche ne contrevient pas au principe de stabilité des plans, les affectations demeurant inchangées dans leur nature.

4. Justification du besoin

La justification du besoin est apportée par les éléments suivants :

4.1 Permettre la relocalisation de l'EPIC afin de répondre aux exigences de sécurité, aux besoins de formation et de favoriser son développement à long terme.

L'infrastructure ne permet plus d'assurer des conditions d'apprentissage adaptées, un constat clairement exprimé par le responsable de l'EPIC, Monsieur Fabrice Donnet-Monay :

« La situation n'est plus satisfaisante pour la formation des polymécaniciens. L'atelier-école des apprentis se situe dans l'enceinte du site chimique avec toutes les contingences industrielles et les complications d'accès (sécurité du site chimique). Les apprentis apprennent leur métier dans un bâtiment vétuste et leur lieu de formation est en contact direct avec les ateliers de l'entreprise CIMO. Cette proximité n'est pas idéale en termes de bruit et d'hygiène. Les vestiaires et les sanitaires sont à la limite de ce qui peut être toléré. La salle de classe fait également office de réfectoire. Les surfaces de formation doivent être augmentées afin de pouvoir respecter les normes de sécurité entre les machines, améliorer les zones de stockage et également de pouvoir augmenter la capacité de formation des polymécaniciens. »

La situation décrite ci-dessus démontre l'urgence et la nécessité de relocaliser l'EPIC. Le projet qui verra le jour sur l'ancien site de production de la Djeva permettra de pallier les manquements en matière de sécurité, de garantir une formation de qualité et la pérennité d'un centre de formation d'importance cantonale sur le territoire montheysan. Cette révision partielle vise ainsi à répondre aux besoins spécifiques de l'EPIC, en particulier :

- Le respect des règles de sécurité entre les machines.
- L'amélioration de la supervision des apprentis par les formateurs.
- L'augmentation des places de formations.
- La mise aux normes des locaux (salle de cours, réfectoire, sanitaires).
- Sécurisation du local de stockage des matières premières.
- La privatisation des locaux (sortir de la location pour assurer la pérennité de l'EPIC).
- La facilité d'accès pour les visiteurs externes.

En plus de la nécessité pour la filière polymécanique de déménager d'ici à février 2028, date à laquelle le contrat de location arrive à échéance, la relocalisation de l'EPIC répond à plusieurs besoins convergents.

La CIMO, propriétaire des locaux actuellement occupés par l'EPIC, envisage depuis plusieurs années de réaffecter ces espaces à sa propre activité.

Par ailleurs, la compétitivité de l'industrie chimique repose sur une disponibilité constante de personnel qualifié. Les entreprises du site expriment clairement leur volonté de maintenir et de renforcer les compétences indispensables à leurs activités. Or, les formations dans les métiers de la chimie exigent des infrastructures et des ressources humaines spécifiques, impliquant des investissements toujours plus importants, qui ne peuvent plus être supportés isolément par les entreprises. À terme, le site accueillera les 3 filières (laborantins, polymécaniciens, technologues en production chimique et pharmaceutique) représentant plus de 180 apprentis.

4.2 Favoriser les partenariats entre les entreprises et la formation.

La création de l'EPIC, fondée sur un partenariat public-privé, a permis de mutualiser les moyens et de réduire les charges financières assumées par les entreprises formatrices. Cette relocalisation doit permettre à l'École Professionnelle Intercantonale de la Chimie de poursuivre cette dynamique, en offrant à ses différentes filières un cadre adéquat.

4.3 Soutenir une place industrielle forte par des synergies intracantonales dans le domaine de la formation :

L'EPIC contribue également à valoriser les possibilités offertes dans le domaine de la formation supérieure en Valais, notamment en lien avec la HES-SO Valais/Wallis et le pôle EPFL consolidant ainsi un véritable écosystème de compétences axé sur la chimie, la biotechnologie et les technologies industrielles.

5. Justification de la localisation

5.1. Sites analysés

Pour procéder à l'analyse multicritère, cinq sites ont été retenus. Les sites potentiels ont été sélectionnés en fonction de leur affectation actuelle, des perspectives de développement communal, ainsi que des contraintes liées au bruit (DS), à la pollution et aux autres zones de danger.

Les sites retenus sont :

1. Pré Perna
2. Les Bans
3. Ancien site de production de la Djeva
4. École de commerce
5. Semilles



Figure 1 : Localisation des secteurs sélectionnés pour l'étude multicritère.

5.2. Critères

1. Affectation en vigueur	Ce critère est évalué en fonction de la cohérence entre l'affectation actuelle et l'usage projeté, ainsi que des éventuelles adaptations réglementaires requises. Les intentions de la Commune sont également prises en considération.
2. Propriété foncière	Ce critère est déterminé par la maîtrise foncière, publique ou privée, et son impact sur la faisabilité du projet.
3. Taille de la parcelle	Ce critère examine l'adéquation de la surface disponible avec les besoins du projet, celui-ci nécessitant un site d'environ 1 hectare, avec une certaine flexibilité.
4. Potentiel d'extension de l'EPIC	Ce critère repose sur le potentiel d'extension de l'EPIC offert par le site retenu.
5. Potentiel de réemploi du bâti	Ce critère évalue la capacité du bâti existant à être valorisé ou réhabilité afin d'accueillir tout ou partie des futurs locaux de l'EPIC
6. Pleine-terre / Imperméabilisation	Ce critère analyse la couverture du sol du site retenu et l'impact potentiel du projet sur l'imperméabilisation.
7. Conformité OCD et PAZ futur	Ce critère évalue dans quelle mesure le site retenu est en cohérence avec le projet de territoire et les visions directrices de la commune de Monthey.
8. Proximité / synergie site industriel	Ce critère évalue la proximité ainsi que les synergies potentielles entre la future école EPIC et les acteurs du site chimique.
9. Desserte TP	Ce critère évalue la qualité et le niveau de desserte selon la classification de l'ARE.
10. Desserte MD	Ce critère évalue la desserte en mobilité douce, selon un isochrone de 10' à pied et 5' à vélo depuis la gare CFF.
11. Contraintes	Ce critère évalue le niveau global de contraintes du site, notamment en terme de bruit (DS), de prévention des accidents majeurs (OPAM), de pollution des sols et de dangers naturels.

Figure 2 : Critères retenus pour l'analyse.

5.3. Grille de notation

Critères	Note 1	Note 2	Note 3
1. Affectation en vigueur	Zone d'habitation	Zone artisanale/industrielle/mixte	ZCIPA + B
2. Propriété foncière	Propriétés majoritairement privées	Propriétés majoritairement en main de fondations d'intérêt public	Propriétés majoritairement publiques
3. Taille de la parcelle	Inférieure à 8'000 m ²	Entre 8'000 et 12'000 m ²	Plus de 12'000 m ²
4. Potentiel d'extension de l'EPIC	Faible potentiel d'extension / potentiel inexistant	Potentiel d'extension modéré	Fort potentiel d'extension et de développement futur
5. Potentiel de réemploi du bâti	Aucun bâtiment ne peut être réaffecté pour répondre aux besoins de l'EPIC.	Une partie du bâti existant peut être réutiliser pour accueillir les locaux de l'EPIC.	Le bâti existant peut être entièrement conservé et réutiliser.
6. Pleine-terre / Imperméabilisation	Indice IVER 0,6 à 1	Indice IVER 0,3 à 0,6	Indice IVER 0 à 0,3
7. Conformité OCD et PAZ futur	Non-conforme aux visions directrices communales	Sans incidence vis-à-vis des visions directrices communales	Conforme aux visions directrices communales
8. Proximité / synergie site industriel	Synergies faibles ou inexistantes / Faible proximité (>2 km)	Synergies moyennes / Proximité moyenne (500m-1km)	Synergies fortes / à proximité immédiate du site chimique
9. Desserte TP	Niveau de desserte D	Niveau de desserte C	Niveau de desserte A-B
10. Desserte MD	Faible accessibilité	Accessibilité moyenne, partiellement couvert par l'isochrone de 5' à vélo et 10' depuis la gare CFF	Site fortement accessible en MD, couvert par l'isochrone de 5' à vélo et 10' depuis la gare CFF
11. Contraintes	Contraintes rédhibitoires, incompatibles avec le projet	Contraintes existantes mais gérable par adaptations techniques	Aucune contrainte/contraintes limitées

Figure 3 : Grille de notation pour l'étude multicritère.

5.4. Pondération

Critères	Pondération	Justifications
1. Affectation en vigueur	2	L'affectation pouvant être modifiée, une pondération de 2 a été retenue. Un changement de zones nécessite toutefois un certain temps avant d'être homologué, mais ce délai peut être utilisé pour définir le projet (concours, etc.).
2. Propriété foncière	3	Étant donné le caractère relativement urgent de la démarche, la disponibilité foncière a été pondérée à 3. Des terrains en mains privées pourraient en effet repousser la relocalisation de l'EPIC à un délai trop éloigné.
3. Taille de la parcelle	3	Il est essentiel que le site ait une taille suffisante pour accueillir de manière confortable et optimale le programme de l'EPIC.
4. Potentiel d'extension de l'EPIC	2	Ce critère n'est pas bloquant. Le potentiel d'extension de l'EPIC constitue toutefois un atout significatif. Il a ainsi été pondéré à hauteur de 2.
5. Potentiel de réemploi du bâti	2	Ce critère n'est pas bloquant. Toutefois, dans le contexte actuel et dans un souci de valorisation du patrimoine et de durabilité, le potentiel de réemploi du bâti constitue une réelle plus-value pour le projet. Il a ainsi été pondéré à hauteur de 2.
6. Pleine-terre / Imperméabilisation	1	Les enjeux liés à l'imperméabilisation des sols ne sont pas bloquants, mais requièrent une attention et une réflexion particulières.
7. Conformité OCD et PAZ futur	2	Ce critère présente également une pondération moyenne. Il est naturellement souhaité que la relocalisation de l'EPIC s'inscrive dans les visions directrices communales. Toutefois, une vision à long terme est, par essence, susceptible d'évoluer et de faire l'objet d'ajustements.
8. Proximité / synergie site industriel	2	Il est pertinent et rationnel de localiser l'EPIC à proximité des acteurs de l'industrie chimique, qui présentent un potentiel de synergies. Il s'agit toutefois d'un atout supplémentaire, ce qui justifie une pondération de 2.
9. Desserte TP	3	L'accessibilité en transports publics est ici fortement pondérée. En raison de son caractère intercantonal, les étudiants de l'EPIC viennent parfois de loin. Dans une optique de transition mobilière, ce critère revêt une importance significative.
10. Desserte MD	2	L'accessibilité en mobilité douce bénéficie d'une pondération moyenne. La possibilité de se rendre à l'école à pied ou à vélo constitue une réelle plus-value pour les étudiants et s'inscrit pleinement dans l'objectif communal visant à prioriser le réseau de mobilité douce, notamment pour les déplacements professionnels et scolaires. Ce critère ne revêt toutefois pas un caractère bloquant.
11. Contraintes	2	Les contraintes trop importantes sont éliminatoires. Pour les autres, il est donc possible de les assimiler moyennant des ajustements constructifs, ce qui explique cette pondération moyenne.

Figure 4 : Pondération des critères pour l'analyse.

5.5. Résultats

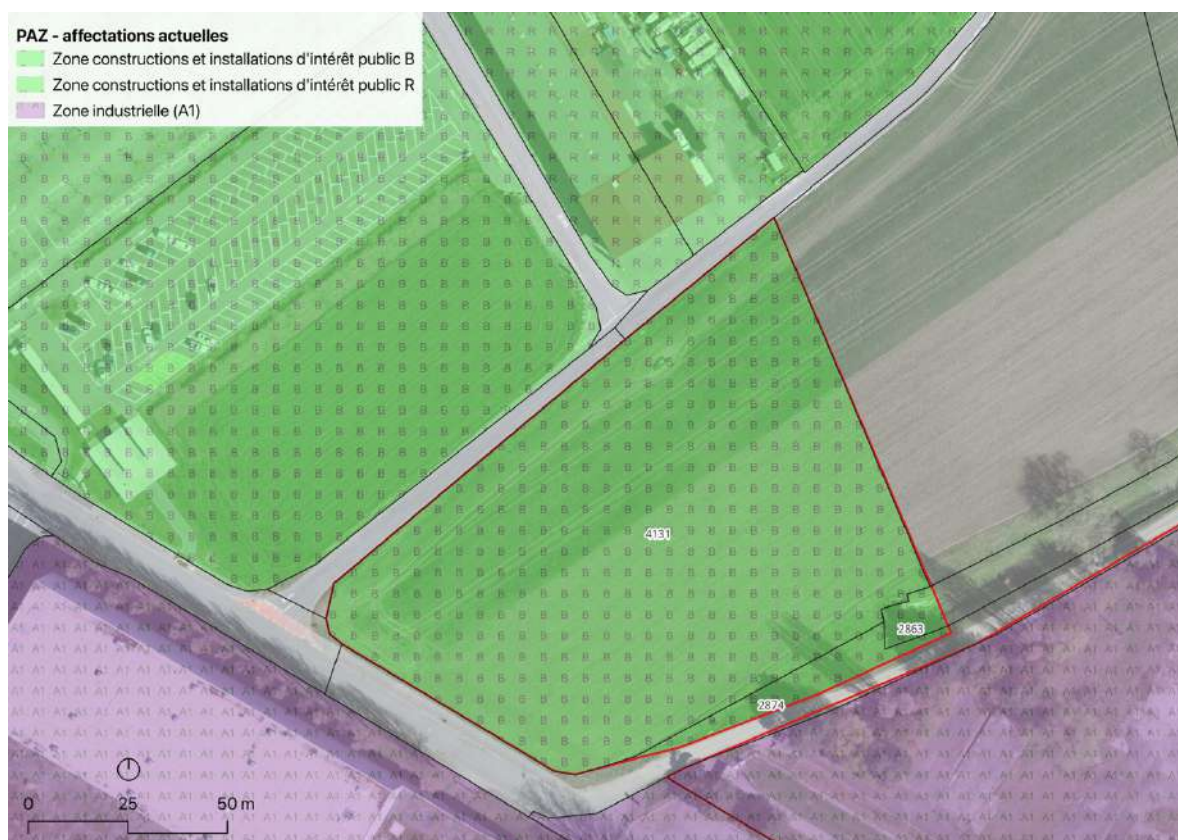


Figure 5 : Site n°1- Pré Perna.

Critères	Note	P.	Résultat	Commentaires
1. Affectation en vigueur	3	2	6	ZCIP B
2. Propriété foncière	3	3	9	En main publique
3. Taille de la parcelle	2	3	6	11'894,2 m ²
4. Potentiel d'extension de l'EPIC	2	2	4	Terrain libre de constructions
5. Potentiel de réemploi du bâti	1	2	2	Aucun bâtiment préexistant
6. Pleine-terre / Imperméabilisation	1	1	1	Indice IVER élevé (0,99)
7. Conformité OCD et PAZ futur	1	2	2	ZCIP C selon avant-projet RG PAZ (installations sportives)
8. Proximité / synergie site industriel	3	2	6	Proximité immédiate
9. Desserte TP	2	3	6	Niveau de desserte «C»
10. Desserte MD	3	2	6	5' gare à vélo, 10' à pied
11. Contraintes	3	2	6	Pas de contraintes majeures
Résultat :			54	



Figure 6 : Site n°2 – Les Bans.

Critères	Note	P.	Résultat	Commentaires
1. Affectation en vigueur	2	2	4	Zone industrielle A1
2. Propriété foncière	1	3	3	En main privée
3. Taille de la parcelle	3	3	9	23'417,8 m ²
4. Potentiel d'extension de l'EPIC	3	2	6	Terrain libre de constructions, en partie déjà imperméabilisé, surface supérieure au projet actuel
5. Potentiel de réemploi du bâti	1	2	2	Aucun bâtiment préexistant
6. Pleine-terre / Imperméabilisation	2	1	2	Indice IVER 0,57
7. Conformité OCD et PAZ futur	2	2	4	Zone industrielle A1
8. Proximité / synergie site industriel	3	2	6	Proximité immédiate
9. Desserte TP	1	3	3	Niveau de desserte «C» - «D»
10. Desserte MD	2	2	4	Partiellement couvert par isochrone piéton 10' depuis la gare CFF
11. Contraintes	1	2	2	Pollution nécessitant assainissement + DS4 + crue faible/moyen
Résultat :			45	



Figure 7 : Site n°3 – Djeva.

Critères	Note	P.	Résultat	Commentaires
1. Affectation en vigueur	2	2	4	Zone industrielle (A1)
2. Propriété foncière	3	3	9	Majoritairement en mains publiques
3. Taille de la parcelle	2	3	6	10'198,9 m²
4. Potentiel d'extension de l'EPIC	3	2	6	3'500 m2 env. pour extension
5. Potentiel de réemploi du bâti	3	2	6	Une étude de faisabilité a démontré que les anciennes halles de la Djeva pouvaient être réutilisées pour le projet.
6. Pleine-terre / Imperméabilisation	3	1	3	IVER 0,29
7. Conformité OCD et PAZ futur	2	2	4	Zone industrielle (A1)
8. Proximité / synergie site	3	2	6	Proximité immédiate
9. Desserte TP	2	3	6	Niveau de desserte «C»
10. Desserte MD	3	2	6	Gare accessible <10' à pied, <5' à vélo + itinéraire MD
11. Contraintes	2	2	4	DS4 / danger crue faible-moyen/ pollution nécessitant surveillance /OPAM
Résultat :			60	



Figure 8 : Site n°4 – École de commerce.

Critères	Note	P.	Résultat	Commentaires
1. Affectation en vigueur	2	2	4	ZCIP A+B / R8
2. Propriété foncière	3	3	9	En main publique
3. Taille de la parcelle	2	3	6	11'857,49 m ²
4. Potentiel d'extension de l'EPIC	1	2	2	Une extension y est déjà prévue pour l'École professionnelle
5. Potentiel de réemploi du bâti	1	2	2	Potentiel limité, les bâtiments étant tous utilisés
6. Pleine-terre / Imperméabilisation	2	1	2	IVER 0,351
7. Conformité OCD et PAZ futur	2	2	4	ZCIP AB : affectation conforme ; toutefois, une extension de l'école professionnelle y est prévue.
8. Proximité / synergie site industriel	1	2	2	Site très éloigné du site chimique
9. Desserte TP	3	3	9	Niveau de desserte «B»
10. Desserte MD	3	2	6	5' gare à vélo, 10' à pied
11. Contraintes	2	2	5	DS2 autour du site
Résultat :			50	



Figure 9 : Site n°5 – Semilles.

Critères	Note	P.	Résultat	Commentaires
1. Affectation en vigueur	3	2	6	ZCIP B
2. Propriété foncière	3	3	9	En main publique
3. Taille de la parcelle	2	3	6	11'403,69 m ²
4. Potentiel d'extension de l'EPIC	2	2	4	Terrain libre de constructions
5. Potentiel de réemploi du bâti	1	2	2	Pas de bâtiments majeurs
6. Pleine-terre / Imperméabilisation	1	1	1	Indice IVER élevé (0,95)
7. Conformité OCD et PAZ futur	1	2	2	PAZ futur ne prévoit pas de ZCIP à cet endroit / création d'un quartier
8. Proximité / synergie site industriel	1	2	2	Distance importante du site chimique
9. Desserte TP	1	3	3	Niveau de desserte «D»
10. Desserte MD	1	2	2	Pas couvert par isochrone piéton 10' depuis la gare CFF
11. Contraintes	3	2	6	Pas de contraintes majeures
Résultat :			43	

L'analyse multicritère a permis d'effectuer une pesée complète des intérêts en présence, conduisant à identifier l'ancien site de production de la Djeva comme le plus pertinent et le plus adapté à la mise en œuvre du projet de l'EPIC.

Par sa superficie, le potentiel de réemploi des anciennes halles industrielles, son accessibilité ainsi que sa localisation au sein d'un environnement à vocation industrielle, à proximité immédiate des acteurs du secteur chimique, le site de la Djeva réunit l'ensemble des conditions-cadres nécessaires à la concrétisation du projet.



Figure 10 : Résultats de l'étude multicritère.

6. Périmètre de la révision partielle du PAZ/RCCZ et affectations actuelles



Figure 11 : Périmètre de révision partielle du PAZ/RCCZ.

Le périmètre concerné par la révision partielle se localise à l'est de la ville de Monthey, sur l'ancien site de production de la Djeva, au sud de la zone industrielle de « Les Bans ».



Figure 12 : Affectation actuelle du périmètre de révision partielle du PAZ/RCCZ.

D'une surface de 10'206.7 m², le périmètre de la révision partielle couvre trois parcelles. Celles-ci sont toutes actuellement affectées en zone industrielle (A1).

7. Diagnostic du site retenu

7.1. Situation

La révision partielle du PAZ & du RCCZ, objet du présent rapport, concerne le périmètre suivant, situé sur l'ancien site de production de la Djeva, à proximité directe de la zone industrielle de « Les Bans », à l'est de la ville de Monthey :



Figure 13 : Localisation du périmètre concerné par la révision partielle du PAZ/RCCZ.

7.2. Structure foncière

Parcelles	Surface (registre foncier)	Surface concernée par la révision partielle	Propriétaire
75*	6'857 m ²	3'110.8 m ²	SATOM SA (vente à la Ville prévue d'ici à l'automne 2026)
4797	3'548 m ²	3'542.7 m ²	Ville de Monthey
6418*	15'557 m ²	3'553.2 m ²	Ville de Monthey
TOTAL	25'962 m²	10'206.7 m²	
* Parcelle partiellement prise en compte dans le périmètre			

7.3. Occupation actuelle du site



Figure 14 : Occupation actuelle du site.

Le périmètre de révision partielle couvre une surface de 10'206.7 m² et concerne trois parcelles :

- La parcelle 75, occupée par des bâtiments voués à la démolition.
- La parcelle 4'797, qui abrite la halle historique de l'entreprise Djeva, laquelle devrait accueillir à terme les ateliers de l'EPIC.
- La parcelle n° 6'418, dont les surfaces comprises dans le périmètre de révision sont actuellement non bâties, à l'exception de deux constructions de minime importance. Le reste du terrain est constitué de surfaces engazonnées.



Figure 15 : Occupation actuelle de la parcelle n° 75 – photo : googlestreetview, 2024.



Figure 16 : Occupation actuelle de la parcelle n° 4797 – photo : googlestreetview, 2024.



Figure 17 : Occupation actuelle de la parcelle n° 6418 (au premier plan) – photo : Nomad, 2023.

7.4. Accessibilité

Le site retenu pour la relocalisation de l'EPIC bénéficie, dans l'ensemble, d'une excellente accessibilité multimodale.

Situé à 650 m de la gare de Monthey, le site est aisément accessible grâce à un cheminement piéton reliant la future interface multimodale, laquelle réunira à terme AOMC, CFF, bus et taxis. La liaison cyclable est également assurée par la route des Saphirs, équipée d'une bande cyclable.

La gare de Monthey constitue d'ores et déjà un pôle multimodal structurant, dont le rôle est appelé à se renforcer avec la concrétisation du projet précité. Elle offre en effet une station vélo, un service Mobility, un parking P+Rail ainsi qu'un accès direct aux lignes de bus urbaines (secteur Collombey-Monthey), aux lignes d'agglomération et aux liaisons régionales.

En matière d'accès en transport public, le site de la Djeva se situe également à proximité (≈ 350 m) de l'arrêt de bus « Monthey, Rte de l'Ille-au-bois » de la ligne 110, avec une cadence à la demi-heure.

S'agissant de l'accès en transport individuel motorisé, le site est localisé à moins de 5' du centre-ville de Monthey. Il se situe en outre à moins de 10' de la sortie n°19 « Bex » de l'autoroute A9, et à environ

un quart d'heure de la sortie n°18 « St-Triphon », assurant ainsi une desserte efficace vers les principaux axes régionaux.

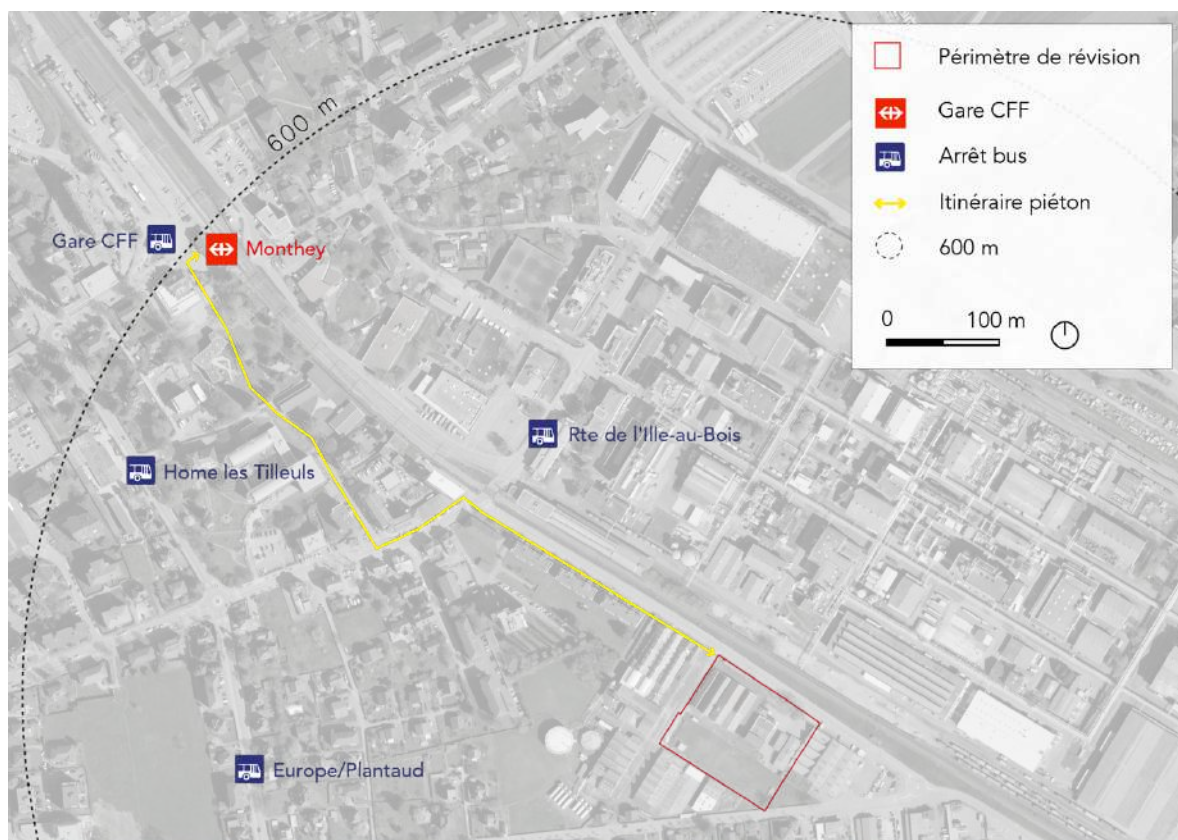


Figure 18 : Situation du site de Djeva en termes de mobilité douce et de transports publics.

Les enjeux de mobilité ont fait l'objet d'une notice établie par le bureau Citec, annexée au présent rapport (annexe B), qui en propose une analyse globale.

7.5. Valeurs patrimoniales

Conformément à la législation fédérale, la Ville de Monthey a procédé au recensement de son patrimoine bâti en 2022. L'inventaire a été publié au Bulletin officiel le 26 janvier 2024.

Réalisé par le bureau Nomad architectes urbanistes, cet inventaire a identifié les halles Djeva parmi les bâtiments remarquables et dignes de protection. L'usine Djevahirdjian se voit attribuer la note 3, définit comme suit : « *Objet intéressant au niveau communal (local) voire supra communal (régional) ; qualités architecturales évidentes : volume, proportions, percements harmonieux, authenticité, etc. ; représentatif d'une époque, d'un style, d'un mouvement artistique ou d'un savoir-faire artisanal ; ses qualités sont souvent accompagnées d'une valeur d'intégration à un ensemble bâti.* ». L'usine a été construite en 1914 à l'initiative de Hrand Djevahirdjian (1880-1947), Arménien né à Istanbul et

pionnier dans l'industrie des pierres synthétiques. Dès 1920, l'usine de Monthey s'impose comme l'une des plus productives dans son secteur d'activité.

L'état général du bâtiment est qualifié de moyen : il a subi au fil du temps des interventions portant partiellement atteinte à sa substance historique. L'ensemble n'en demeure pas moins très caractéristique de l'architecture industrielle et constitue un exemple remarquable, tant sur le plan historique qu'architectural. En conséquence, le classement patrimonial prescrit la préservation des éléments suivants : *« La volumétrie, la matérialité, la spécificité des toitures, les façades pignons, la disposition et la forme en arc surbaissé de certaines baies, la porte des années 1930-1940 et les percements anciens à carreaux doivent être préservés. »*

Bien que le choix de ce site puisse représenter une contrainte pour le projet de l'EPIC, il offre avant tout une rare opportunité de redonner vie à l'usine Djeva – forcée de cesser ses activités en 2021 –, de préserver et de valoriser un site qui incarne l'histoire industrielle de Monthey, ville qui demeure aujourd'hui encore l'une des places fortes de la chimie helvétique.

Le développement de l'EPIC fera l'objet d'une procédure organisée sous la forme d'un concours ou d'un mandat d'étude parallèle (MEP), conformément aux normes SIA y relatives (SIA 142/143). Dans ce cadre, les enjeux liés à la préservation et à la valorisation du patrimoine bâti constitueront un critère déterminant dans l'appréciation des projets.

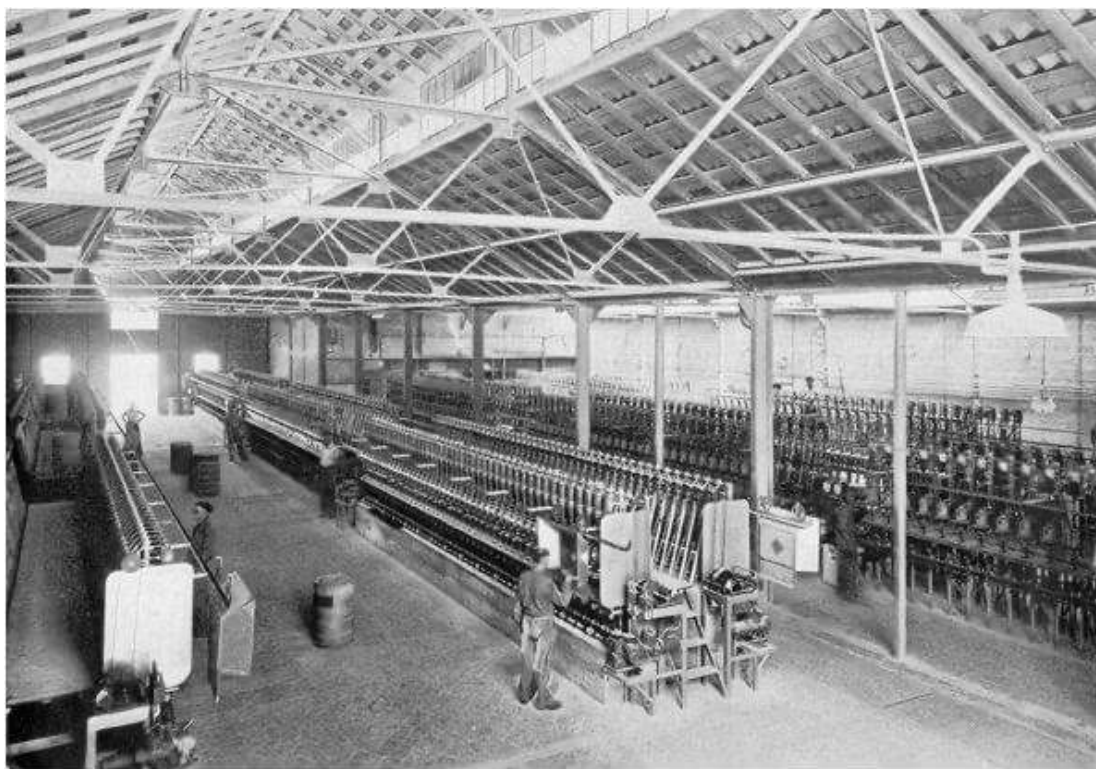
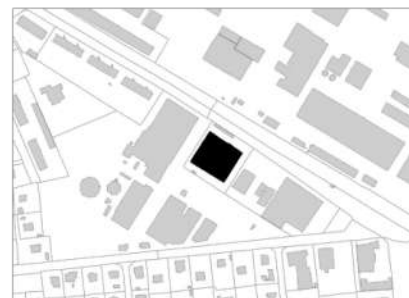


Figure 19 : Usine Djeva – photo : Notrehistoire.ch, tous droits réservés.

INVENTAIRE DU PATRIMOINE BATI	Monthey	Commune	Fiche
161-349.100-000-000		161	349.100

Catégorie Artisanat - Industrie
Objet Usine Djevahirdjian H. SA
Adresse Rue des Saphirs 16
Localité 1870 Monthey
Parcelle n° 4797
Zone(s) Zone industrielle (A1)
Fonction initiale Usine
Fonction actuelle Usine
Année de constr. 1914
Modification(s) Transformation/rénovation vers années 1930-1940



Coordonnées : 2°56'179 / 1°12'2'400

Historique

Pionnier dans l'industrie des pierres synthétiques, Hrand Djevahirdjian (1880-1947), arménien né à Istanbul, s'installe à Monthey pour y utiliser les sources d'énergie (eau, gaz, électricité) nécessaires au fonctionnement de la nouvelle usine qu'il construit en périphérie de la ville. En 1920, la productivité de l'usine de Monthey est la plus importante au monde dans son secteur d'activité.

Description / Justification

Ce bâtiment industriel est constitué de quatre rangées d'ateliers juxtaposées longitudinalement selon une typologie courante dans l'architecture artisanale/industrielle.

Les deux unités à pignons, identiques à l'origine, semblent être les plus authentiques bien que l'une d'elles, au sud-est, ait subi des remaniements au niveau des percements en arc surbaissés, en partie obstrués et que le pignon sud-ouest ait disparu. L'édifice sud-est en petites briques peintes est rythmé par des contreforts qui séparent les travées. Les percements généraux, à petits carreaux, caractéristiques de l'architecture artisanale/industrielle, sont anciens. Une baie circulaire orne le pignon. L'autre unité conserve toutes ses dispositions anciennes dont, par exemple, une rangée de fenêtres hautes au centre de la toiture, derrière le pignon. Les toitures sont recouvertes de tuiles en terre cuite. La grande unité au toit à deux pans a subi des remaniements au niveau du revêtement de façade, refait en tous cas au nord-est ; les percements à carreaux sont d'origine. Le petit volume, au nord-ouest, possède dès l'origine ce gabarit légèrement réduit par rapport au reste du bâtiment. Il semble avoir été remanié comme en témoignent les baies pourvues de vitrages pleins et de stores. Une porte à imposte dispose de vantaux en verre cathédrale et décor en losanges caractéristiques des années 1930-40 ; à relever la marquise contemporaine qui arbore la même expression architecturale.

L'état général est moyen. Le bâtiment a subi des interventions (modifications de percement, remplacement de certains vitrages, remaniement toiture, suppression d'un pignon sculpté, etc.) portant atteinte à sa substance historique remontant au début du 20^e siècle. L'ensemble est très caractéristique de l'architecture industrielle et constitue un exemple remarquable historiquement et architecturalement. La volumétrie, la matérialité, la spécificité des toitures, les façades pignons, la disposition et la forme en arc surbaissé de certaines baies, la porte des années 1930-1940 et les percements anciens à carreaux doivent être préservés.

Documents

Site d'importance régionale, 1979, périmètre environnant XI : "Zone industrielle, s'étendant essentiellement au-delà de la ligne de chemin de fer", objectif de sauvegarde b ; élément individuel 0.0.34 : "Bâtiments industriels, autour d'une cour rectangulaire : constructions de valeur, postérieures à 1900, toujours en usage et en bon état", objectif de sauvegarde A, photos 253, 254, 257.
La ville était village, métamorphose de Monthey (coll.), Monthey, 2011, pp. 290-295.
Djeva, industrie de pierres scientifiques, 2002.



Façades nord-ouest et sud-ouest



Façades sud-est et nord-est

Degré de classement proposé

1	2	3	4+	4	5	6	7	0	...
---	---	---	----	---	---	---	---	---	-----

Dernière modification: 28.11.2023



3: Objet intéressant au niveau communal (local) voire supra communal (régional); qualités architecturales évidentes: volume, proportions, percements harmonieux, authenticité, etc.; représentatif d'une époque, d'un style, d'un mouvement artistique ou d'un savoir-faire artisanal; ses qualités sont souvent accompagnées d'une valeur d'intégration à un ensemble bâti.

24.10.2023 - Bureau nomad architectes / nmd

Figure 20 : Extrait de l'inventaire du patrimoine bâti, Nomad, 2023 (provisoire).

7.6. Synergies

Le site retenu pour la relocalisation de l'École professionnelle intercantonale de la Chimie (EPIC) bénéficie d'un positionnement stratégique. Situé à proximité de nombreux équipements, il offre d'intéressantes perspectives de synergies.

L'EPIC a pour vocation de préparer les apprentis à des carrières techniques, à travers ses trois filières : laborantin, production chimique et pharmaceutique, et polymécanique. À ce titre, la proximité du site chimique de Monthey représente un atout majeur : elle ouvre de réelles perspectives de synergie entre la formation dispensée et les acteurs de l'industrie locale. La création de l'EPIC a par ailleurs permis de mutualiser les moyens et d'alléger les charges financières assumées par les entreprises formatrices.

Au-delà de la formation, des synergies en matière de mobilité sont également envisageables. Bien que les modes doux et les transports publics soient privilégiés, les infrastructures de stationnement du site chimique attenant pourraient être mutualisées pour répondre aux besoins limités de l'EPIC en la matière. La relocalisation de l'EPIC contribuera en outre à valoriser la future interface multimodale de la gare CFF de Monthey. Appelée à devenir un véritable pôle régional, ce nœud offrira aux étudiants et enseignants une accessibilité optimale.

Sur le plan de l'offre sportive et récréative, des équipements, tels que la zone Sport & Rencontre du Verney ou la piscine de Monthey, par exemple, sont accessibles en moins d'un quart d'heure à pied.

Finalement, à une échelle suprarégionale, la relocalisation de l'EPIC contribuera à renforcer la position de Monthey en tant qu'acteur majeur de l'industrie, tout en renforçant les synergies avec la formation supérieure valaisanne – notamment la HES-SO Valais/Wallis et le pôle EPFL – et en consolidant un véritable écosystème de compétences axé sur la chimie, la biotechnologie et les technologies industrielles.



Figure 21 : Potentielles synergies avec l'EPIC.

8. Projet technique

8.1. PAZ futur et justificatifs



Figure 22 : PAZ futur.

Afin de permettre la réalisation du projet, la révision partielle introduit une modification de l'affectation.

- **Modification de la parcelle 4797, de la partie nord-ouest de la parcelle 75 et de la partie nord-est de la parcelle 6418 :**

Actuellement affectées en zone industrielle (A1), il est prévu d'y instaurer une *Zone de constructions et d'installations publiques* (ZCIP), spécifique au site de la Djeva. Cette nouvelle zone sera assortie de son règlement propre.

Il est d'usage de faire coïncider le zonage avec le parcellaire. L'ajustement des parcelles aux affectations sera réalisé une fois l'homologation de la révision partielle effective.

8.2. Statistiques

La révision partielle affiche les statistiques suivantes :

Affectations	Situation PAZ Actuel	Situation PAZ futur
Zone industrielle A1	10'206.7 m ²	0 m ²
ZCIP - spéciale Djeva	0 m ²	10'206.7 m ²
TOTAL	10'206.7 m²	10'206.7 m²

8.3. Coordination avec la révision globale

En raison du caractère ponctuel et urgent de la présente révision partielle du PAZ/RCCZ, il a été décidé de l'implémenter dans la version homologuée du PAZ/RCCZ bien qu'une révision globale soit actuellement au stade de l'avis de principe auprès des services cantonaux.

La Ville de Monthey présume en effet que la révision partielle s'étendant sur environ 1,2 hectare sera être homologuée avant la révision globale, laquelle concerne un territoire de près de 2'800 hectares s'étendant entre 388 et 2'058 mètres d'altitude. La modification proposée dans le cadre de cette révision partielle est évidemment introduite dans la révision globale, dans le futur article relatif aux ZCIP.

8.4. Avenant au RCCZ

En raison des contraintes et des besoins spécifiques liés au projet de relocalisation de l'EPIC, et dans la volonté de limiter ces nouvelles dispositions au périmètre de projet, la présente révision partielle introduira un alinéa 8) à l'actuel article 120 du RCCZ, relatif au ZCIP.

Art. 120 Zone de constructions et d'installations publiques

- 1) Ces zones comprennent des terrains que la collectivité possède ou se propose d'acquérir pour des constructions, aménagements et installations d'intérêts général.
- 2) La ZCIP A, niveau de sensibilité au bruit selon OPB II, est réservée pour :
 - des bâtiments publics tels que : églises, écoles, salles de réunion, administrations, hôpitaux, maison pour personnes âgées, etc. ;
 - des aménagements publics tels que : places, places de jeux, terrains de sport, espaces de loisir, places de parc, cimetière, etc. ;
- 3) La ZCIP B, niveau de sensibilité au bruit selon OPB III, est réservée pour :
 - des équipements publics : gares, salles de spectacle, dépôts TP, step, déchetterie, bâtiment de la police cantonale, construction de sécurité civile, etc.
 - des aménagements publics ou privés de grande fréquentation : centres sportifs, places de fêtes, grands parkings, etc.
- 4) La ZCIP C, niveau de sensibilité au bruit selon OPB III, est réservée pour des constructions et installations sportives selon le plan directeur communal du centre sportif.
- 5) La ZCIP D, niveau de sensibilité au bruit selon OPB III, est réservée pour l'aménagement de surface de détente destinée au public, permettant également la réalisation des constructions et des infrastructures s'y rapportant pour le développement de ce type d'activité.
- 6) La ZCIP E, niveau de sensibilité au bruit selon OPB III, est réservée pour des installations privées présentant un intérêt important pour la collectivité, notamment usines électriques, conduites forcées, etc.
- 7) La ZCIP R, niveau de sensibilité au bruit selon OPB III, affectée pour le moment à des constructions et installations sportives, est réservée pour la promotion d'un ensemble de constructions présentant un intérêt important pour l'économie locale.
- 8) La ZCIP DJ, niveau de sensibilité au bruit selon OPB III, est réservée aux établissements de formation professionnelle, en particulier ceux axés sur les domaines de la chimie, de la biotechnologie et des technologies industrielles. Sont également autorisées les constructions des ZCIP A, B et C, pour autant que leurs activités soient liées à la formation professionnelle. Les valeurs patrimoniales relevées sur le site sont à préserver et valoriser dans le cadre du développement du secteur.
- 9) Ces terrains feront l'objet, au besoin et en temps opportun, d'une demande d'expropriation, conformément à la législation en vigueur.
- 10) Le conseil municipal n'autorisera sur ces terrains aucune construction, reconstruction ou entretien allant à l'encontre des objectifs du plan d'aménagement.

9. Conformité aux planifications supérieures

9.1. Conformité du projet aux bases légales fédérales

9.1.1. Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT)

Le projet de révision partielle du PAZ/RCCZ de la Ville de Monthey est conforme aux bases légales fédérales liées à l'aménagement du territoire (LAT, état du 1^{er} janvier 2026) et plus particulièrement aux articles suivants :

Art. 1 : Buts

¹ La Confédération, les cantons et les communes veillent à une utilisation mesurée du sol et à la séparation entre les parties constructibles et non constructibles du territoire. Ils coordonnent celles de leurs activités qui ont des effets sur l'organisation du territoire et ils s'emploient à réaliser une occupation du territoire propre à garantir un développement harmonieux de l'ensemble du pays. Dans l'accomplissement de leurs tâches, ils tiennent compte des données naturelles ainsi que des besoins de la population et de l'économie.

² Ils soutiennent par des mesures d'aménagement les efforts qui sont entrepris notamment aux fins :

- a. de protéger les bases naturelles de la vie, telles que le sol, l'air, l'eau, la forêt et le paysage ;
 - a^{bis}. d'orienter le développement de l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti, en maintenant une qualité de l'habitat appropriée ;
 - b. de créer un milieu bâti compact ;
 - b^{bis}. de créer et de maintenir un milieu bâti favorable à l'exercice des activités économiques ;
 - c. de favoriser la vie sociale, économique et culturelle des diverses régions du pays et de promouvoir une décentralisation judicieuse de l'urbanisation et de l'économie.
- ...

Par le choix du site d'implantation de l'EPIC, situé au cœur de la zone à bâtir, la Ville de Monthey affiche sa volonté d'orienter prioritairement son développement vers l'intérieur. Sont donc préservées les surfaces agricoles et naturelles entourant la ville.

Art. 3 : Principes régissant l'aménagement

...

³ Les territoires réservés à l'habitat et à l'exercice des activités économiques seront aménagés selon les besoins de la population et leur étendue limitée. Il convient notamment :

- a. de répartir judicieusement les lieux d'habitation et les lieux de travail et de les planifier en priorité sur des sites desservis de manière appropriée par les transports publics ;

- a. ^{bis} de prendre les mesures propres à assurer une meilleure utilisation dans les zones à bâtir des friches, des surfaces sous-utilisées ou des possibilités de densification des surfaces de l'habitat;
- b. de préserver autant que possible les lieux d'habitation des atteintes nuisibles ou incommodantes, telles que la pollution de l'air, le bruit et les trépidations ;
- c. de maintenir ou de créer des voies cyclables et des chemins pour piétons ;
- d. d'assurer les conditions dont dépend un approvisionnement suffisant en biens et services ;
- e. de ménager dans le milieu bâti de nombreuses aires de verdure et espaces plantés d'arbres.

⁴ Il importe de déterminer selon des critères rationnels l'implantation des constructions et installations publiques ou d'intérêt public. Il convient notamment :

- a. de tenir compte des besoins spécifiques des régions et de réduire les disparités choquantes entre celles-ci ;
- b. de faciliter l'accès de la population aux établissements tels qu'écoles, centres de loisirs et services publics ;
- c. d'éviter ou de maintenir dans leur ensemble à un minimum les effets défavorables qu'exercent de telles implantations sur le milieu naturel, la population et l'économie.

Conformément à l'alinéa 3 lettre a, le site retenu pour développer l'EPIC est coordonné aux réseaux de transports publics urbains et régionaux (voir chapitre 7.4 ci-dessus). Il répond également au point a bis du même alinéa, en améliorant l'utilisation actuelle du secteur : le site délaissé par la Djeva en 2021, accueillera le futur établissement, qui regroupera à terme ses 3 filières et quelque 180 apprentis.

La révision partielle remplit également la lettre b de l'alinéa 4. La future école sera aisément accessible à la population.

Art.4 Information et participation

¹ Les autorités chargées de l'aménagement du territoire renseignent la population sur les plans dont la présente loi prévoit l'établissement, sur les objectifs qu'ils visent et sur le déroulement de la procédure.

² Elles veillent à ce que la population puisse participer de manière adéquate à l'établissement des plans.

³ Les plans prévus par la présente loi peuvent être consultés.

Conformément à l'art. 4 LAT, la Ville de Monthey a procédé à une information publique, le 19 décembre 2025 et pour une durée de 30 jours, au travers notamment d'une publication dans le Bulletin officiel, afin de renseigner et d'informer la population montheyenne.

Art. 15 : Zones à bâtir

¹ Les zones à bâtir sont définies de telle manière qu'elles répondent aux besoins prévisibles pour les quinze années suivantes.

...

La modification partielle instaure une nouvelle zone de constructions et d'installations publiques spécifique au site de la Djeva, en lieu et place d'une zone industrielle A1. Le chapitre 4 du présent rapport détaille cette justification du besoin.

9.1.2. Ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT)

Le projet de révision partielle du PAZ/RCCZ de la Ville de Monthey est conforme aux bases légales fédérales liées à l'aménagement du territoire (OAT, état au 1^{er} janvier 2026) et plus particulièrement aux articles suivants :

Art. 2 : Planification et coordination des activités ayant des effets sur l'organisation du territoire

¹ Lors de la planification d'activités ayant des effets sur l'organisation du territoire, les autorités examinent en particulier, compte tenu du développement spatial souhaité :

- a. quels sont les besoins de terrains pour l'exercice de ces activités;*
- b. quelles possibilités et variantes de solution entrent en ligne de compte;*

...

Avant de déterminer le site qui accueillera les nouveaux locaux EPIC, la Direction de l'EPIC en coordination avec la Ville de Monthey ont déterminé les besoins en surface du projet, répondant ainsi à la lettre a de l'alinéa 1. Ils ont ensuite défini des variantes, notamment en termes de localisation (voir chapitre 5) afin de déterminer le site le plus adéquat, répondant à la lettre b de l'alinéa 1.

Art. 47 : Rapport à l'intention de l'autorité cantonale chargée de l'approbation des plans

¹ L'autorité qui établit les plans d'affectation fournie à l'autorité cantonale chargée d'approuver ces plans (art. 26, al. 1, LAT), un rapport démontrant leur conformité aux buts et aux principes de l'aménagement du territoire (art. 1 et 3 LAT), ainsi que la prise en considération adéquate des observations émanant de la population (art. 4, al. 2, LAT), des conceptions et des plans sectoriels de la Confédération (art. 13 LAT), du plan directeur (art. 8 LAT) et des exigences découlant des autres dispositions du droit fédéral, notamment de la législation sur la protection de l'environnement.

² Elle expose en particulier quelles réserves d'affectation subsistent dans les zones à bâtir existantes, quelles mesures sont nécessaires afin de mobiliser ces réserves ou d'obtenir sur ces surfaces un bâti conforme à l'affectation de la zone et dans quel ordre ces mesures seront prises.

La Ville de Monthey accompagne ses démarches de révision partielle du PAZ/RCCZ par le présent rapport. Il permet aux autorités compétentes de juger, en connaissance de cause, les modifications proposées. Celles-ci s'inscrivent dans une vision politique approuvée par la Ville (Plan directeur communal).

9.2. Conformité du projet aux bases légales et planifications cantonales

9.2.1. Concept cantonal de développement territorial

En 2014, l'État du Valais a publié le concept cantonal de développement territorial (CCDT) (Art.5 LcAT) où 4 principes directeurs ont été édictés :

- Développer les espaces constituant le territoire valaisan de manière différenciée, complémentaire et solidaire.
- Valoriser et préserver le cadre de vie et les ressources naturelles de manière équilibrée.
- Renforcer la connexion et l'ouverture vers l'extérieur.
- Promouvoir les coopérations à l'échelle supracommunale.

De plus, les fortes mixités d'environnements valaisans ont amené le Canton à catégoriser le territoire en 5 types d'espaces :

L'espace urbain avec centres comprend les centres urbains situés en plaine, au départ des vallées importantes ou aux nœuds de transport, ainsi que les communes et villages situés à proximité de ces centres. Les principaux services publics et privés sont également concentrés dans les centres urbains. En raison des relations pendulaires intensives, ceux-ci forment des unités fonctionnelles avec leurs bassins versants.

L'espace multifonctionnel dans la plaine du Rhône comprend les grandes surfaces agricoles (prés, pâturages, terres arables) de la vallée du Rhône ainsi que les surfaces arboricoles fruitières, viticoles et horticoles comprises entre Salquenen et Martigny. Il s'appuie sur des sous-centres régionaux ayant des activités mixtes (industries, artisanat, commerces, ...).

L'espace des coteaux et vallées latérales réunit les petites et moyennes communes qui proposent une offre touristique de base, dans un paysage culturel traditionnel. Ces lieux s'appuient sur des sous-centres régionaux ayant des activités mixtes (tourisme, artisanat, agriculture ...).

L'espace touristique alpin avec centres s'identifie aux stations d'altitude possédant de grandes possibilités d'hébergement et une offre variée en infrastructures touristiques. Les centres touristiques alpins sont classés en deux catégories en fonction de leur importance selon leur chiffre d'affaires.

L'espace nature et paysage couvre le reste du territoire et reprend les paysages naturels et culturels, représentatifs de l'identité valaisanne.

L'ancien site de production de la Djeva, appelé à accueillir les nouveaux locaux de l'EPIC, s'inscrit dans un territoire classé, selon la typologie cantonale, parmi les « espaces urbains avec centres ». Pour cette catégorie d'espace, le Concept cantonal de développement vise notamment à renforcer les pôles de développement économique et d'innovation, un objectif dans lequel l'EPIC, en tant que centre de formation, s'inscrit pleinement.

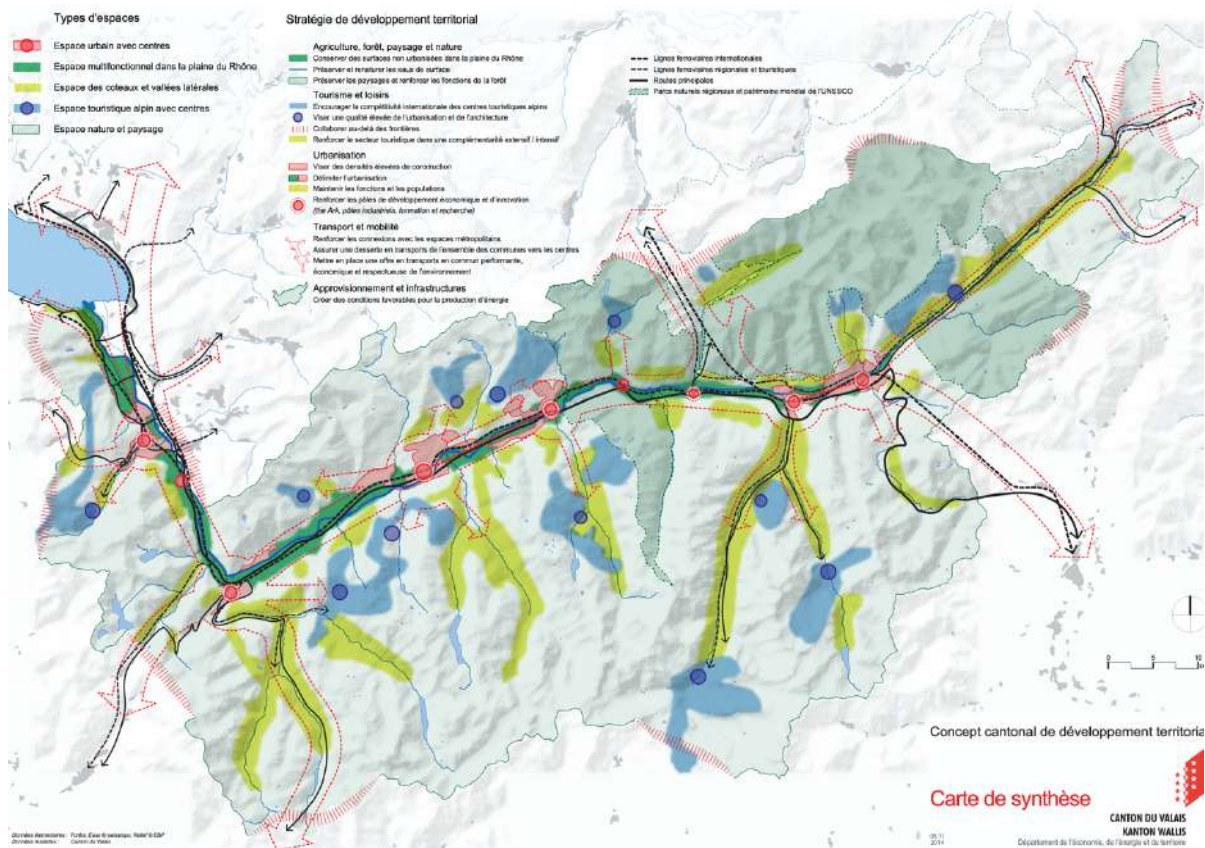


Figure 23 : Concept cantonal de développement territorial, 2014.

Par ailleurs, pour améliorer sa qualité et son attractivité, le Canton a développé des objectifs d'aménagement du territoire dans 5 domaines d'activités. Les thématiques qui concernent plus particulièrement la présente révision partielle apparaissent en gras ci-dessous :

1. Agriculture, forêt, paysage et nature
 - 1.1. Créer les conditions favorables pour une agriculture diversifiée et compétitive
 - 1.2. **Conserver des surfaces non urbanisées dans la plaine du Rhône**
 - 1.3. Maintenir la diversité des biotopes et renforcer le réseau écologique
 - 1.4. Préserver les paysages naturels et culturels
 - 1.5. Renforcer les fonctions protectrices, productives, biologiques et sociales de la forêt
 - 1.6. Préserver et renaturer les eaux de surface
2. Tourisme et loisirs
 - 2.1. Développer le tourisme dans une approche intégrée
 - 2.2. Encourager la compétitivité internationale des centres touristiques alpins
 - 2.3. Viser une qualité élevée de l'urbanisation et de l'architecture dans les centres touristiques
 - 2.4. Renforcer des formes innovantes d'hébergement touristique

- 2.5. Viser une collaboration au-delà des frontières communales, régionales, cantonales et nationales dans le domaine du tourisme
 - 2.6. Renforcer le secteur touristique dans une complémentarité extensif/intensif dans les espaces ruraux en valorisant le patrimoine naturel, paysager et culturel
 - 2.7. Mettre en place une offre variée de types de mobilités de loisirs
3. Urbanisation
 - 3.1. Maintenir les fonctions et les populations résidentes dans les villages et les communes
 - 3.2. **Renforcer les pôles de développement économique et d'innovation dans les espaces urbains**
 - 3.3. **Encourager un habitat et une urbanisation de haute qualité**
 - 3.4. **Agir contre l'étalement urbain, veiller à une utilisation mesurée du sol et développer l'urbanisation vers l'intérieur**
 - 3.5. **Viser des densités élevées de construction dans les lieux appropriés et valoriser en même temps les espaces publics**
 - 3.6. **Délimiter l'urbanisation afin de préserver des espaces pour l'agriculture et la nature**
 - 3.7. **Coordonner l'urbanisation et les transports**
 - 3.8. Protéger la population, les animaux, les infrastructures, les biens culturels et l'environnement contre les dangers naturels ou techniques
4. Transports et mobilité
 - 4.1. Renforcer les connexions avec les espaces métropolitains suisses et européens
 - 4.2. Assurer une desserte en transports sûre et performante de l'ensemble des communes valaisannes vers les centres
 - 4.3. Mettre en place une offre en transports en commun performante, économique et respectueuse de l'environnement
 - 4.4. **Soutenir la mobilité combinée**
 - 4.5. **Encourager la mobilité douce, en particulier dans les espaces urbains**
5. Approvisionnement et infrastructures
 - 5.1. Créer des conditions favorables pour la production d'énergie indigène et renouvelable ainsi que pour la valorisation des rejets de chaleur
 - 5.2. **Réduire la consommation des ressources et des énergies**
 - 5.3. Optimiser les infrastructures d'approvisionnement et les infrastructures d'élimination des déchets
 - 5.4. Favoriser une gestion intégrée de l'eau

9.2.2. Plan directeur cantonal

La prise en compte des thématiques du Plan directeur cantonal est démontrée au chapitre 10, ci-après.

9.2.3. Loi cantonale d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LcAT)

Le projet de révision partielle du PAZ/RCCZ de la Ville de Monthey est conforme aux bases légales fédérales liées à l'aménagement du territoire (LcAT, état du 1^{er} janvier 2026) et plus particulièrement aux articles suivants :

Art. 2 : Principes

¹ Les autorités chargées des tâches d'aménagement veillent, en particulier :

- a. à assurer la qualité de la vie par le respect et la mise en valeur du patrimoine naturel et culturel et par la promotion d'un habitat de qualité;*
- b. à réduire les disparités régionales et à favoriser le maintien de la population dans son lieu d'habitat, en particulier dans les communes des coteaux et des vallées;*
- c. à sauvegarder les terres productives et les mayens;*
- d. à promouvoir l'économie et le tourisme en favorisant notamment la disponibilité des terrains à bâtir;*
- e. à coordonner les activités ayant un effet sur l'organisation du territoire;*
- f. à prendre des mesures pour orienter le développement de l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti, en maintenant une qualité appropriée de l'habitat.*

² Elles respectent les principes de l'aménagement du territoire et collaborent étroitement entre elles.

La présente révision partielle répond particulièrement aux lettres e et f de l'alinéa 1, en coordonnant l'implantation du futur établissement avec les aspects de mobilité, ainsi qu'en optant pour un site au passé industriel situé au cœur de la zone à bâtir (développement vers l'intérieur).

Art. 11 : Plan d'affectation des zones

¹ Les communes établissent pour l'ensemble du territoire communal un plan d'affectation des zones définissant au moins les zones à bâtir (art. 15 LAT), les zones agricoles (art. 16 LAT) et les zones à protéger (art. 17 LAT).

...

⁵ Les communes justifient les options de développement prises dans leur plan d'affectation des zones dans le rapport selon l'article 47 OAT.

La Ville de Monthey met à jour son PAZ et RCCZ concernant une zone à bâtir existante afin de préciser son affectation et de permettre l'implantation d'une nouvelle infrastructure d'utilité publique.

Cette option de développement est justifiée dans le présent rapport, conformément à l'article 47 OAT.

Art. 21 : Zones à bâtir

¹ Les zones à bâtir sont définies de telle manière qu'elles répondent aux besoins prévisibles pour les quinze prochaines années.

La modification partielle instaure une nouvelle zone de constructions et d'installations publiques (ZCIP) spécifique au site de la Djeva en lieu et place d'une zone industrielle A1 et ce, pour répondre à un besoin avéré immédiat. Le chapitre 4 du présent rapport détaille cette justification du besoin.

Art. 24 : Zones de constructions et d'installations publiques

¹ Les zones de construction et d'installations publiques comprennent des terrains que les communes désirent réserver à l'usage des bâtiments ou des équipements d'utilité publique tels que bâtiments administratifs, hôpitaux, écoles, églises, salles polyvalentes et places de parc.

La présente modification partielle du PAZ/RCCZ permet d'introduire une nouvelle zone de constructions et d'installations publiques (en l'occurrence ZCIP spéciale Djeva en lieu et place d'une zone industrielle A1) pour des besoins avérés et justifiés précédemment.

Art.33 : Élaboration des plans et règlements

¹ Le conseil municipal informe la population sur les plans à établir, sur les objectifs que ceux-ci visent et sur le déroulement de la procédure. Il veille à ce que la population puisse participer de manière adéquate à l'établissement des plans (art. 4 LAT).

^{1bis} Cette information est faite par avis dans le Bulletin officiel et par affichage public dans la commune prévoyant un délai minimal de 30 jours pour donner à tout intéressé l'occasion de prendre connaissance de l'avant-projet et de faire valoir par écrit toutes propositions.

² Une fois le projet élaboré, le conseil municipal le transmet au Service du développement territorial pour avis de principe.

³ En cas de modification partielle du plan d'affectation des zones et du règlement des constructions et des zones ainsi que pour les plans d'affectation spéciaux, l'avis de principe du service est facultatif.

Conformément aux alinéas 1 et 1 bis art. 33 LcAT, la Ville de Monthey a procédé à une information publique, le 19 décembre 2025 et pour une durée de 30 jours, au travers notamment d'une publication dans le Bulletin officiel, afin de renseigner et d'informer la population montheyenne.

Le présent rapport est ensuite transmis au Service du développement territorial (SDT) pour avis de principe.

9.3. Conformité du projet aux planifications communales

Objectifs stratégiques politiques et projet de territoire

Dans le cadre de la révision de son PAZ et RCCZ, la Ville de Monthey a formalisé ses objectifs stratégiques et sa vision de développement territorial. Ces orientations portent plus particulièrement sur les thématiques du paysage et de l'environnement, de l'urbanisation, de la mobilité, du développement économique et de la formation, ainsi que sur les enjeux énergétiques et de durabilité.

En matière d'économie et d'enseignement, la volonté de relocaliser l'EPIC s'inscrit dans l'objectif suivant :

2. Se donner les moyens de créer un pôle d'enseignement majeur : favoriser l'implantation d'écoles supérieures et de centres de formation à proximité du centre-ville et bien connectés aux pôles multimodaux existants (gare de Monthey) et futurs (future halte AOMC) ;

La relocalisation de l'EPIC s'inscrit pleinement dans cette dynamique. Situé à moins de 600 m de la gare de Monthey, le site est facilement accessible grâce au cheminement en mobilité douce permettant de relier l'interface multimodale qui réunira, à terme, AOMC, CFF, les bus et les taxis. Dans le même temps, le projet répond également aux autres objectifs en matière de mobilité, particulièrement à l'objectif 1, qui vise à prioriser le réseau de mobilité douce, notamment pour les déplacements professionnels et scolaires.

Ce faisant, la révision partielle du site de la Djeva répond à la stratégie n°4 du projet de territoire :

Stratégie 4 : Renforcer l'attractivité économique pour consolider le rôle de ville-centre du Bas-Chablais.

Le projet s'inscrit particulièrement dans les objectifs suivants :

4.1 Anticiper le développement des quartiers d'activités économiques

La Ville de Monthey souhaite renforcer son attractivité économique afin de maintenir son rôle de ville-centre du Bas-Chablais. Permettre le maintien de l'EPIC sur le territoire de la commune contribue à conforter ce statut et à pérenniser le développement économique des entreprises du site chimique, en garantissant la disponibilité d'un personnel qualifié, formé à proximité immédiate.

4.2 Développer des secteurs à vocation mixte

Du fait de son passé, le secteur Djeva présente encore une forte dominante industrielle. Au vu de la proximité de l'habitat et du développement de la nouvelle infrastructure de l'EPIC, ce secteur sera amené à évoluer vers une certaine mixité, mêlant activité industrielle, artisanat et formation

professionnelle. Cette révision partielle constitue ainsi la première étape vers une future mixité d'usages.

Le projet s'inscrit également dans les objectifs du programme de législature 2025-2028, plus particulièrement dans les thématiques suivantes :

1. « Un territoire attractif pour les lieux de formation » :

- Garantir les conditions-cadres favorisant le maintien et le développement de lieux de formation.
- Soutenir la mise en place de projets pilotes innovants dans le domaine de la formation.
- Favoriser les liens et les collaborations entre les entreprises et les écoles.

2. « Un moteur du développement économique régional » :

- Soutenir une place industrielle forte.
- Attirer de nouvelles entreprises, notamment dans le domaine de la biotechnologie.

3. « Un rôle assumé de leader régional » :

- Affirmer la position de Monthey comme leader régional auprès des autorités cantonales.

- o Valoriser un pôle chablaisien fort et connecté en développant des collaborations intercantionales favorables à l'ensemble.



Figure 24 : Programme de législature 2025-2028, Ville de Monthey

10. Conformité avec les domaines transversaux et contraintes

Compte tenu de l'urgence qu'impose le projet de l'EPIC (fin de bail, concours d'architecture, etc.), une séance de consultation réunissant les différents services cantonaux concernés s'est tenue le 29 avril 2026. L'objectif étant de conduire cette révision partielle en tenant compte de l'ensemble des domaines transversaux et des contraintes propres au site, étape cruciale du projet.

Cette séance de coordination s'est déroulée en présence de représentants du Service immobilier et patrimoine (SIP), du Service de protection des travailleurs et des relations du travail (SPT), du Service de la formation professionnelle (SFP) et du Service de l'environnement (SEN), le tout piloté par le Service du développement territorial (SDT).

10.1. Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM)

Le site de la Djeva est concerné par deux périmètres OPAM : l'un lié au réseau ferré attenant (fig. 25), l'autre relevant du site industriel de « Les Bans », plus spécifiquement de l'entreprise CIMO (fig. 27).

S'agissant des aspects ferroviaires, le périmètre de révision partielle est situé au sud de la voie CFF, sur laquelle sont transportées annuellement quelques 250 000 tonnes de matières dangereuses (essence, propane et chlore). Au regard de l'ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM), cette localisation impose une coordination entre aménagement du territoire et prévention des accidents majeurs. Une analyse a ainsi été menée par le bureau EBP, visant d'une part à évaluer l'influence du projet EPIC en matière de risques et à déterminer les mesures à prendre en conséquence, et d'autre part à s'assurer que le risque futur lié à la ligne ferroviaire ne dépasse pas les valeurs seuils fixées par l'OPAM.

Cette coordination se déploie en trois temps, selon la procédure définie par l'ARE :

1. Sélection en fonction de l'emplacement :

Le périmètre de révision partielle se situe en grande partie au sein du périmètre de consultation (PéCo) de la ligne de chemin de fer, le critère de localisation est donc rempli.

2. Sélection en fonction de la significativité du risque :

Le guide de planification de l'ARE détermine la significativité du risque selon un seuil de référence. Pour les installations ferroviaires, ce seuil est fixé de 400 personnes pour une surface de 4 ha. La population de l'établissement à venir, ajoutée à la population déjà présente sur le site, dépassera cette valeur seuil. Le projet nécessite donc la prise de mesures.

3. Évaluation des mesures

Deux catégories de mesures s'appliquent au projet de l'EPIC :

- a. Mesures d'aménagement du territoire

Les mesures d'aménagement du territoire concernent les éléments situés au sein du périmètre de consultation, soit jusqu'à une distance de 100 m de l'installation ferroviaire. Dans la mesure du possible, les espaces extérieurs publics fortement fréquentés (plus de 100 personnes simultanément) ne devront pas être placés au nord du site, directement le long des installations ferroviaires. Ces espaces devront être idéalement disposés à l'abri des bâtiments. Les établissements sensibles ne sont pas recommandés au sein du PéCo OPAM, l'EPIC étant destinée aux adolescents et aux jeunes adultes, n'entre toutefois pas pleinement dans cette catégorie.

- b. Mesures simples de protections des objets (MPO)

Au-delà des enjeux liés à la préservation et à la revalorisation du patrimoine bâti, ces éléments auront un poids significatif dans le cadre du concours d'architecture.

Concrètement, les parties du bâtiment régulièrement occupées devront être orientées à l'opposé de la voie ferrée, tandis que les locaux secondaires (stockage, technique) seront placés côté voie. Le terrain devra être aménagé de façon à empêcher l'écoulement de

matières dangereuses vers les façades ou l'intérieur du bâtiment. Des voies d'évacuation protégées de la chaleur directe devront être garanties, sans passage par des façades exposées non protégées. Les surfaces vitrées orientées vers la voie seront réduites au strict nécessaire, et les prises d'air frais positionnées en hauteur et à l'opposé de l'installation, avec possibilité de coupure manuelle de la ventilation.

Pour le détail, le rapport de l'analyse menée par le bureau EBP (2026) est annexé au présent document. En voici les principales conclusions :

- Les risques individuels et collectifs liés aux transports de marchandises dangereuses sur la ligne ferroviaire s'inscrivent intégralement dans le domaine acceptable au sens de l'OPAM ; l'essence constitue la substance prépondérante, tandis que le propane et le chlore, en raison de leur fréquence de transport très faible, présentent une contribution négligeable au risque global.
- Le développement du site induira une augmentation marginale des fréquences d'exposition, sans toutefois faire basculer les risques hors du domaine acceptable ; cette conclusion reste subordonnée à la vérification des mesures spécifiées dans le rapport du bureau EBP.
- L'évolution des volumes de transport de marchandises dangereuses constitue le paramètre de sensibilité déterminant ; en l'absence de données prospectives fiables, l'analyse retient une hypothèse de stationnarité des flux, cohérente avec la tendance observée à l'échelle nationale.
- Les mesures de protection des objets (MPO) intégrées en phase de conception peuvent être mises en œuvre sans surcoût significatif ; les mesures structurelles lourdes ne sont pas justifiées au regard du niveau de risque résiduel, à l'exception des installations sensibles localisées dans le périmètre de consultation (zone PéCo).
- Dans la mesure où le projet comprend, au moins partiellement, des équipements à caractère sensible, une planification détaillée des mesures de protection devra être conduite dans les phases ultérieures du projet.

Par l'évaluation des risques conduite par l'autorité d'exécution compétente et la mise en œuvre des mesures efficaces et proportionnées citées plus haut, les exigences de coordination entre aménagement du territoire et prévention des accidents majeurs sont satisfaites.

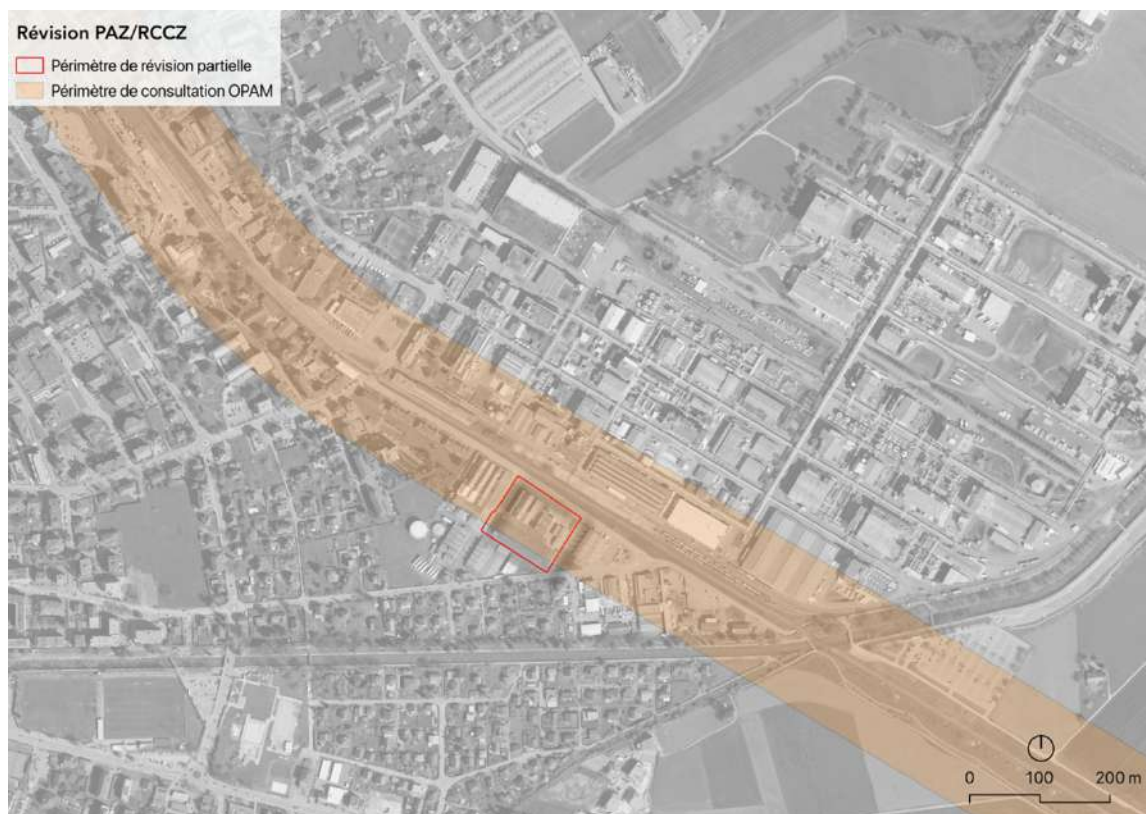


Figure 25 : Périmètre de consultation OPAM – installations ferroviaires.

Il convient également de souligner que la construction du Terminal Combiné Rail-Route (TCM), au sud-est du site de « Les Bans », dont la mise en service est prévue en décembre 2027, permettra de sécuriser les accès ferroviaires et routiers du site chimique, réduisant les risques inhérents au transport de matières dangereuses.

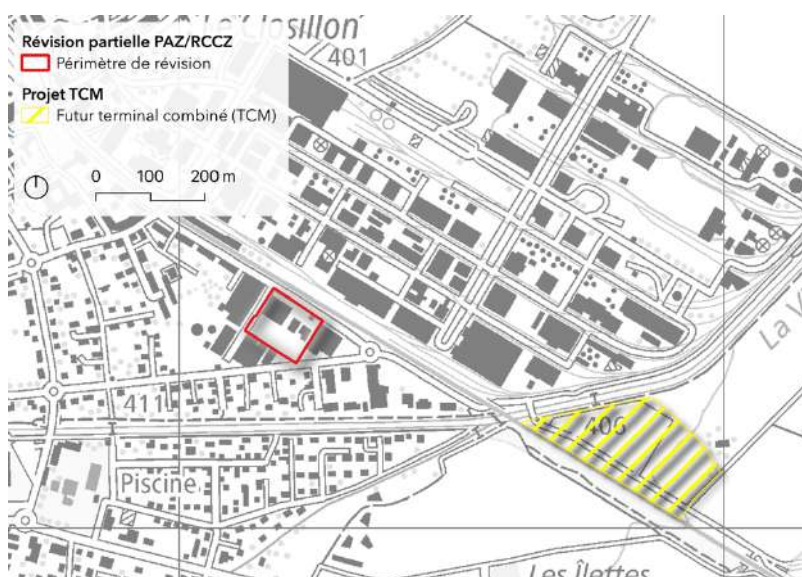


Figure 26 : Terminal Combiné Rail-Route.

Concernant le périmètre OPAM lié à la Compagnie industrielle de Monthey (CIMO) (fig. 27), une coordination a eu lieu entre le service cantonal compétent, CIMO et la Ville. L'intégration du Canton en amont du processus permet de garantir une réalisation du projet conforme aux attentes de l'autorité compétente en matière d'OPAM. Le rapport d'analyse établi par CIMO (Annexe D) est arrivé aux conclusions suivantes : de manière générale, les scénarios des rapports succincts existants du site chimique présentent des effets hors site moins défavorables de jour que de nuit, période durant laquelle le facteur de présence des personnes dans l'EPIC est très faible. Il ressort ainsi de cette analyse que le projet n'engendre pas de modification significative du risque existant pour la population potentiellement exposée.



Figure 27 : Site stationnaire OPAM, extrait SIT-vs, 2026.

D'une manière générale, pour la phase ultérieure, le dossier d'autorisation de construire devra contenir des informations sur les mesures permettant de régler la problématique de l'OPAM.

10.2. Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB)

La nouvelle zone de constructions et d'installations publiques spéciale - Djeva, implique une modification en matière de degré de sensibilité au bruit (DS), passant d'un degré IV à un degré III, afin de permettre d'accueillir l'EPIC. Cette modification nécessite de démontrer que les valeurs d'immissions du DS III sont respectées au sein du périmètre de Djeva, soit 65 dB (A) pour les valeurs diurnes et 55 dB(A) pour les valeurs nocturnes. Pour l'analyse des niveaux sonores dans le périmètre du projet, la Ville de Monthey a mandaté le bureau d'études IMPACT. Cette étude est annexée au présent rapport (annexe A).

Le site de l'ancienne usine Djeva se situe dans la zone d'influence de plusieurs importantes sources de bruit :

- La ligne ferroviaire 131 des CFF, au nord-est ;
- Les routes communales des Saphirs, au nord-est et l'avenue de la Plantaud, au sud ;
- Le site chimique de CIMO au nord ;
- Les activités artisanales ; au sud et à l'ouest.

En matière d'exposition au bruit routier, il ressort de l'étude que les valeurs limites d'immissions qu'implique un degré de sensibilité (DS) III seront respectées. Même constat en ce qui concerne l'exposition au bruit du trafic ferroviaire. L'analyse menée par le bureau d'études IMPACT a également permis de démontrer que le site retenu pour l'implantation de l'EPIC ne se situe pas dans un secteur exposé au bruit de l'industrie et des arts et métiers.

Le changement du DS impliquera cependant une limitation plus stricte du bruit émis par les entreprises déjà existantes au moment de leur extension, reconstruction ou modification de l'exploitation ainsi que pour des nouvelles entreprises.

Dans la situation actuelle du site, aucune mesure complémentaire liée au changement de degré de sensibilité (DS) au bruit n'est nécessaire. Le projet architectural devra en revanche prendre en compte les contraintes liés au bruit et à ce nouveau DS.

Les enjeux liés au bruit ont fait l'objet d'un rapport établi par le bureau d'études Impact, annexé au présent document (annexe A), qui en propose une analyse globale.

10.3. Pollution

Le cadastre des sites pollués fait état de pollution au sein du périmètre de révision partielle. Les parcelles n°75, 4797 et 6418 sont toutes trois polluées. Les parcelles n° 4797 et 6418 appellent une attention particulière, celles-ci étant classées comme « pollué, nécessitant une surveillance ». Une coordination entre la Ville de Monthey et le SEN a été menée, il en ressort que toute construction ou transformation sur ce site devra faire l'objet d'une surveillance, un risque de dépollution ne pouvant être exclu.

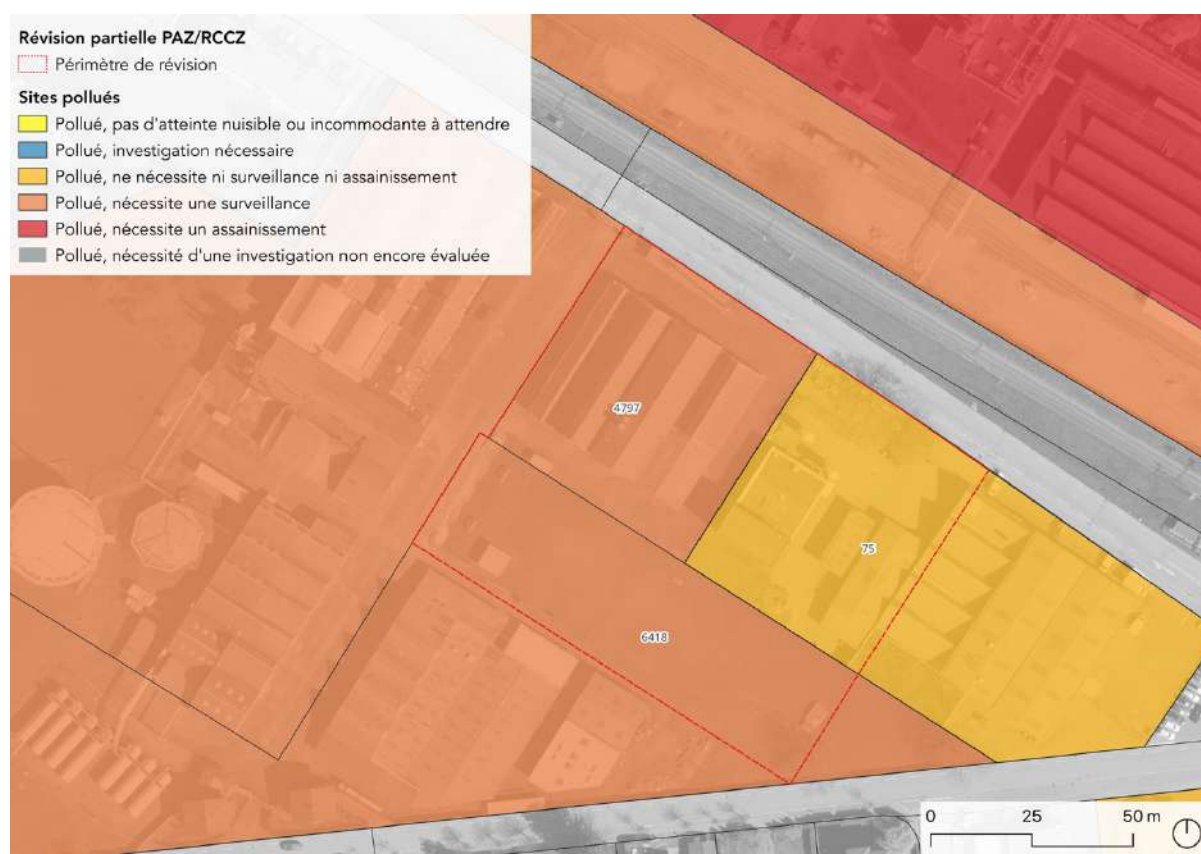


Figure 28 : Situation en matière de pollution et périmètre de révision partielle.

Une surveillance est par ailleurs en cours pour une pollution avérée au PFAS. À ce stade, la pollution ne constitue pas une contrainte rédhibitoire pour la révision partielle. En revanche, des mesures d'assainissement pourront s'avérer nécessaires dans le cadre du projet architectural.

10.4. Eaux souterraines/sources

Le périmètre de révision partielle est concerné par un secteur de protection des eaux souterraines A_u . Dans un tel secteur, les ressources en eau du sous-sol exploitables doivent être protégées tant d'un point de vue qualitatif que quantitatif.

Le secteur A_u constitue le plus faible niveau de contrainte pour les activités, en cela qu'il n'induit aucune restriction d'utilisation du sol. Toutefois, outre le devoir de diligence au sens de l'art. 3 LEaux, une autorisation cantonale est nécessaire selon l'article 19 LEaux (notamment pour les constructions,

transformations, fouilles) et selon l'article 34 LcEaux (installations et activités pouvant mettre en danger les eaux).

10.5. Dangers naturels

Le secteur de révision partielle est soumis à des zones de dangers hydrologiques liées à la Vièze et aux cours d'eau latéraux. Selon les cartes de danger actuelles, les parcelles prévues pour accueillir le projet de l'EPIC sont exposées à un danger de niveau faible à moyen. Toutefois, les travaux d'aménagement et de sécurisation de la Vièze, entrepris en 2022, sont en voie d'achèvement et devraient être terminés d'ici à la fin de l'année 2026. Ils permettront d'assurer une protection contre les crues pour l'ensemble du secteur, y compris les anciennes usines Djeva et le site chimique attenant. Afin d'intégrer cette nouvelle situation, les cartes de danger sont en cours de mise à jour. La figure 30 ci-dessous illustre la situation en termes de danger après travaux. Le périmètre de la révision partielle n'est plus soumis à un danger hydrologique (il subsiste seulement des secteurs soumis à un danger résiduel en rive droite de la Vièze).

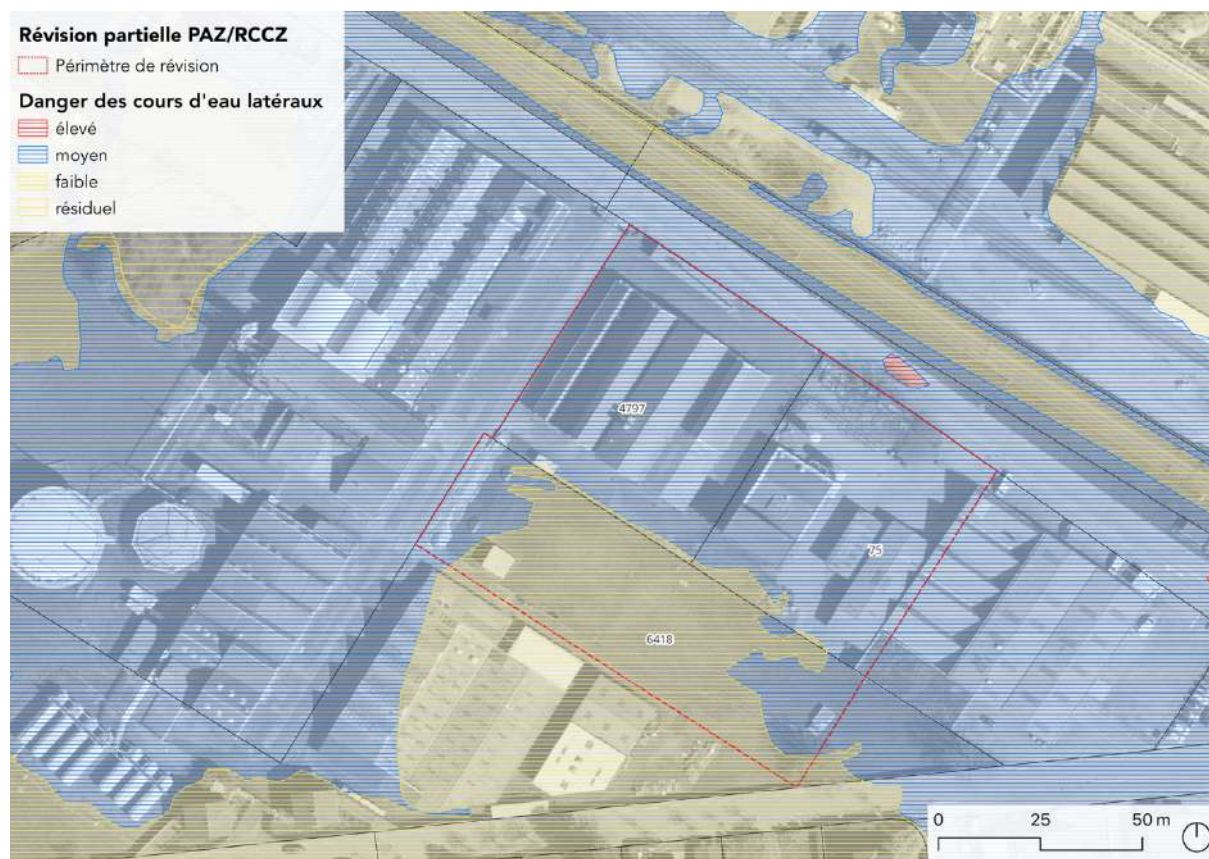


Figure 29 : Carte des dangers hydrologiques actuellement en vigueur, sans prise en compte des récents travaux de sécurisation de la Vièze.

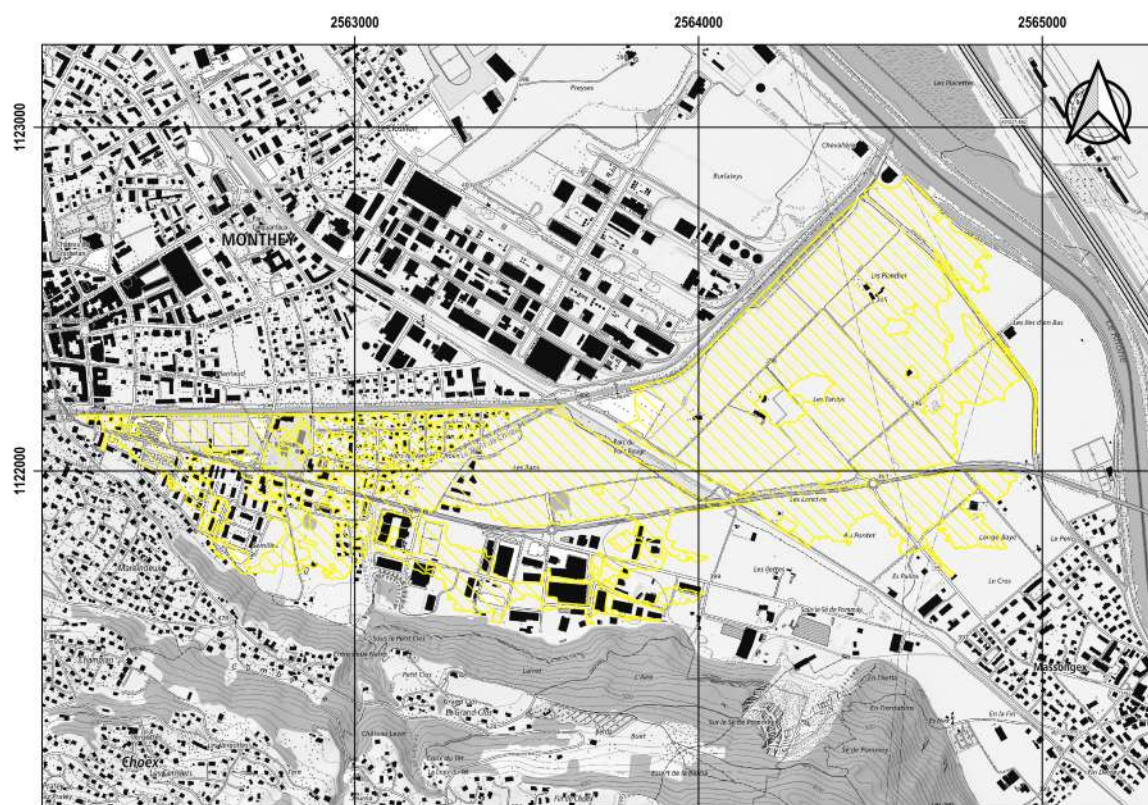


Figure 30 : Situation en termes de danger hydrologique à la suite des travaux de sécurisation de la Vièze.

Conformément aux conclusions de la séance de consultation du 29 avril 2026, réunissant les différents services cantonaux concernés, une coordination bilatérale sera menée entre la Ville et le SDANA.

10.6. Installations d'intérêt public

La fiche C.8 du Plan directeur cantonal précise la tâche qui incombent aux communes dans le cadre de leur planification d'installations d'intérêt public :

- examinent, après avoir déterminé le besoin, quels sont les services d'intérêt public qui peuvent être offerts sur le territoire communal, lesquels peuvent l'être en collaboration avec les communes voisines, et cherchent des solutions favorisant l'effet de synergie entre les différentes prestations multifonctionnelles de services d'intérêt public ;	La Ville de Monthey a justifié le besoin de la relocalisation de l'EPIC en coordination avec la Direction de l'établissement.
- délimitent, lors de l'adaptation de leur plan d'affectation des zones, une zone adéquate pour les installations d'intérêt public en justifiant notamment la clause du besoin et la localisation, et fixent les dispositions y	La Ville de Monthey entreprend la présente révision partielle pour adapter son plan d'affectation des zones afin de pouvoir implanter, sur l'ancien site de production de la Djeva, les activités de l'EPIC.

<i>relatives dans le règlement communal des constructions et des zones ;</i>	
- <i>s'assurent, d'entente avec le canton et les autres partenaires, de la bonne accessibilité aux installations d'intérêt public sises sur leur territoire ;</i>	Le critère de l'accessibilité a été intégré aux critères de sélection du site. Le site de Djeva affiche une très bonne accessibilité multimodale. Cette procédure a pour objectif de régler cette coordination entre les différents partenaires concernés.
- <i>examinent, pour leurs propres installations d'intérêt public, l'opportunité d'utiliser ou de réaffecter les bâtiments existants avant d'en édifier de nouveaux ;</i>	La Ville de Monthey a fait le choix d'implanter l'EPIC sur le site de la Djeva, dont les anciennes halles offrent un important potentiel de réemploi. La question de la réutilisation du bâti existant a par ailleurs été intégrée aux critères de sélection du site.
- <i>analysent la possibilité d'utiliser les friches industrielles pour l'implantation d'installations d'intérêt public.</i>	La Ville de Monthey a fait le choix d'implanter l'EPIC sur l'ancien site de production de la Djeva, dont l'activité a cessé en 2021. En optant pour une surface déjà largement imperméabilisée, située en zone à bâtir, la Ville s'inscrit dans une démarche de préservation de ses surfaces agricoles et naturelles.

10.7. Patrimoine

Conformément à la fiche C.3 du Plan directeur cantonal, la Ville de Monthey a établi, en collaboration avec les services cantonaux spécialisés, l'inventaire des objets dignes de protection d'importance communale (voir chapitre 7.5). La halle historique de la Djeva ayant obtenu la note 3 au recensement, la préservation et la valorisation du patrimoine bâti constitueront un enjeu déterminant dans le cadre du projet de l'EPIC et de la procédure de concours ou de MEP organisé en parallèle de la révision partielle.

Il ressort de la coordination avec le SIP qu'au stade du concours architectural, les prescriptions devront aller au-delà de la seule conservation de la volumétrie et de la matérialité.

Les exigences découlant de cette note et de la protection du site seront par ailleurs traduites dans le RCCZ au travers d'une clause spécifique.

10.8. Trafic induit

La notice « mobilité » du bureau Citec (annexe B) a estimé le nombre de places de stationnement nécessaire pour le personnel et les étudiants de l'EPIC ainsi que le trafic induit. Celui-ci a été estimé à quelques 100 véhicules / jour, respectivement 25 à 30 véhicules / heures en heure de pointe.

Sur la route des Saphirs, l'impact du projet est minime avec une augmentation de 5 à 10 % du trafic journalier moyen (TJM), axe où passe quotidiennement 1'500 véhicules. Finalement, les carrefours alentours (Plantauds / Saphirs et Industrie / Saphir) sont actuellement capacitaires et le projet n'a pas d'impact significatif sur leur fonctionnement.

10.9. Transports publics

Le chapitre 7.4 a démontré l'excellent desserte en transports publics du périmètre de la révision partielle.

Les enjeux de mobilité ont par ailleurs fait l'objet d'une notice spécifique établie par le bureau Citec, annexée au présent rapport (annexe B), qui en propose une analyse approfondie.

10.10. Interface d'échanges modaux

Le chapitre 7.4 a démontré la bonne accessibilité, notamment en mobilité douce, du périmètre de révision partielle depuis la gare CFF de Monthey, appelée à accueillir à terme un pôle multimodal de portée régionale.

Les enjeux de mobilité ont par ailleurs fait l'objet d'une notice spécifique établie par le bureau Citec, annexée au présent rapport (annexe B), qui en propose une analyse approfondie.

11. Information publique

11.1. Publication

L'information publique a été publiée dans le bulletin officiel et sur le site internet de la Ville le 19 décembre 2025 avec un délai pour formuler des observations courant jusqu'au 19 janvier 2026.

11.2. Observations citoyennes

L'information publique n'a suscité aucune observation citoyenne.

12. Compensation et indemnisation

12.1. Principe

Depuis le 1er janvier 1980, la LAT exige des cantons qu'ils prévoient dans leurs lois respectives de tenir compte équitablement des avantages et des inconvénients majeurs résultant de mesures d'aménagement du territoire. Rares sont les cantons qui avaient prévu dans leur plan directeur de compenser les avantages résultant d'un classement en zone à bâtir.

La situation a radicalement changé depuis le 1er mai 2014, puisque la LAT révisée prévoit une sanction si les cantons n'introduisent pas une compensation de la plus-value. Ces derniers avaient jusqu'au 30 avril 2019 pour exécuter ce mandat légal.

La valeur pécuniaire d'un bien-fonds dépend essentiellement de la manière dont on peut l'utiliser – ce qui dépend à son tour des plans d'aménagement édictés par les pouvoirs publics. Ceux-ci peuvent par exemple accroître la valeur d'un terrain en le faisant passer de la zone agricole à la zone à bâtir ou encore en augmentant les possibilités de construire sur ce terrain (basse à forte densité). À l'inverse, ils peuvent également réduire drastiquement cette valeur en déclassant un terrain à bâtir en zone agricole.

Voici les articles de la LcAT relatifs à la plus-value :

Art. 10b : Principe (Compensation de la plus-value et de la moins-value)

¹ Les avantages et les inconvénients majeurs résultant de mesures d'aménagement du territoire font l'objet d'une compensation équitable.

Lorsqu'une modification du PAZ entraîne des avantages ou des inconvénients pour les propriétaires fonciers, une compensation est prévue afin de réparer les préjudices ou les bénéfices que la mesure d'aménagement du territoire a engendré sur les biens-fonds privés.

Art. 10c Avantage majeur et prélèvement de la taxe sur la plus-value : Plan d'affectation des zones

¹ L'augmentation de la valeur d'un bien-fonds est réputée constituer un avantage majeur lorsqu'elle résulte :

- a. de l'affectation durable du bien-fonds à la zone à bâtir ;
- b. d'un changement d'affectation au sein de la zone à bâtir ;
- c. d'une augmentation des possibilités d'utilisation à l'intérieur de la zone à bâtir;

² Les terrains mis en zone d'affectation différée ou dézonés et remis en zone à bâtir dans les 30 ans après l'homologation du plan d'affectation des zones suite à l'entrée en vigueur de la présente loi ne donnent pas lieu au prélèvement de la plus-value, sauf s'ils ont fait l'objet d'une indemnisation pour expropriation matérielle.

³ Le Conseil d'État fixe le montant de la plus-value en-dessous duquel aucune taxe n'est perçue.

⁴ *Le patrimoine administratif des collectivités publiques n'est pas soumis à la taxe sur la plus-value.*

L'article 10c, al.4 LcAT, précise que le patrimoine administratif des collectivités publiques n'est pas soumis à la taxe sur la plus-value. Dans le cadre de l'homologation de la présente révision partielle, la Ville de Monthey prévoit un courrier officiel attestant que toutes les parcelles concernées sont bien propriétés de la Ville (la parcelle n°75 sera rachetée par la Ville à la SATOM d'ici à l'automne 2026) et que celles-ci figurent à son patrimoine administratif (avec extraits de cadastre y relatifs).

Art. 10d : Calcul de la plus-value

¹ *La plus-value est la différence entre la valeur vénale d'un bien-fonds avec et sans la mise en œuvre d'une mesure d'aménagement du territoire.*

² *Le montant utilisé pour l'acquisition ou la construction d'un bâtiment agricole de remplacement comparable au sens de l'article 5 alinéa 1^{quater} LAT est déduit de la plus-value lorsque l'investissement intervient dans les trois ans dès l'entrée en force de la mesure d'aménagement. Le Conseil d'État peut prolonger ce délai de deux ans pour de justes motifs.*

Art. 10e : Taux de prélèvement

¹ *Le taux de prélèvement est de 20 pour cent de la plus-value dans les cas de l'article 10c alinéa 1 lettres a et b.*

² *La Commune peut prélever une taxe sur la plus-value d'au maximum 20 pour cent dans le cas de l'article 10c alinéa 1 lettre c.*

³ *Le montant de la taxe sur la plus-value est considéré comme une impense au sens de l'article 51 de la loi fiscale.*

La Ville de Monthey, dans le cadre de sa révision globale du PAZ / RCCZ, est en réflexion quant à l'introduction éventuelle d'une taxe sur la plus-value communale.

Art. 10g : Taxation et perception

¹ *Dès l'entrée en force de la mesure d'aménagement du territoire et sur proposition de la commission d'estimation désignée par le bureau du collège d'experts en matière d'expropriation, le Conseil d'État fixe par décision la plus-value et le montant de la taxe. Cette décision peut faire l'objet d'une réclamation, et la décision sur réclamation, d'un recours auprès du Tribunal cantonal.*

² *Dès que la taxe sur la plus-value est exigible, le Service du développement territorial procède à son encaissement dans les cas de l'article 10c alinéa 1 lettres a et b. La Commune est l'autorité d'encaissement de ladite taxe dans le cas de l'article 10c alinéa 1 lettre c.*

³ L'exigibilité de la taxe peut être contestée auprès du Conseil d'État qui rend une décision de constatation pouvant faire l'objet d'une réclamation. La décision sur réclamation peut faire l'objet d'un recours au Tribunal cantonal.

Le règlement sur les mesures d'encouragement et sur le régime de compensation en matière d'aménagement du territoire donne le cadre quant à l'application de cette taxe sur la plus-value. L'article 15 définit notamment la limite d'exonération.

Art. 15 : Limite d'exonération

¹ Le montant de la plus-value en dessous duquel aucune taxe n'est perçue (limite d'exonération) est fixé à 20'000 francs.

² Ce montant est calculé à l'échelle du secteur concerné par la mesure d'aménagement du territoire engendrant des avantages. Le secteur correspond à l'ensemble des parcelles concernées par une même mesure d'aménagement du territoire.

12.2. Analyse d'impact sur la valeur foncière

Dans le cas de la présente révision partielle, les 3 parcelles concernées passent donc d'une zone industrielle A1 (dévolue à des activités fortement gênantes, indice d'occupation du sol de 50%) à une zone de constructions et d'installations publiques (ZCIP) « Djeva ».

Parcelles	Surface (registre foncier)	Surface concernée par la révision partielle	Propriétaire
75*	6'857 m ²	3'110.8 m ²	SATOM SA (vente à la Ville prévue d'ici à l'automne 2026)
4797	3'548 m ²	3'542.7 m ²	Ville de Monthey
6418*	15'557 m ²	3'553.2 m ²	Ville de Monthey
TOTAL	25'962 m²	10'206.7 m²	
* Parcelle partiellement prise en compte dans le périmètre			
Figure 31 : Tableau des parcelles impactées sur leur valeur foncière.			

Le passage d'une parcelle d'une zone industrielle à une zone essentiellement dévolue aux constructions de portée publique entraîne généralement une diminution significative de sa valeur foncière. En effet, le classement en zone de constructions publiques limite fortement les possibilités d'initiative privée. Le terrain devient essentiellement destiné à accueillir des équipements collectifs ou des infrastructures d'intérêt général, réduisant considérablement le marché potentiel des acquéreurs. Cette restriction d'usage diminue l'attractivité économique du bien, en supprimant toute

perspective de rentabilité immobilière ou commerciale. Par conséquent, la perte de constructibilité à vocation privée et la réduction du champ des usages autorisés constituent des facteurs directs de dépréciation foncière.

Cette modification de zonage peut donc être considérée comme un élément impactant négativement la valeur vénale du terrain.

13. Procédures, coordination et suites à entreprendre

Le schéma ci-dessous précise la suite de la procédure de révision partielle du PAZ/RCCZ et la procédure d'autorisation de construire des futurs locaux de l'EPIC. Afin de rationaliser la durée du traitement, la Ville de Monthey a souhaité mener ces deux procédures en parallèle. Il est clair que l'autorisation de construire ne sera effective qu'une fois la révision du PAZ/RCCZ entrée en force. La LcAT définit au travers des articles 33 et suivants, la procédure de révision du PAZ et du RCCZ. Cette procédure est résumée graphiquement ci-dessous en violet. A été mise en parallèle la procédure du développement architectural du projet, en vert. Comme le suggère le schéma, ces deux procédures peuvent se mener en parallèle. Toutefois, le démarrage des travaux du futur centre de formation EPIC devra obligatoirement attendre l'entrée en force du futur PAZ / RCCZ.

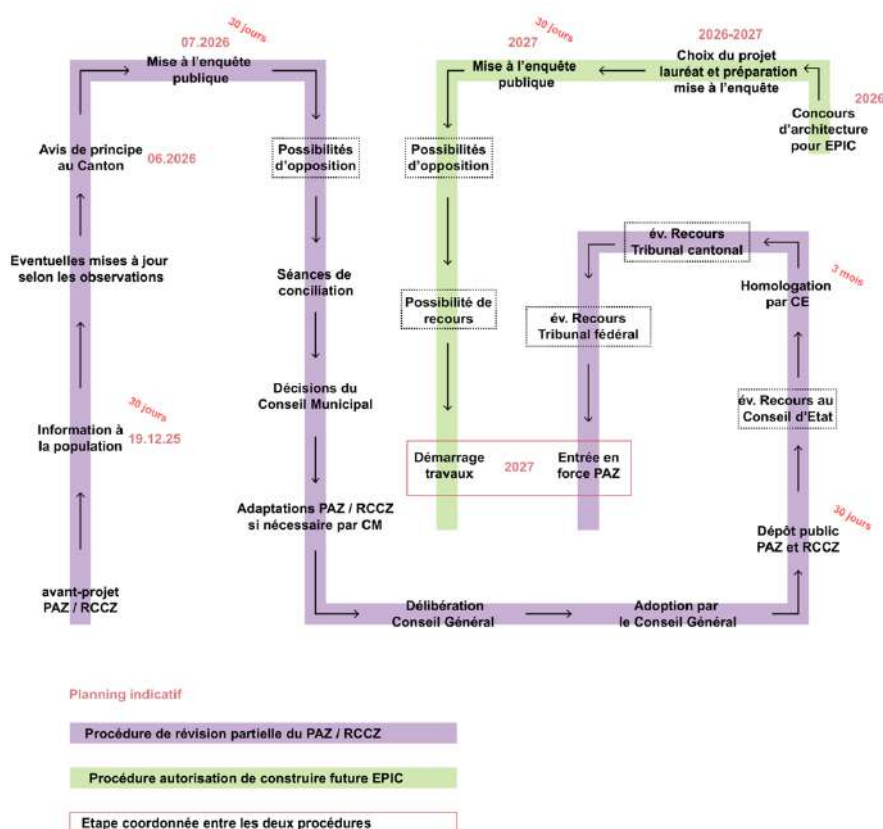


Figure 32 : Procédure, coordination et suites à entreprendre

14. Annexes

- A. Étude bruit, Impact SA, 2026
- B. Étude mobilité, Citec, 2026
- C. Rapport des risques ferroviaires (OPAM), EBP Schweiz, 2026
- D. Rapport OPAM du site chimique de Monthey, CIMO, 2026
- E. Inventaire du patrimoine bâti, Nomad, 2024 (en cours d'homologation)

Révision partielle PAZ / RCCZ

Site Djeva



Rapport d'aménagement selon art. 47OAT

Annexe A

Étude bruit, IMPACT SA, 2026

Rapport bruit

Rapport technique n°

25IM104-01A

Ville de Monthey, Urbanisme, bâtiments et Constructions

Modification d'affectation du secteur Djeva, Monthey



Mentions légales

Mandant	Monthey, Urbanisme, Batiments&Constructions Pl. de l'Hôtel-de-Ville 1870 Monthey	Mandataire	Bureau d'études Impact SA Rue du Rhône 10 1950 Sion
Chef(fe) de projet	Marguerite Cybulska Cerruti	Acousticienne Dipl. SSA	
Auteurs du rapport	Marguerite Cybulska Cerruti	Acousticienne Dipl. SSA	
Lieu de stockage du document	M:\Mandat\Impact\2025\25IM104\25IM104_4_TRAVAIL		

Liste des modifications

<u>Version</u>	<u>Date</u>	<u>Explications / commentaires</u>
Initiale	02.03.2026	-
A	28.05.2026	Rapport définitif

TABLE DES MATIERES

1.	BASES LÉGALES	3
2.	ANALYSE DES NIVEAUX SONORES DANS LE PERIMETRE DU PROJET	3
2.1	Exposition au bruit du trafic routier	3
2.2	Exposition au bruit du trafic ferroviaire	5
2.3	Exposition au bruit industriel	6
2.4	Bilan	8
3.	NUISANCES SONORES GENEREES PAR LA NOUVELLE ZONE	8
4.	NUISANCES SONORES GENEREES PAR LE VOISINAGE	8
5.	AMBIANCE SONORE- RECOMMANDATION	8

1. BASES LÉGALES

Dans le cadre d'une révision partielle du plan des zones (PAZ) et du règlement communal des constructions et des zones (RCCZ) de la Commune de Monthey, il est prévu de modifier l'affectation du l'ancien site de production de Djeva, situé actuellement dans la zone industrielle A1 avec un degré de sensibilité (DS) IV, en une zone de constructions d'installations publiques spéciale ZCIP spéciale - Djeva avec un DS III. Cette modification est nécessaire afin d'accueillir sur ce site les bâtiments de l'Ecole Professionnelle Intercantonale de la Chimie (EPIC).

Cette modification de l'affectation implique l'augmentation des exigences en matière de protection contre le bruit pour cette zone à bâtir. Elle a été homologuée avant le 1.01.1985, il ne s'agit donc pas d'une nouvelle zone au sens de l'article 29 l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) mais uniquement d'un **changement d'affectation**. Le respect des valeurs limites d'immission (VLI) doit être vérifié lors de la procédure de délivrance du permis de construire.

D'autre part, dans une zone équipée, toute nouvelle construction comprenant des locaux à usage sensible au bruit au sens de l'article 2, alinéa 6 OPB doit respecter les exigences de l'article 31 alinéa 1 OPB :

*1 Lorsque les **valeurs limites d'immission sont dépassées**, les nouvelles constructions ou les modifications notables de bâtiments comprenant des locaux à usage sensible au bruit, ne seront autorisées que si ces valeurs peuvent être respectées par:*

- a. la disposition des locaux à usage sensible au bruit sur le côté du bâtiment opposé au bruit; ou.*
- b. des mesures de construction ou d'aménagement susceptibles de protéger le bâtiment contre le bruit.*

Il est donc important de vérifier si les VLI du DS III (65 dB(A) de jour et 55 dB(A) de nuit) sont respectées au sein du périmètre de Djeva.

2. ANALYSE DES NIVEAUX SONORES DANS LE PERIMETRE DU PROJET

Le site de l'ancienne usine Djeva se trouve dans la zone d'influence de plusieurs importantes sources de bruit :

- La ligne ferroviaire 131 des CFF, au Nord-Est;
- les routes communales des Saphirs, au Nord-Est et l'avenue de la Plantaud, au Sud;
- le site chimique de CIMO au Nord ;
- les activités artisanales, au Sud et à l'Ouest.

Un calcul de contrôle des niveaux sonores au droit des futures constructions a été réalisé. A noter que le bâtiment de l'usine Djeva est protégé d'un point de vue patrimoniale et qu'il sera maintenu dans le futur complexe scolaire de l'EPIC. Toutes les autres constructions présentes dans le périmètre de la modification du PAZ/RCCZ ont été éliminées dans le modèle de calcul.

2.1 EXPOSITION AU BRUIT DU TRAFIC ROUTIER

La présente estimation des niveaux sonores tient compte des deux routes communales qui entourent le périmètre concerné. Les calculs ont été effectués à l'aide du programme Immi23 qui intègre les calculs des émissions selon le modèle SonROAD18 et la propagation selon le modèle ISO 9316-2.

Les charges de trafic ont été estimées sur la base des données disponibles. A notre connaissance, aucun comptage de trafic n'a été effectué dans ce secteur. Les niveaux sonores ont été calculés en tenant compte d'une incertitude de l'ordre de 1 dB(A) ce qui correspond à une augmentation du TJM d'environ 25 %.

Les caractéristiques de trafic prise en compte dans la modélisation des sources sonores sont résumées dans le Tableau 2.1.

Tableau 2.1: Hypothèses de trafic admises dans la modélisation des sources sonores

Tronçon	Rue des Saphirs	Avenue de la Plantaud
TJM E0	3000	3500
TJM E0 + 25%	3800	4400
Vitesse	50	50
Revêtement	Kb50_0dB	Kb50_0dB
Type de répartition	RC 50 km/h	RC 50 km/h
Correction K1 de jour (somme des sources)	0 dB(A)	0 dB(A)
Correction K1 de nuit (somme des sources)	-2.7 dB(A)	-2.7 dB(A)
LwA section Jour	76.2 dB(A)	76.8 dB(A)
LwA section Nuit	63.8 dB(A)	64.4 dB(A)

Les résultats détaillés des niveaux sonores calculés au droit des récepteurs théoriques sont présentés dans le Tableau 2.2 et l'emplacement des récepteurs choisis est schématisé dans la Figure 2.1. Le récepteur R1 est situé sur la façade du bâtiment de l'usine et les récepteurs R2 et R3 se trouvent à 3 mètres de la limite parcellaire.

Tableau 2.2: Niveaux sonores dus à la circulation routière au droit des récepteurs choisis

Récepteur	H rec	VLI DS III		Niveaux sonores	
		Jour	Nuit	Jour	Nuit
	[m]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]
R1_0	1.5	65	55	58.9	46.6
R1_1	4.5	65	55	59.9	47.5
R1_2	7.5	65	55	59.6	47.2
R2_0	1.5	65	55	62.8	50.4
R2_1	4.5	65	55	62.4	50.0
R2_2	7.5	65	55	61.6	49.2
R3_0	1.5	65	55	64.1	51.7
R3_1	4.5	65	55	63.6	51.2
R3_2	7.5	65	55	62.6	50.3

Sur la base de ces résultats, les VLI du DS III seront respectées sur la façade du bâtiment existant et à l'alignement des constructions. La nouvelle zone ZCIP spéciale - Djeva avec un DS III ne se trouve pas dans un secteur exposé au bruit routier.



Figure 2.3: Emplacement des récepteurs et des axes routiers dans le voisinage du projet

2.2 EXPOSITION AU BRUIT DU TRAFIC FERROVIAIRE

Pour le bruit de la circulation des trains, le cadastre des émissions effectives (Etat 2021), disponible sur le site de la Confédération (<https://map.geo.admin.ch>), a servi de base. L'emplacement des récepteurs ainsi que les niveaux d'émissions admis sont présentés dans la Figure 2.2.pour l'évaluation.



Figure 2.1 : Emplacement des récepteurs et les niveaux d'émissions de la ligne CFF 131(source (<https://map.geo.admin.ch>))

Le programme de calcul Immi 2023 avec le modèle SEMIBEL a été utilisé pour évaluer les niveaux sonores au droit des récepteurs théoriques les plus proches. Les résultats détaillés sont résumés dans le tableau 2.3.

Tableau 2.3: Niveaux sonores dus à la circulation ferroviaire au droit des récepteurs choisis

Récepteur	H rec [m]	VLI DS III		Niveaux sonores	
		Jour [dB(A)]	Nuit [dB(A)]	Jour [dB(A)]	Nuit [dB(A)]
R1_0	1.5	65	55	49.3	38.9
R1_1	4.5	65	55	50.0	39.6
R1_2	7.5	65	55	50.2	39.8
R2_0	1.5	65	55	50.7	40.2
R2_1	4.5	65	55	51.2	40.8
R2_2	7.5	65	55	51.3	40.9

Ce calcul de contrôle montre que les VLI du DS III seront largement respectées sur la façade du bâtiment existant et à l'alignement des constructions. La nouvelle zone ZCIP spéciale - Djeva avec un DS III ne se trouve pas dans un secteur exposé au bruit ferroviaire.

2.3 EXPOSITION AU BRUIT INDUSTRIEL

Le périmètre du projet se trouve au Sud du site chimique de Monthey. D'autre part, il est entouré par diverses activités artisanales. Au Sud-Est du périmètre de la modification partielle du PAZ/RCCZ, une centrale de chauffage à distance est projetée dans le voisinage immédiat.

Selon les exigences du Service de l'environnement du Canton du Valais (SEN), un cadastre du bruit a été établi pour le site chimique de Monthey. Les premiers mesurages des niveaux sonores ont été effectués en 2003 et ils sont réactualisés tous les 2 ans. Les derniers mesurages ont été réalisés en décembre 2025 en 8 lieux situés aux alentours du site chimique de Monthey (cf. rapport de CIMO du 6.02.2026 « Mesure d'immission de bruit aux alentours du site chimique de Monthey – Cadastre 2025 »).

Les 8 points de mesure ont été validés par le SEN et sont représentés sur la Figure 2.3.

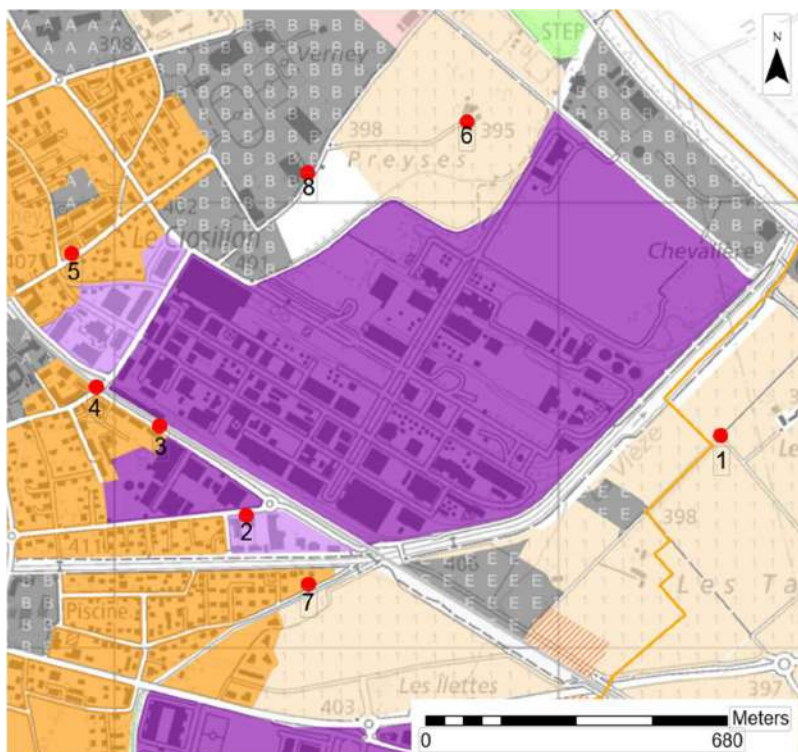


Figure 2.2 : Emplacement des points de mesure du cadastre du bruit (source : Annexe 1 du rapport de CIMO du 6.02.2026 « Mesure d'immission de bruit aux alentours du site chimique de Monthey – Cadastre 2025 »)

Les points N° 2 et 3 se trouvent dans le voisinage du projet. Selon la figure à l'annexe 3 du rapport CIMO, les VLI du DS III y sont respectées de jour et de nuit comme le montre la Figure 2.3.



Figure 2.3 : Evolution des mesures de bruit 2015-2025 aux points Pt2 et Pt3 (source : Annexe 3 du rapport de CIMO du 6.02.2026 « Mesure d'immission de bruit aux alentours du site chimique de Monthey – Cadastre 2025 »)

En date du 5 février 2026, une visite des lieux a été effectuée afin de détecter des potentielles sources de bruit en provenance des ateliers situés au Sud et à l'Ouest du périmètre du projet. Aucune installation générant des nuisances sonores perceptibles, située en toiture ou en façade, n'a été inventoriée dans le voisinage. Certaines constructions donnent l'impression de ne plus être exploitées. Les bâtiments voisins sont présentés dans la Figure 2.5.



Figure 2.4 : Bâtiments industriels et artisanaux situés dans le voisinage du projet (source : Bureau d'études Impact SA, photos du 5.02.2026)

En se basant sur les données du cadastre du bruit du site chimique de Monthey et la visite sur place, la nouvelle zone ZCIP spéciale - Djeva avec un DS III ne se trouve pas dans un secteur exposé au bruit de l'industrie et des arts et métiers.

2.4 BILAN

La présente analyse de bruit montre que les VLI du DS III seront respectées dans le secteur de Djeva pour toutes les sources de bruit analysées (bruit routier, ferroviaire, industriel et des arts et métiers). Par conséquent, aucune mesure complémentaire liée au déclassement du degré de sensibilité n'est nécessaire.

3. NUISANCES SONORES GENEREES PAR LA NOUVELLE ZONE

Le projet de changement de zone du secteur Djeva entraînera un abaissement de son DS, alors que les zones avoisinantes garderont leur DS en vigueur. Par conséquent, par rapport à la situation actuelle, cette modification d'affectation n'aura aucun effet sur le niveau d'émissions qui pourront être générées par une nouvelle installation projetée dans cette zone, au droit des locaux à usage sensible au bruit ou à l'alignement des parcelles non encore bâties situés dans les zones voisines.

A l'intérieur de la zone ZCIP spéciale – Djeva, toute nouvelle installation technique et de stationnement devra respecter les valeurs de planification (VP) du DS III.

4. NUISANCES SONORES GENEREES PAR LE VOISINAGE

La modification de l'affectation du secteur Djeva induit un changement du DS IV au DS III. Ce changement provoque une réduction par rapport à la situation actuelle de toutes les valeurs limites d'exposition de 5 dB(A) au droit du bâtiment existant et au droit des futures constructions prévues dans la zone ZCIP spéciale - Djeva.

L'exploitation des entreprises et des installations sises dans le voisinage immédiat doit respecter actuellement les valeurs limites d'exposition du DS IV. A noter que lors de notre visite, aucune importante source de bruit n'a été détectée dans les environs. Ainsi, le changement du DS impliquera principalement une limitation plus stricte des nuisances sonores émises par ces entreprises au moment de leur extension, reconstruction ou modification de l'exploitation.

Cet aspect devrait être vérifié dans le cadre du projet de la centrale du chauffage à distance qui sera aménagée sur les parcelles adjacentes N° 75 (partiellement) et 3661.

5. AMBIANCE SONORE- RECOMMANDATION

L'« aménagement de l'environnement sonore » est une nouvelle discipline permettant d'améliorer la qualité urbanistique et résidentielle dans les secteurs particulièrement densément construit. Les espaces peuvent y être modelés et organisés de manière à présenter des caractéristiques acoustiques plus agréables.

La publication « Pour une qualité acoustique des espaces publics et résidentiels urbains » (2016 www.urbanidentity.info) propose de développer un aménagement urbain agréable à l'oreille.

Selon cette publication, la qualité acoustique dans une zone est surtout bonne si :

- des bâtiments sont disposés de telle manière que leurs façades enserrant les espaces libres;
- la structure et les matériaux du terrain et des façades favorisent la qualité acoustique;
- les ressources sonores des sols naturels, de la végétation et de l'eau sont exploitées;
- des places de parking avec des voies d'accès et des zones de livraison sont éloignés des zones les plus calmes (cours intérieures).

D'autre part, cet ouvrage propose d'intégrer certains éléments au moment du développement d'un plan de quartier dont un bref aperçu est présenté ci-après.

La **diversité des revêtements de sol urbain** détermine le comportement acoustique du sol (degré de diffusion et d'absorption) et participe à la qualité du vécu sonore pour les personnes présentes, à condition :

- de diviser les surfaces en créant des espaces verts, des aires de détente, des chemins de mobilité douce et des zones de séjour;
- d'aménager des espaces avec des plantations, des revêtements doux en gravier, des matériaux granuleux et poreux comme le gravier et la marne;
- de préserver ou de créer un sol naturel et de l'utiliser quasiment partout jusqu'aux façades;
- de diminuer la part de revêtement dur qui se traduit par une diminution de l'amplification intempestive du bruit du trafic et des diverses activités.

Tout comme les revêtements de sol, la **diversité des matériaux de façade** joue un rôle particulièrement important dans l'acoustique des espaces urbains et résidentiels. La structure des façades et la composition interne des matériaux utilisés exercent une influence décisive sur la façon d'y percevoir l'espace. Les matériaux de construction et les structures des façades qui, contrairement aux surfaces lisses de béton et de verre, rendent possible un aménagement sonore diversifié, sont :

- des petits éléments comme des bardeaux, des planches et des panneaux de façade en bois;
- des surfaces en relief comportant des matériaux rugueux comme des pierres naturelles, des planches ou des briques;
- des murs en relief composés d'acier, de verre, de béton, de briques et de pierres artificielles;
- des façades végétalisées (au moins à hauteur de tête) en faisant pousser des plantes grimpantes sur des murs en pierres naturelles ou en briques de bâtiments avec peu de fenêtres ou par installation de supports et treillis situés à quelques mètres des façades en verre et des grands bâtiments avec beaucoup de fenêtres;

Toute **végétalisation** est aussi bénéfique du point de vue d'un développement urbain durable parce qu'elle contribue à la biodiversité des zones densément peuplées et permet de lutter contre les îlots de chaleur en ville. Tout particulièrement, l'arbre produit un espace sonore perceptible. En interagissant avec les sols, les grands arbres feuillus modulent les bruits, comme les voix ou les pas, des personnes situées en dessous. Ils permettent de créer des endroits particulièrement propices à la tenue d'une conversation ou à l'aménagement d'une place de détente.

Bureau d'études IMPACT SA

Sion, le 28 mai 2026

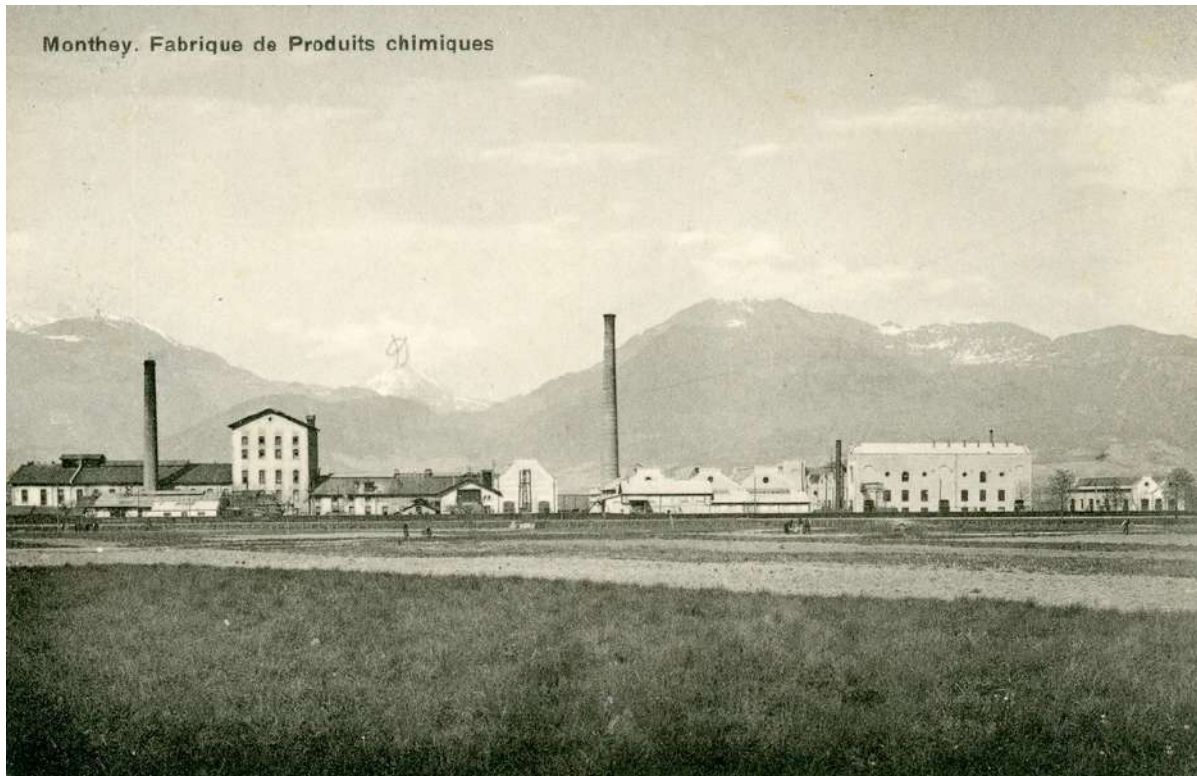


Marguerite Cybulska Cerruti

Acousticienne Dipl. SSA

Révision partielle PAZ / RCCZ

Site Djeva



Rapport d'aménagement selon art. 47OAT

Annexe B

Étude mobilité, Citec, 2026



Maître d'ouvrage : Ville de Monthey

Monthey – Djeva, école professionnelle

47 OAT – notice mobilité

29 mai 2026



INGENIEURS CONSEILS

Aménagements	Régulation du trafic
Modélisation	Transports urbains
Planification	Etude d'impacts
Ferroviaire	Large events

Citec Ingénieurs Conseils SA
rue du Bourg 17
CH-3960 Sierre

Tél +41 (0)27 456 39 24 ■
e-mail: citec@citec.ch ■
www.citec.ch ■

Contrôle qualité

Version	Auteur(s)	Vérificateur(s)	Date de validation
R.26C249.0	QBO	PF	29 mai 2026

Illustration page de couverture : source illustration/photo

Sommaire

1. Introduction	3
1.1. Contexte	3
1.2. Objet du mandat	3
1.3. Périmètres d'étude	3
1.4. Programme du projet	4
2. Besoin stationnement	5
2.1. Stationnement voitures et deux-roues motorisées	5
2.2. Stationnement vélos	6
3. Génération de trafic	7
3.1. Trafic généré par le projet	7
3.2. Impacts sur le réseau viaire	7
4. Concept d'accessibilité	8
4.1. Modes doux	8
4.2. Transports publics	8
4.3. Transport individuel motorisé	8

1. Introduction

1.1. Contexte

Dans le cadre de la relocalisation de l'Ecole Professionnelle Intercantonale de la Chimie (EPIC) sur l'ancien site de la Djeva en ville de Monthey, une révision partielle du plan d'affectation est engagée afin de permettre l'implantation d'une zone spécifique adaptée aux besoins de l'école et compatible avec les activités environnantes. Ce projet implique une évolution des usages du site et engendre de **nouveaux enjeux en matière de mobilité**, tant pour les déplacements des étudiants, du personnel enseignant et administratif que pour les visiteurs et partenaires externes. La proximité immédiate du site chimique, la desserte en transports publics ainsi que les contraintes liées au contexte industriel nécessitent **une analyse des impacts du projet sur le fonctionnement du réseau de mobilité local et sur les besoins en accessibilité du futur établissement**.

1.2. Objet du mandat

Une notice mobilité est demandée en complément du dossier destiné à satisfaire aux exigences de l'article 47 de l'OAT. **La présente note mobilité traite des aspects mobilité** (besoins stationnement, confirmation du concept d'accessibilité, évaluation de l'impact du trafic supplémentaire sur le réseau viaire, etc.)

1.3. Périmètres d'étude

Le **périmètre restreint** ou de projet (figure 1) considère le **site d'implantation retenu** (Djeva) pour l'implémentation de la nouvelle école (parcelles 75, 4797 et 6418).

Un **périmètre plus large** est à considérer pour englober toutes les problématiques d'accès au projet (de/vers le centre-ville ou la gare CFF par exemple).



Figure 1 – Périmètre restreint

1.4. Programme du projet

Le programme du nouveau bâtiment comprend les éléments suivants :

- **Trois filières de formation** (laborantins, polymécaniciens, technologue en production chimique et pharmaceutique) ;
- **180 apprentis** ainsi que **50 personnels administratif et enseignant** lors d'une présence maximale sur le site (source : bureau Nomad).

2. Besoin stationnement

2.1. Stationnement voitures et deux-roues motorisés

Plusieurs approches sont considérées pour déterminer le besoin en places de stationnement dans le cadre du projet Djeva :

- Norme VSS 40 281 ;
- Méthode des usagers ;
- Benchmark avec des établissements similaires en Valais.

VSS

La méthode se base sur la norme VSS 40 281 sur le stationnement des véhicules légers. La catégorie école professionnelle et son ratio de 0.3 place/étudiant est utilisée. Une réduction de 20% à 50% selon le tableau 3 de la norme (type de localisation C) est appliquée. Un total de **27 à 43 places** est donc obtenu pour les voitures (pour répondre aux besoins des collaborateurs et des étudiants).

Méthode des usagers

La méthode des usagers considère des hypothèses relatives aux **parts modales**, au remplissage moyen des véhicules, ainsi qu'au **taux de présence maximal** sur place.

Le tableau 1 montre l'estimation des parts modales en fonction des catégories des usagers et le tableau 2 le fait pour les étudiants en fonction de leur origine. Les deux tableaux arrivent à une part modale identique pour les étudiants.

Tableau 1 – Parts modales selon la catégorie des usagers

	Voiture	2RM	Pied	Vélo	TP	Total
Employés	65%	5%	5%	5%	20%	100%
Etudiants	5%	5%	10%	5%	75%	100%
Etudiants < 18 ans	0%	5%	10%	5%	80%	70%
Etudiants > 18 ans	20%	10%	10%	5%	55%	30%

Tableau 2 – Parts modales selon l'origines des étudiants

	Origine	Voiture	2RM	Pied	Vélo	TP
Monthey	15%	<5%	5%	60%	20%	15%
Chablais valaisan	25%	<5%	10%	0%	5%	85%
Bas-Valais / Valais Central	25%	10%	5%	0%	0%	85%
Chablais vaudois	20%	5%	10%	0%	5%	80%
Reste Romandie	15%	10%	5%	0%	0%	85%
Total	100%	5%	5%	10%	5%	75%

Avec un taux de présence de 100% pour les étudiants, respectivement de 90% pour les employés, le besoin stationnement estimé selon la méthode des usagers est de quelque **35 places** (dont 5 pour les étudiants).

Benchmark

Une comparaison avec plusieurs établissements similaires en Valais permet d'obtenir des ratios de places/usager. Les ratio obtenus (0.55 à 0.60 pl/employé et 0.10 à 0.15 pl/usager au total) donnent un besoin stationnement de quelque **25 à 35 places** (dont quelque 5 pour les étudiants).

Besoin stationnement retenu

Au total, un besoin de **35 places de stationnement voiture** est retenu ainsi que **25 places deux-roues motorisées**. Le détail de chaque méthode est résumé dans le tableau 3 ci-dessous. Le besoin stationnement pour les deux-roues motorisés est obtenu via la méthode des usagers.

Tableau 3 – Détermination du besoin stationnement voiture et deux-roues motorisées

Type	VSS	Usagers	Benchmark	Voiture	2RM
				Retenu	Retenu
Employés		30 pl.	20-30 pl.	30 pl.	5 pl.
Etudiants		5 pl.	5 pl.	5 pl.	20 pl.
Total	27-43 pl.	35 pl.	25-35 pl.	35 pl.	25 pl.

En complément de ces places, **une place PMR est nécessaire** au contact du site.

2.2. Stationnement vélos

Le dimensionnement du stationnement vélo est effectué avec les trois mêmes approches que pour la voiture. Au total, **40 places** sont retenues. Le détail est présenté dans le tableau 4 qui suit.

Tableau 4 – Détermination du besoin stationnement vélo

Type	VSS	Usagers	Benchmark	Retenu
Employés	10 pl.	2 pl.	2 pl.	5 pl.
Etudiants	72 pl.	18 pl.	10 pl.	35 pl.
Total	82 pl.	20 pl.	12 pl.	40 pl.

En matière de stationnement vélo, il est recommandé de **prévoir des équipements de type arceaux, idéalement couverts et implantés au plus proche des entrées** du site afin de garantir leur attractivité et leur usage. Par ailleurs, au regard du bassin versant étendu de ce site scolaire et conformément à la fourchette d'expérience haute à très haute de la norme VSS, **il est recommandé de prévoir une réservation foncière permettant une extension future** de l'offre de stationnement vélo si la demande venait à augmenter.

3. Génération de trafic

3.1. Trafic généré par le projet

Selon les différentes approches usuelles (dont sur la base du dimensionnement stationnement du chapitre précédent), le trafic généré par le projet est de quelque **100 vhc/j**, respectivement **25 à 30 vhc/h** en heure de pointe.

3.2. Impacts sur le réseau viaire

Sur la route des Saphirs, **l'impact du projet est minime**, avec une augmentation de **5 à 10% du TJM** de cet axe (1'500 vhc/j selon comptages Citec du 21.05.2026) et de **quelque 20% du trafic à l'heure de pointe**, mais qui est très faible sur cette route (125 vhc/h selon relevés Citec à l'heure de pointe du soir).

Les carrefours Plantauds/Saphirs et Industrie/Saphirs sont capacitaires actuellement et **le projet n'a pas d'impact significatif sur leur fonctionnement**.

4. Concept d'accessibilité

4.1. Modes doux

L'accès au site en mobilité douce est à l'heure actuelle déjà possible **via la rue des Saphirs qui possède un trottoir de 2.60m** de large côté Sud. Depuis la gare, un cheminement à travers le parc Cinquantoux, puis via l'avenue de l'Industrie est déjà aménagé.

Concernant les accès vélos, la rue des Saphirs est aménagée avec **une bande cyclable de chaque côté** (voir coupe-type sur la figure 2 ci-dessous).

4.2. Transports publics

Concernant les transports publics, la **gare CFF est située à 650m** (10 minutes à pied) de l'emplacement choisi et possède **deux arrivées/départs par heure de/vers St-Maurice et une de/vers le Bouveret**.

La gare de **Monthey-Ville (AOMC)** est quant à elle située à **1.3km** et possède **deux arrivées/départs par heure de/vers Aigle et une de/vers Champéry**.

En complément du train, **un réseau de 11 lignes de bus** dessert la ville (voir figure 3 ci-après).

4.3. Transport individuel motorisé

L'accès en transport individuel motorisé est possible **via la jonction d'autoroute de St-Triphon** en venant depuis le canton de Vaud, ou alors via la **demi-jonction de Bex** en venant depuis le Valais. L'accès se fait ensuite dans les deux cas **via la rue des Saphirs**. Sur la figure 3 qui suit, les emplacements des places de stationnement sont indiqués à titre indicatif. Les emplacements définitifs devront se faire dans le cadre du projet.

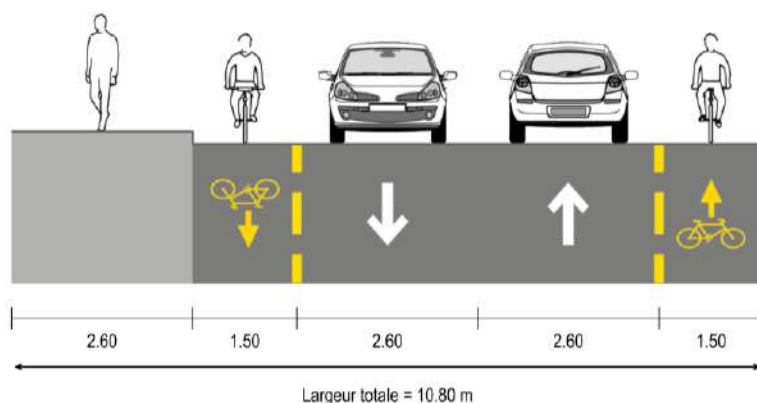


Figure 2 – Coupe-type de la rue des Saphirs

Les places au contact direct (PMR et éventuellement places logistiques si jugées nécessaires dans le cadre du projet) sont accessibles selon le même accès que pour les places destinées aux autres usagers. **Aucune place de dépose-reprise** n'est prévue à ce stade.

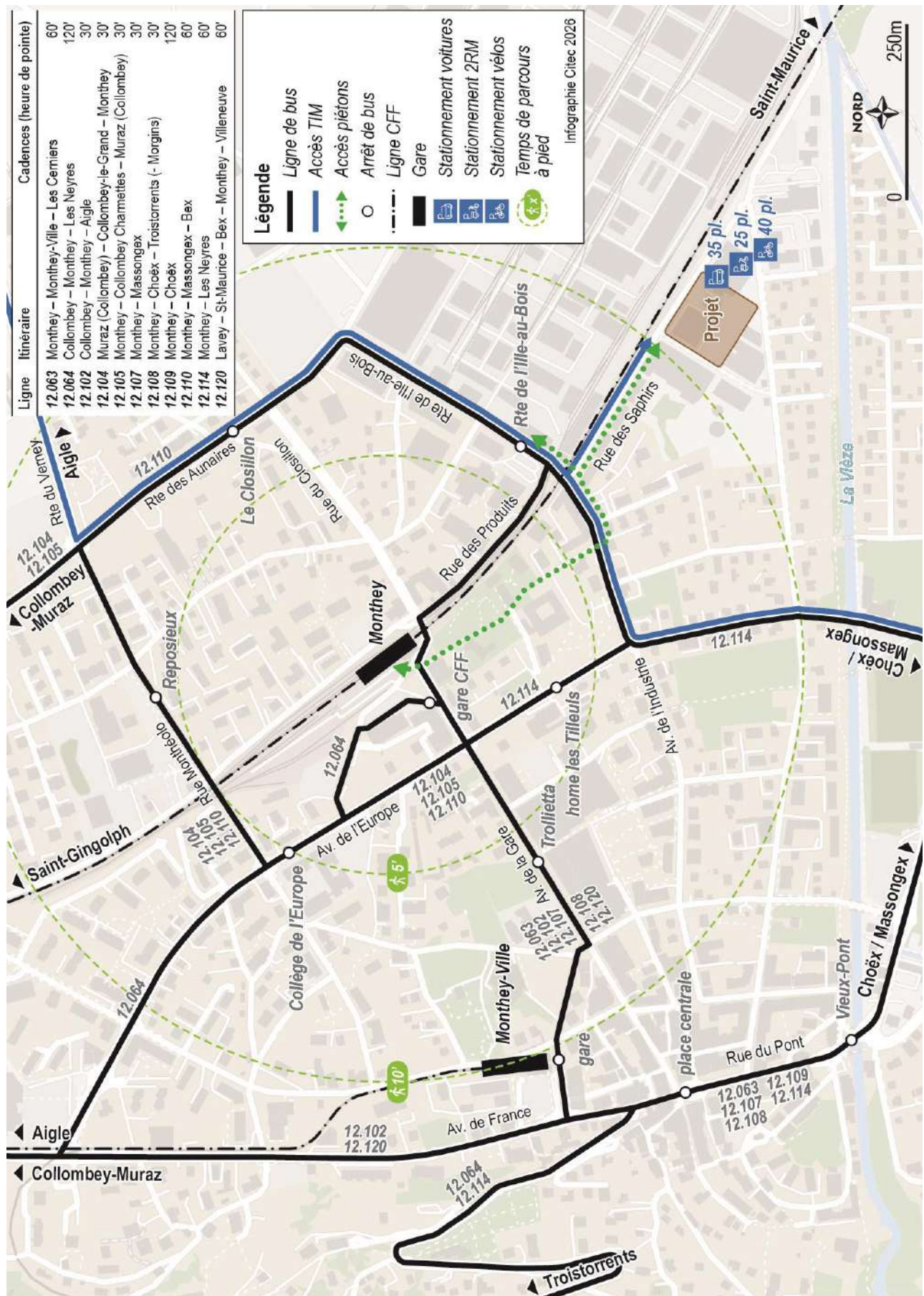


Figure 3 – Concept d'accès tous modes

Révision partielle PAZ / RCCZ

Site Djeva



Rapport d'aménagement selon art. 47OAT

Annexe C

Rapport des risques ferroviaires (OPAM),

EBP Schweiz, 2026

EPIC à Monthey

Coordination de l'aménagement du territoire et de la prévention des accidents majeurs

Le 18 mai 2026



Équipe de projet

Lukas Vonbach

Elisa Hage

EBP Schweiz AG

Mühlebachstrasse 11

8032 Zurich

Suisse

Téléphone +41 44 395 16 16

info@ebp.ch

www.ebp.ch

Impression: 18. mai 2026

2026-05-18_Monthey_EPIC_OPAM.docx

Numéro de projet : 100-26-0244-00

Table des matières

1.	Introduction	4
1.1	Situation initiale	4
1.2	Objectif	4
2.	Projet	5
3.	Procédure	5
4.	Sélection en fonction de l'emplacement	5
5.	Sélection en fonction de la significativité du risque	6
6.	Evaluation des mesures	6
6.1	Mesures de sécurité selon l'art. 3 OPAM	6
6.2	Mesures de protection simples	6
6.3	Évaluation simple des risques	8
7.	Conclusions	13
8.	Bibliographie	14

Annexe

A1	Plan de situation	15
----	-------------------	----

1. Introduction

1.1 Situation initiale

La Ville de Monthey prévoit une modification partielle du PAZ dans le secteur Djeva afin de délocaliser l'Ecole Professionnelle Intercantonale de la Chimie (EPIC). Le nouveau site prévu pour l'EPIC est un espace d'environ un hectare situé sur l'ancien site de Djeva. Le projet nécessite une révision partielle de l'aménagement du territoire.

Le site du projet est situé directement au sud de la ligne ferroviaire. Sur cette ligne, environ 250'000 tonnes de matières dangereuses telles que l'essence, le propane et le chlore sont transportées chaque année. La ligne ferroviaire est donc soumise à l'ordonnance sur les accidents majeurs (OPAM) [1]. Les risques actuels d'accidents majeurs de la ligne ferroviaire se situent dans le domaine acceptable selon le screening des risques liés aux marchandises dangereuses [2][3].

L'augmentation de la population à proximité des voies aura pour résultat une augmentation des risques liés au transport ferroviaire de marchandises dangereuses. Afin de protéger la population et de garantir que les marchandises dangereuses puissent continuer à être transportées sur la ligne sans que les valeurs limites de risques ne soient dépassées, les cantons doivent tenir compte de la prévention des accidents majeurs dans les plans directeurs et les plans d'affectation ainsi que dans leurs autres activités ayant des effets sur l'organisation du territoire (art. 11a OPAM). La procédure est décrite dans le guide de planification de l'Office fédéral du développement territorial [5].

Juste au nord du site du projet et de la ligne ferroviaire se trouve une installation soumise à l'OPAM (CIMO). Une coordination est également nécessaire pour cette installation en ce qui concerne les risques d'accidents majeurs. Cette coordination s'effectue directement entre l'installation et l'autorité compétente. Le présent document n'aborde donc pas plus en détail la coordination avec cette installation.

1.2 Objectif

La coordination de l'aménagement du territoire avec la prévention des accidents majeurs a pour objectif d'évaluer l'influence du projet sur les risques d'accident majeur de la ligne ferroviaire et de recommander des mesures pour réduire les risques d'accident majeur du côté du projet de développement.

Un autre objectif est de s'assurer que les futurs risques d'accident de la ligne ferroviaire ne dépassent pas les valeurs limites fixées dans les critères d'évaluation. Cela permet de garantir que le transport de marchandises dangereuses pourra continuer à être effectué sur cette ligne ferroviaire à l'avenir.

périmètre de consultation (PéCo). Le PéCo pour les lignes de chemin de fer couvre la zone proche des axes de transport jusqu'à une distance de 100 m.

Une partie significative du projet se situe dans le PéCo. Le critère de localisation est donc rempli.

5. Sélection en fonction de la significativité du risque

Dans le guide de planification de l'ARE, des valeurs de référence sont indiquées pour le nombre minimal de personnes dans un rayon de 100 m et sur une longueur de 200 m. Si ces valeurs de référence sont dépassées, le projet d'aménagement est considéré comme significative en termes de risques. Pour les installations ferroviaires, la valeur de référence est de 400 personnes sur une surface de 4 hectares.

La valeur de référence pour les lignes ferroviaires de 400 personnes sur une surface de 4 hectares est dépassée par le projet et les personnes déjà présentes dans les environs. À cela s'ajoute le fait que les établissements sensibles doivent être considérés comme présentant un risque, quel que soit le nombre de personnes présentes.

6. Evaluation des mesures

6.1 Mesures de sécurité selon l'art. 3 OPAM

Les mesures de sécurité selon l'art. 3 OPAM se réfèrent à l'état de la sécurité de l'installation. Dans la situation présente, il s'agit de la ligne ferroviaire à Monthey. L'état de la technique de sécurité est assuré dans le cadre de l'exécution de l'OPAM. Pour l'évaluation des mesures, on part du principe que l'installation ferroviaire correspond à l'état actuel de la technique de sécurité selon l'art. 3 OPAM.

6.2 Mesures de protection simples

Principes

La coordination de l'aménagement du territoire avec la prévention des accidents majeurs prévoit qu'en plus des mesures de sécurité selon l'art. 3 OPAM, on examine également des mesures dans le domaine de l'aménagement du territoire et des projets de construction concrets. Les bases existantes ne permettent pas de déterminer entièrement quelles mesures sont considérées comme judicieuses et appropriées dans quelle situation. On trouve quelques indications dans l'aide à la planification de l'ARE ou dans des documents de base de services cantonaux. Sur la base des indications existantes, l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) a élaboré ces dernières années des lignes directrices qui contiennent des points de repère pour des mesures appropriées [6]. Le principe est que les mesures d'aménagement du territoire et les mesures concernant les nouvelles constructions entraînant des conséquences financières importantes ne sont justifiées que

si elles permettent d'obtenir un effet correspondant ou si les risques sont suffisamment élevés.

Mesures d'aménagement du territoire

Les recommandations pour les mesures d'aménagement du territoire se réfèrent au périmètre de consultation et donc jusqu'à une distance de 100 m de l'installation ferroviaire.

- Dans la mesure du possible, ne pas placer les espaces extérieurs publics attractifs d'accueillir un grand nombre de personnes directement le long des installations ferroviaires et, si possible, à l'abri des bâtiments.¹
- Les occupations sensibles ne sont expressément pas recommandées dans la zone de consultation. Sont considérés comme établissements sensibles les objets dont l'évacuation par la population est difficile (en raison de la mobilité réduite de la population ou de grands rassemblements de personnes). Les jardins d'enfants, les écoles, les hôpitaux, les prisons, les centres commerciaux, les salles de spectacle ou les stades sont des exemples d'établissements sensibles. Si de telles installations sont malgré tout planifiées, une coordination plus approfondie avec la prévention des accidents majeurs est nécessaire. Une école destinée aux adolescents et aux jeunes adultes ne relève plus clairement des établissements sensibles.

Mesures simples de protection des objets

Pour les mesures simples de protection des objets (MPO), il faut partir du principe qu'elles sont appropriées pour les projets pertinents en termes de risques dans le périmètre de consultation. En règle générale, les MOS simples n'entraînent pas de coûts supplémentaires significatifs. Les MPO simples peuvent être limitées à la zone d'éloignement jusqu'à 100 m maximum et aux bâtiments situés dans la première rangée de bâtiments.

- Disposer les parties du bâtiment qui sont régulièrement utilisées par des groupes de personnes à l'opposé de l'installation ferroviaire. En revanche, les parties de bâtiment à usage secondaire, comme les locaux de stockage ou les locaux techniques, doivent être planifiées de préférence en direction de l'installation ferroviaire.
- Adaptation de l'aménagement du terrain afin d'éviter que les matières dangereuses ne s'écoulent contre les façades ou à l'intérieur du bâtiment (p. ex. via l'entrée du garage souterrain). Cela peut être obtenu par exemple par une pente des surfaces imperméabilisées s'éloignant du bâtiment (supérieure aux 2 % habituels), des murs, des seuils, des systèmes de drainage adaptés (p. ex. caniveaux à fente) ou l'absence de surfaces imperméabilisées ou d'ouvertures en façade (p. ex. puits de lumière au niveau du sol).
- Garantir des possibilités d'évacuation pour toutes les personnes du bâtiment qui sont le mieux protégés possible contre l'effet direct de la chaleur. Ainsi, la fuite depuis une façade exposée vers une zone protégée dans le bâtiment ou à l'extérieur est rendue possible ou du moins fortement

¹ Un grand nombre de personnes correspond à un nombre de personnes d'au moins plusieurs centaines présentes simultanément.

facilitée. Une zone protégée peut par exemple être un compartiment coupe-feu éloigné de la façade exposée, comme une cage d'escalier de secours. Les possibilités d'évacuation ne doivent pas passer par des ouvertures de façade non protégées et orientées vers l'installation en cas d'incident. Cela vaut en particulier pour l'emplacement des escaliers. De même, il faut éviter de desservir des locaux à usage régulier exclusivement par des coursives orientées vers l'installation de protection contre les accidents majeurs.

- Réduction au strict nécessaire des surfaces vitrées des locaux régulièrement utilisés par des personnes, qui sont orientés vers l'installation en cas d'accident et qui ne sont pas protégés du lieu de l'événement par un autre bâtiment. Dans de tels cas, il convient de renoncer à un vitrage entier.
- Placer les prises d'air frais des installations de ventilation à des endroits protégés, c'est-à-dire le plus haut possible au-dessus du terrain et à l'opposé de l'installation en cas d'incident. Dans l'idéal, l'installation de ventilation dispose d'une commande accessible aux utilisateurs du bâtiment, qui permet d'interrompre l'apport d'air frais (air extérieur).

6.3 Évaluation simple des risques

L'évaluation simple des risques pour la ligne ferroviaire est effectuée à l'aide de la méthodologie de screening établie. Le niveau de détail de la méthodologie correspond à une évaluation simple des risques. Le chapitre suivant présente les bases méthodologiques ainsi que les bases de données utilisées.

6.3.1 Ligne de chemin de fer

Méthodologie

La méthodologie de screening développée et établie par les opérateurs ferroviaires et les autorités est utilisée pour étudier les risques liés au transport de marchandises dangereuses sur la ligne ferroviaire [7]. La méthodologie et les données sont régulièrement mises à jour [2]. La version actuelle tient compte en particulier du règlement CFF I-50062, qui prescrit une restriction du trafic de marchandises dangereuses avec la substance chlore [8].²

Les éléments clés de la méthode consistent à disposer un point de données (sous-élément) tous les 100 m le long de la ligne ferroviaire sur la voie de passage pertinente pour le transport de marchandises dangereuses. Les points de données sont représentatifs d'un tronçon de ligne de 100 m et correspondent à un lieu d'accident supposé dans le modèle. Pour chaque point de données, toutes les caractéristiques pertinentes en matière de risque par rapport à la ligne ferroviaire (infrastructure, exploitation) et à l'environnement sont saisies et prises en compte. Les risques sont représentés pour un tronçon d'un kilomètre le long du projet de développement. Ce tronçon

² I-50062: Oblige CFF Infrastructure à ne faire circuler, à partir du 01.01.2019, les wagons-citernes contenant du chlore que dans des trains spéciaux, en évitant la double circulation et avec une vitesse maximale de 40 km/h.

correspond à une partie des segments A810 et A811. Une vue d'ensemble du tronçon considéré se trouve en annexe A1.

Conformément à la méthode de screening, les risques sont déterminés et représentés individuellement pour trois substances représentatives, à titre de représentation de l'ensemble des marchandises dangereuses :

- *Substance représentative essence* : représentant des liquides inflammables tels que l'essence ou l'acétone. L'effet de la chaleur en cas d'incendie représente l'effet déterminant (exemple : incident à Zurich-Afoltorn en mars 1994).
- *Substance représentative propane* : représentant des gaz inflammables liquéfiés sous pression tels que le propane, le butane ou l'oxyde d'éthylène. Les effets déterminants sont les effets de chaleur ou de pression dus à un incendie à jet libre, à un incendie de nuage de gaz (exemple : incident à Viareggio (Italie) en mai 2009) ou à une boule de feu.
- *Substance représentative chlore* : Représentant des gaz toxiques pour l'homme, liquéfiés sous pression, comme le chlore ou le chlorure d'hydrogène, ou des liquides très volatils et toxiques pour l'homme, comme le brome. Le danger vient de l'inhalation de gaz ou de vapeurs toxiques (exemple : incident à Graniteville (USA, Caroline du Sud) en janvier 2005).

État examiné

L'évaluation simple des risques est effectuée pour la période après la réalisation du projet EPCI à Monthey. Elle tient compte non seulement des projets de construction, mais aussi de l'évolution de l'exploitation ferroviaire.

Données de base

Quantités de marchandises dangereuses transportées : Les données de transport de marchandises dangereuses disponibles datent de 2024 (saisie détaillée par les CFF des quantités de marchandises dangereuses transportées par tronçon) [1]. En 2024, environ 255'200 tonnes de marchandises dangereuses ont été transportées par an sur le tronçon considéré à Monthey (segment A810 et A811). Les quantités suivantes se rapportent aux substances représentatives considérées.³

Substance représentative	Segment A810 et A811 [tonnes/an]	Wagon-citerne ferroviaire [nombre/an]
Essence	25'663	430
Propane	931	25
Chlore	7'996	130

Tableau 1 : Quantité de transport pondérée sur le tronçon (données CFF 2024).

Si l'on compare ces chiffres à ceux d'autres tronçons ferroviaires à risque dans toute la Suisse, les volumes transportés sont faibles.

³ Au sens strict, il s'agit de tonnages nets pondérés, car les différences de potentiel de danger (p. ex. en rapport avec la probabilité d'inflammation) pour les différents conducteurs sont prises en compte par des facteurs de pondération.

Selon les CFF, les prévisions relatives au transport de marchandises dangereuses sont entachées d'une très grande incertitude. On ne constate pas de tendance générale indiquant une augmentation ou une diminution claire du volume de ces transports. La présente analyse part donc du principe que ces volumes de transport s'appliquent aussi bien à la situation actuelle qu'à celle résultant d'un développement du site de Monthey (sans modification des volumes de transport actuels)

Il convient de noter que les incidents sur un court tronçon de ligne sont des événements très rares. Des événements avec l'essence se sont produits de manière sporadique en Suisse. Les événements impliquant le propane sont nettement plus rares que ceux impliquant l'essence. Des événements de ce type se sont produits sporadiquement en Europe. Les événements impliquant le chlore sont également nettement plus rares que ceux impliquant l'essence. Des événements de ce type se sont produits sporadiquement dans le monde entier.

Exploitation ferroviaire : Selon les données des CFF de 2024 du screening, un maximum de 67 trains par jour circule sur la ligne ferroviaire traversant sur les segments A810 et A811. Cette valeur est également reprise pour l'état futur.

Occupation des trains de voyageurs : Pour l'occupation des trains de voyageurs, on part du principe qu'il y a actuellement 40 voyageurs par train. Cette valeur est également reprise pour l'état futur.

Voyageurs sur les quais : En ce qui concerne les données relatives aux voyageurs sur les quais, les données des CFF de l'année 2024 sont utilisées de manière simplifiée. Cette valeur est également reprise pour l'état futur.

Infrastructure ferroviaire : En ce qui concerne l'infrastructure ferroviaire, notamment le nombre et l'emplacement des aiguillages, on suppose que l'état actuel est également déterminant pour l'état futur.

Vitesses de circulation : La vitesse maximale autorisée pour les trains de marchandises sur le tronçon étudié est de 90 km/h. Cette valeur est également reprise pour l'état futur.

Exposition des personnes : Est prise en compte la population selon les données de l'Office fédéral de la statistique [9]. Cette valeur est également reprise pour l'état futur.

Résultats

Les risques sont représentés pour l'indicateur déterminant « victimes décédées » sous forme de courbes de risque cumulé pour les substances représentatives essence, propane et chlore ainsi que sous forme de courbe de risque cumulé pour les trois substances représentatives et sont évalués à l'aide des critères d'évaluation de l'ordonnance sur les accidents majeurs [2]. La courbe de risque cumulé permet de déduire la fréquence (axe y) à laquelle une ampleur de dommage donnée (axe x) est atteinte ou dépassée. Les courbes de somme des risques sont normalisées à une longueur de tronçon de 100 m, comme c'est habituellement le cas pour l'évaluation des

risques. Les risques des 10 sous-segments sélectionnés dans le périmètre de planification sont représentés. L'emplacement des sous-segments est indiqué dans l'annexe A1. Les résultats sont basés sur des hypothèses concernant l'infrastructure, le trafic et l'environnement. Les résultats doivent donc être considérés comme des prévisions.

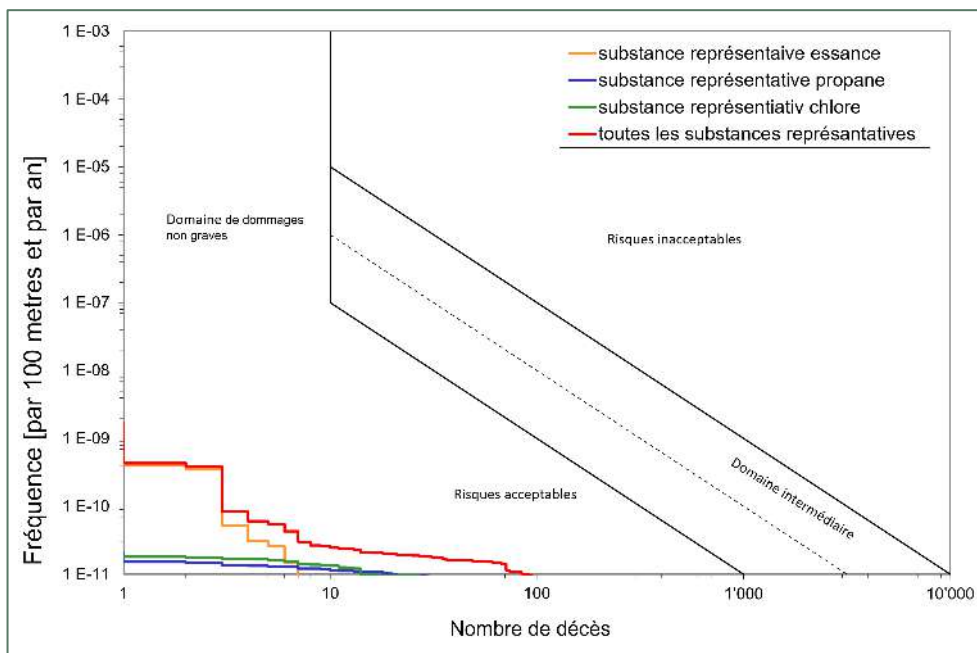


Figure 2 : Risques sans développement du site (situation actuelle).

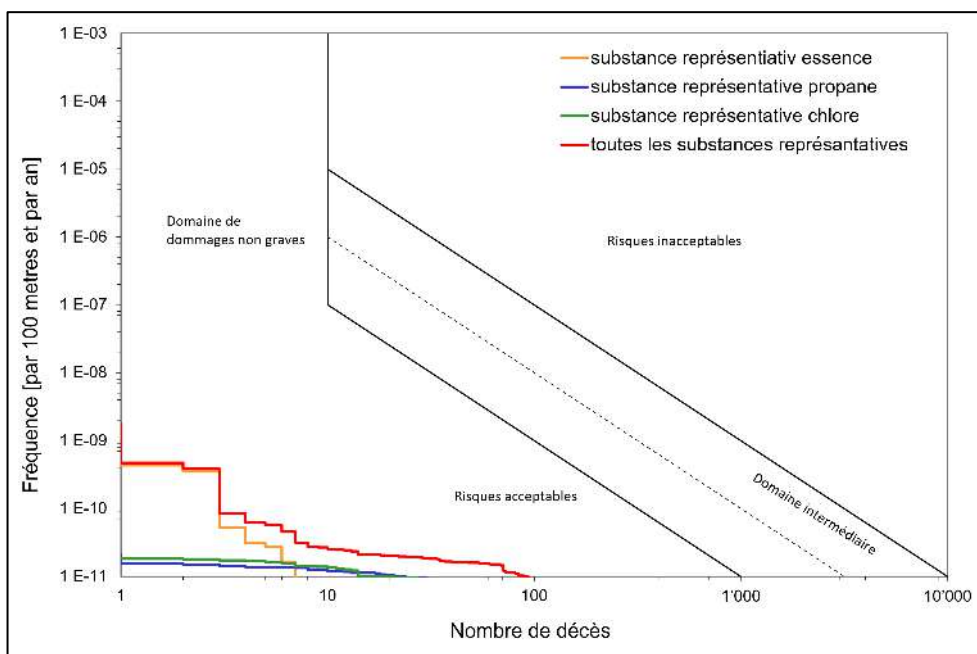


Figure 3 : Risques avec développement du site (situation future).

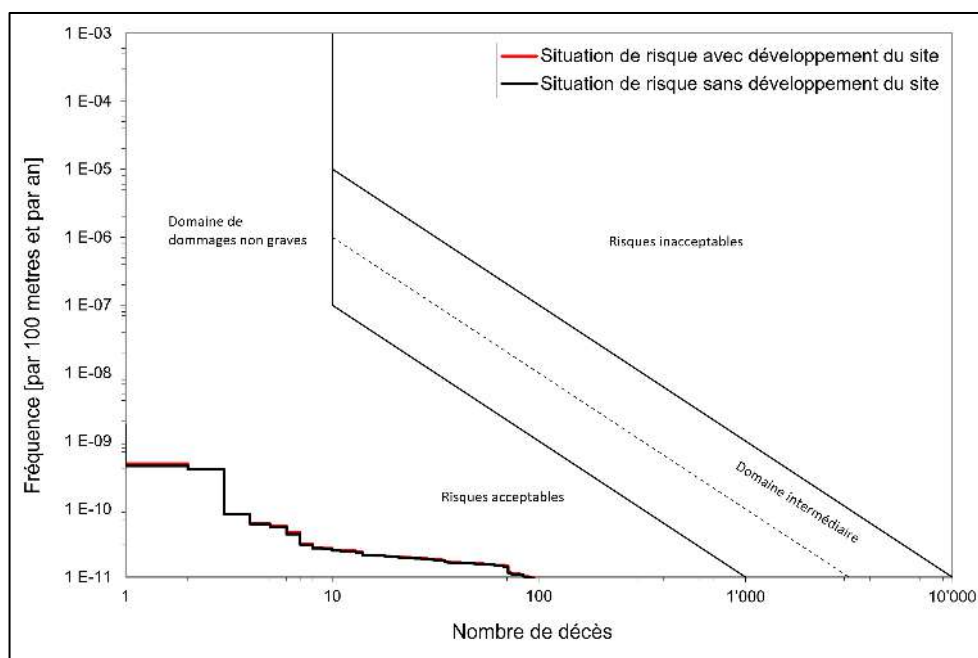


Figure 4 : Comparaison des risques avec et sans développement du site.

7. Conclusions

Les résultats permettent de tirer les conclusions suivantes :

- Les risques actuels d'accident majeur sur la ligne ferroviaire se situent entièrement dans le domaine acceptable. Les transports de marchandises dangereuses contenant de l'essence, substance principale, sont déterminants ; ceux-ci sont effectués en quantités faibles mais non négligeables. Les transports de marchandises dangereuses contenant du propane et du chlore, substances principales, sont très rares et sont donc largement négligeables.
- Le développement du site entraîne une légère augmentation des risques d'accident majeur sur la ligne ferroviaire. Ces risques devraient toutefois rester dans le domaine acceptable même après ces développements.
- Un paramètre essentiel pour le niveau des risques est le transport de marchandises dangereuses, respectivement son évolution. Les prévisions relatives au transport de marchandises dangereuses sont entachées d'importantes incertitudes. Dans la présente analyse, il a été supposé que les volumes de transport resteraient identiques aux volumes actuels, y compris après la mise en œuvre des projets de développement. Cette hypothèse correspond à la tendance observée ces dernières années en Suisse, caractérisée par un transport de marchandises dangereuses stable, voire en légère diminution.
- L'acceptabilité des risques d'accidents majeurs doit être évaluée par l'autorité compétente. Pour les lignes ferroviaires, l'autorité compétente est l'Office fédéral des transports (OFT). Les risques attendus avec les développements du site (état futur) se situent entièrement dans le domaine acceptable. On peut dès lors supposer que les risques sont également considérés comme acceptables avec les développements examinés, sous réserve de la vérification des mesures mentionnées au chapitre 6.
- En intégrant les mesures à un stade précoce, il est possible de les mettre en œuvre sans conséquences financières significatives. Les mesures coûteuses ou celles ayant un impact important sur la qualité d'usage ne sont pas prioritaires au vu de la situation de risque. Cette conclusion ne s'applique toutefois pas aux installations sensibles situées dans la zone PéCo.
- Étant donné que le projet concerne, au moins en partie, un établissement sensible, il convient de procéder à une planification approfondie des mesures au cours de la suite du projet.

Par l'évaluation des risques par l'autorité d'exécution et la mise en œuvre de mesures efficaces et proportionnées (cf. chapitre 6), l'obligation de la coordination entre l'aménagement du territoire et la prévention des accidents majeurs est remplie.

8. Bibliographie

- [1] Confédération suisse. Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (ordonnance sur les accidents majeurs, OPAM) du 27 février 1991 (état au 1er septembre 2023). RS 814.012.
- [2] Office fédéral des transports OFT. Risques pour la population et l'environnement liés au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer. Evaluation actualisée des risques 2018, version du 1er avril 2020, mise à jour le 1er février 2021.
- [3] Office fédéral de l'environnement OFEV (éd.). Critères d'évaluation relatifs à l'ordonnance sur les accidents majeurs (OPAM). Un module du manuel relatif à l'ordonnance sur les accidents majeurs (OPAM) Office fédéral de l'environnement, Berne. Connaissances environnementales n° 1807. 2018.
- [4] Cartes de la Suisse - Confédération suisse - map.geo.admin.ch. 11 octobre 2024.
- [5] Office fédéral du développement territorial ARE - Guide de planification Coordination aménagement du territoire et prévention des accidents majeurs. 2022.
- [6] Office fédéral de l'environnement OFEV (éd.). Mesures de protection des objets pour la prévention des accidents majeurs. Mesures de protection des objets (MPE) appropriées pour les constructions dans la zone de consultation des installations relevant du champ d'application de l'ordonnance sur les accidents majeurs (OPAM). Office fédéral de l'environnement, Berne. Publication prévue en 2025.
- [7] Office fédéral des transports OFT. Risques pour la population lors du transport de marchandises dangereuses par chemin de fer. Méthodologie et traitement des données Screening risques pour les personnes (rapport méthodologique Screening risques pour les personnes). Février 2015.
- [8] Chemins de fer fédéraux suisses CFF. Règlement I-50062. Restrictions dans le trafic des marchandises dangereuses affectées à la substance conductrice chlore. 09.12.2018.
- [9] Office fédéral de la statistique OFS. STATENT 2021 (emplois) et STATPOP 2022 (habitants).
- [10] Partenariat pour la prévention des accidents majeurs. Recommandation relative à la saisie des données démographiques pour la prévention des accidents majeurs (version abrégée de l'étude paramétrique des données démographiques). 12 décembre 2019.

A1 Plan de situation

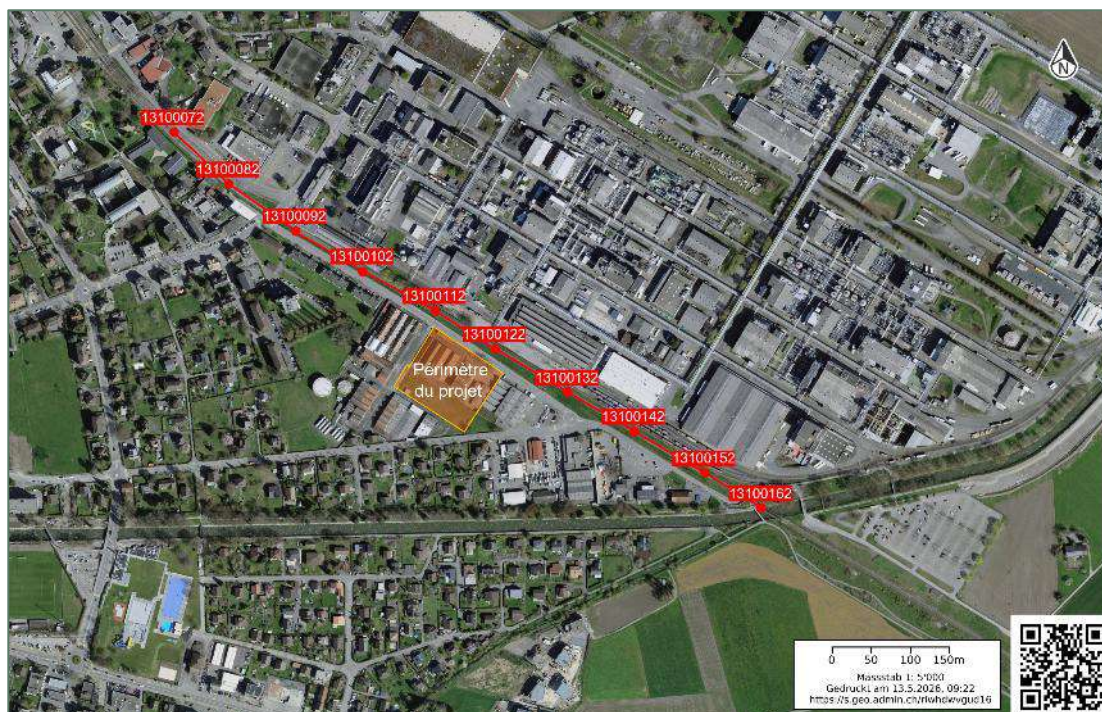


Figure 1 : Plan de situation de la ligne ferroviaire concernée et du projet.

Révision partielle PAZ / RCCZ

Site Djeva



Rapport d'aménagement selon art. 47OAT

Annexe D

Rapport OPAM du site chimique de Monthey

CIMO, 2026

Rapport OPAM du site chimique de Monthey

Projet EPIC – Site de Djeva

Révision partielle PAZ/RCCZ

Adresse entreprise	CIMO Compagnie industrielle de Monthey SA Case Postale 432 1870 Monthey 1 www.cimo.ch
Auteur	Joris Burgard Hygiène et sécurité CIMO Bâtiment 341 Tél. 024 470 37 48 joris.burgard@cimo.ch
Distribution externe	M. Mathias Pannatier Chef de service Urbanisme, Bâtiments & Constructions Ville de Monthey M. Christophe Dirren Inspecteur OPAM Canton du Valais
Distribution interne	M. Alain Baudat Chef du département HSSE&Q

Date de la dernière mise à jour : mai 2026

Table des matières

1	Introduction	3
2	Méthodologie	3
2.1	Evaluation de l'impact	3
2.2	Décompte de population	3
2.3	Facteurs de présence	3
3	Scénarios	4
3.1	Scénario du rapport succinct – Brome	4
3.2	Scénario de l'étude de risque - Chlore	4
4	Résultats	5
4.1	Rapport succinct – Brome	5
4.2	Etude de risques - Chlore	6
5	Conclusion	10

Révision partielle PAZ / RCCZ

Site Djeva

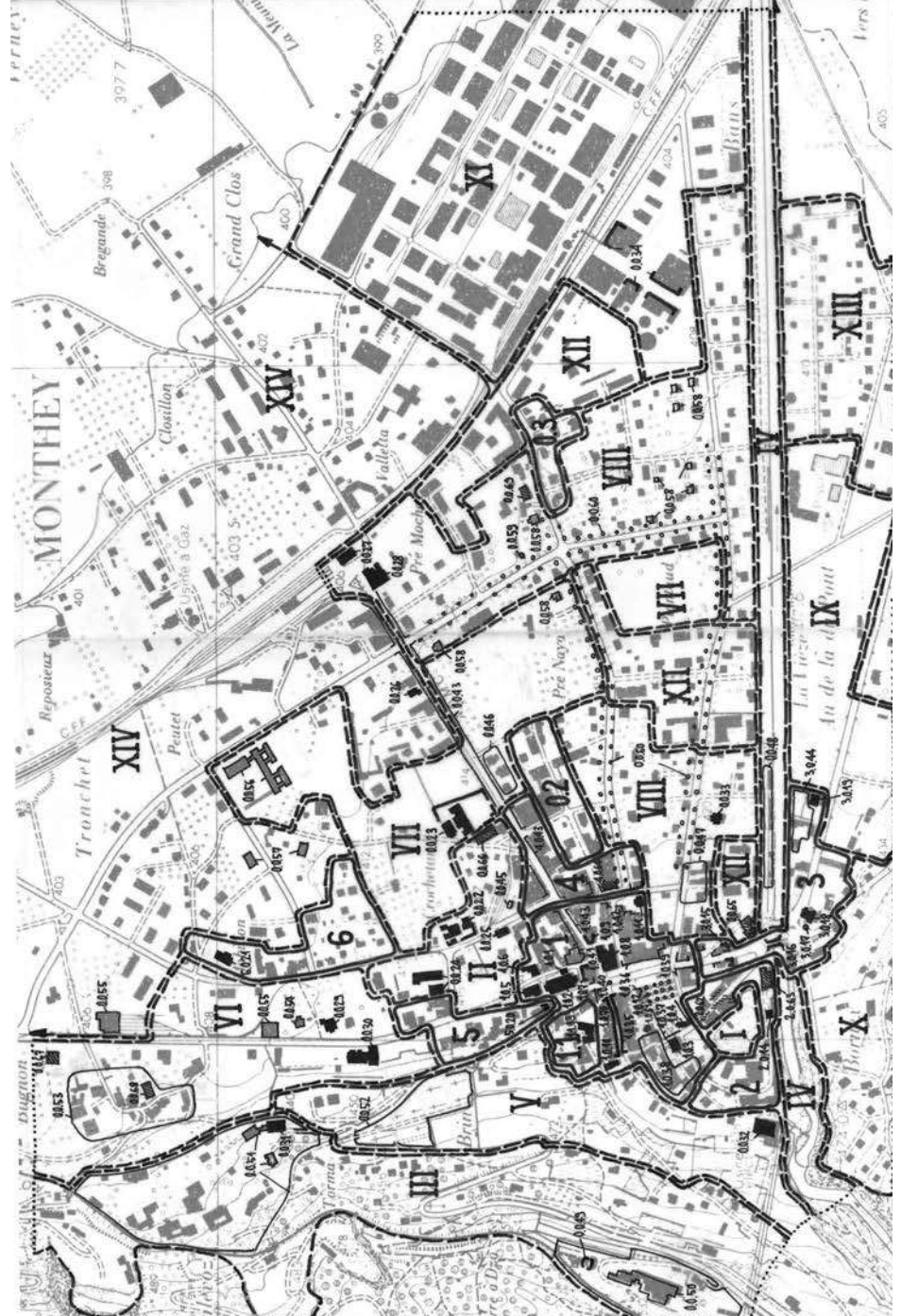
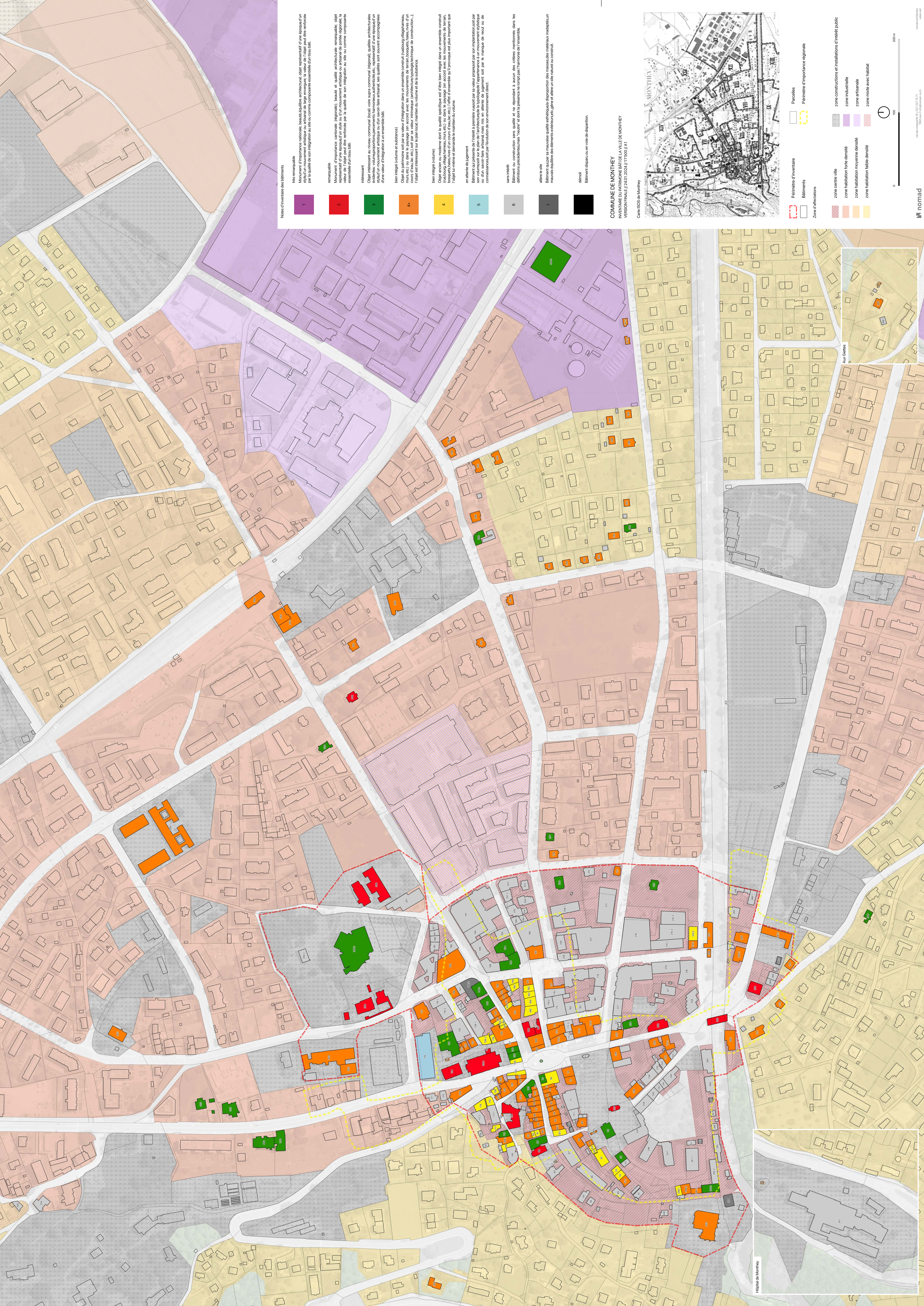


Rapport d'aménagement selon art. 47OAT

Annexe E

Inventaire du patrimoine bâti, Nomad, 2024

(En cours d'homologation)



INVENTAIRE DU PATRIMOINE BATI

161-349.100-000-000

Monthey

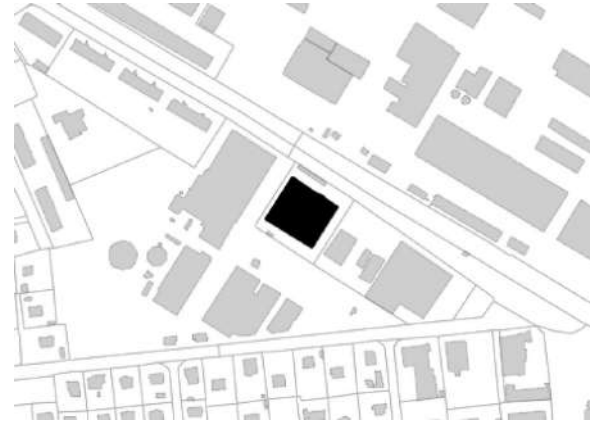
Commune

161

Fiche

349.100

Catégorie Artisanat - Industrie
Objet Usine Djevahirdjian H. SA
Adresse Rue des Saphirs 16
Localité 1870 Monthey
Parcelle n° 4797
Zone(s) Zone industrielle (A1)
Fonction initiale Usine
Fonction actuelle Usine
Année de constr. 1914
Modification(s) Transformation/rénovation vers années 1930-1940



Coordonnées : 2°56'179 / 1°12'2'400

Historique

Pionnier dans l'industrie des pierres synthétiques, Hrand Djevahirdjian (1880-1947), arménien né à Istanbul, s'installe à Monthey pour y utiliser les sources d'énergie (eau, gaz, électricité) nécessaires au fonctionnement de la nouvelle usine qu'il construit en périphérie de la ville. En 1920, la productivité de l'usine de Monthey est la plus importante au monde dans son secteur d'activité.

Description / Justification

Ce bâtiment industriel est constitué de quatre rangées d'ateliers juxtaposées longitudinalement selon une typologie courante dans l'architecture artisanale/industrielle.

Les deux unités à pignons, identiques à l'origine, semblent être les plus authentiques bien que l'une d'elles, au sud-est, ait subi des remaniements au niveau des percements en arc surbaissé, en partie obstrués et que le pignon sud-ouest ait disparu. L'édifice sud-est en petites briques peintes est rythmé par des contreforts qui séparent les travées. Les percements généreux, à petits carreaux, caractéristiques de l'architecture artisanale/industrielle, sont anciens. Une baie circulaire orne le pignon. L'autre unité conserve toutes ses dispositions anciennes dont, par exemple, une rangée de fenêtres hautes au centre de la toiture, derrière le pignon. Les toitures sont recouvertes de tuiles en terre cuite. La grande unité au toit à deux pans a subi des remaniements au niveau du revêtement de façade, refait en tous cas au nord-est ; les percements à carreaux sont d'origine. Le petit volume, au nord-ouest, possède dès l'origine ce gabarit légèrement réduit par rapport au reste du bâtiment. Il semble avoir été remanié comme en témoignent les baies pourvues de vitrages pleins et de stores. Une porte à imposte dispose de vantaux en verre cathédrale et décor en losanges caractéristiques des années 1930-40 ; à relever la marquise contemporaine qui arbore la même expression architecturale.

L'état général est moyen. Le bâtiment a subi des interventions (modifications de percement, remplacement de certains vitrages, remaniement toiture, suppression d'un pignon sculpté, etc.) portant atteinte à sa substance historique remontant au début du 20e siècle. L'ensemble est très caractéristique de l'architecture industrielle et constitue un exemple remarquable historiquement et architecturalement. La volumétrie, la matérialité, la spécificité des toitures, les façades pignons, la disposition et la forme en arc surbaissé de certaines baies, la porte des années 1930-1940 et les percements anciens à carreaux doivent être préservés.

Documents

Site d'importance régionale, 1979, périmètre environnant XI : "Zone industrielle, s'étendant essentiellement au-delà de la ligne de chemin de fer", objectif de sauvegarde b ; élément individuel 0.0.34 : "Bâtiments industriels, autour d'une cour rectangulaire ; constructions de valeur, postérieures à 1900, toujours en usage et en bon état", objectif de sauvegarde A, photos 253, 254, 257.
La ville était village, métamorphose de Monthey (coll.), Monthey, 2011, pp. 290-295.
Djeva, industrie de pierres scientifiques, 2002.



Façades nord-ouest et sud-ouest



Façades sud-est et nord-est

Degré de classement proposé

1 2 3 4+ 4 5 6 7 0 ...

Dernière modification: 28.11.2023

3

3: Objet intéressant au niveau communal (local) voire supra communal (régional); qualités architecturales évidentes: volume, proportions, percements harmonieux, authenticité, etc.; représentatif d'une époque, d'un style, d'un mouvement artistique ou d'un savoir-faire artisanal; ses qualités sont souvent accompagnées d'une valeur d'intégration à un ensemble bâti.