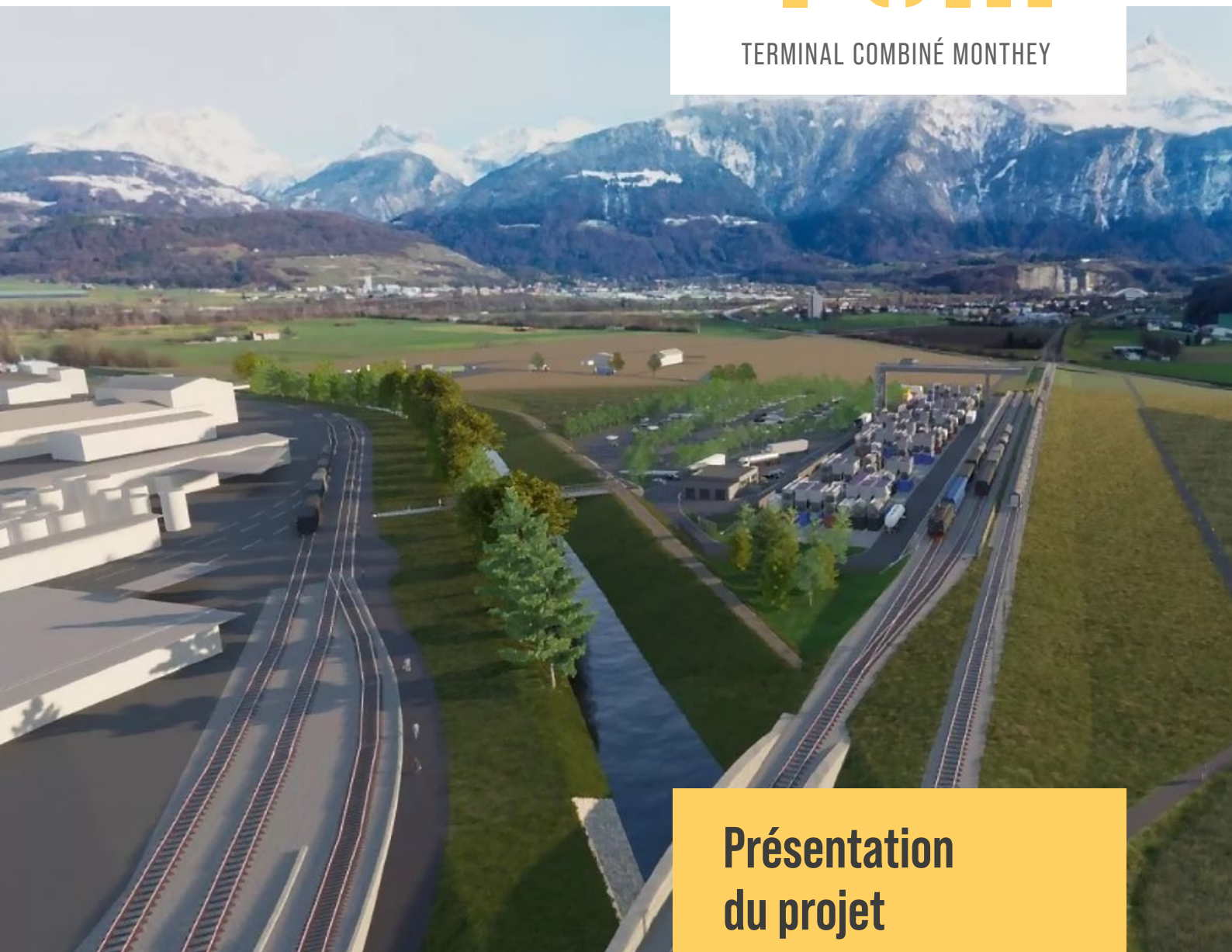




TERMINAL COMBINÉ MONTHEY



Présentation du projet

Août 2025

TABLE DES MATIÈRES

1.	Introduction	4
	2. Rappel du contexte du projet.....	7
	2.1 Contexte historique du site chimique	7
	2.2 Conditions cadres actuelles proposées par la Confédération	8
	2.3 Evolution du trafic combiné européen Nord-Sud	9
3.	Les attentes des Cantons du Valais et de Vaud	10
4.	Le projet de Terminal combiné de Monthey	11
	4.1 La situation du Terminal actuel	11
	4.2 Les enjeux économiques et d'aménagement du territoire liés au futur Terminal combiné de Monthey	11
	4.3 Accès au Terminal et au site chimique	13
5.	Description du Terminal combiné	15
	5.1 Plan des installations du Terminal	15
	5.2 Infrastructures ferroviaires.....	16
	5.3 Infrastructures routières.....	17
	5.4 Plateforme intermodale	18
	5.5 Installations techniques et de support.....	19
	5.6 Installations de sécurité	20
	5.7 Bâtiment nécessaire à l'exploitation	21
	5.8 Biens mobiliers.....	21
6.	Coûts des infrastructures.....	22
7.	Financement.....	23
	7.1 Financement de la construction du Terminal et de la trésorerie de Société propriétaire	23
	7.2 Financement des projets connexes au Terminal	23
8.	Planning intentionnel des travaux	24
9.	Lexique	25



Impressum

Rédaction et graphisme: potentiel.ch

1. INTRODUCTION

La Commune de Monthey et le site chimique de Monthey collaborent étroitement depuis près de 20 ans pour résoudre la problématique d'aménagement du territoire posée par la coordination à terme du développement urbain et industriel.

La solution retenue répond à un triple objectif stratégique :

- Favoriser le développement urbain de Monthey, en conformité avec les attentes des Communes de Monthey et Collombey-Muraz, tout en s'inscrivant dans les perspectives proposées par la Confédération dans sa politique des agglomérations ;
- Sécuriser et renforcer les accès rail et route du site chimique ainsi que les activités logistiques associées;
- Réaliser une infrastructure-clé figurant aux plans directeurs cantonaux valaisans et vaudois des transports marchandises et en accord avec la politique fédérale.

Pour ce faire, un concept global d'accès au site chimique intégrant les différents modes de transport a été mis à l'enquête et a obtenu les autorisations de construire.

Le projet proposé regroupe au sud-est du site, dans une zone non-bâtie et à environ 1.5 km de l'autoroute A9 (sortie Bex), l'ensemble des infrastructures et activités.

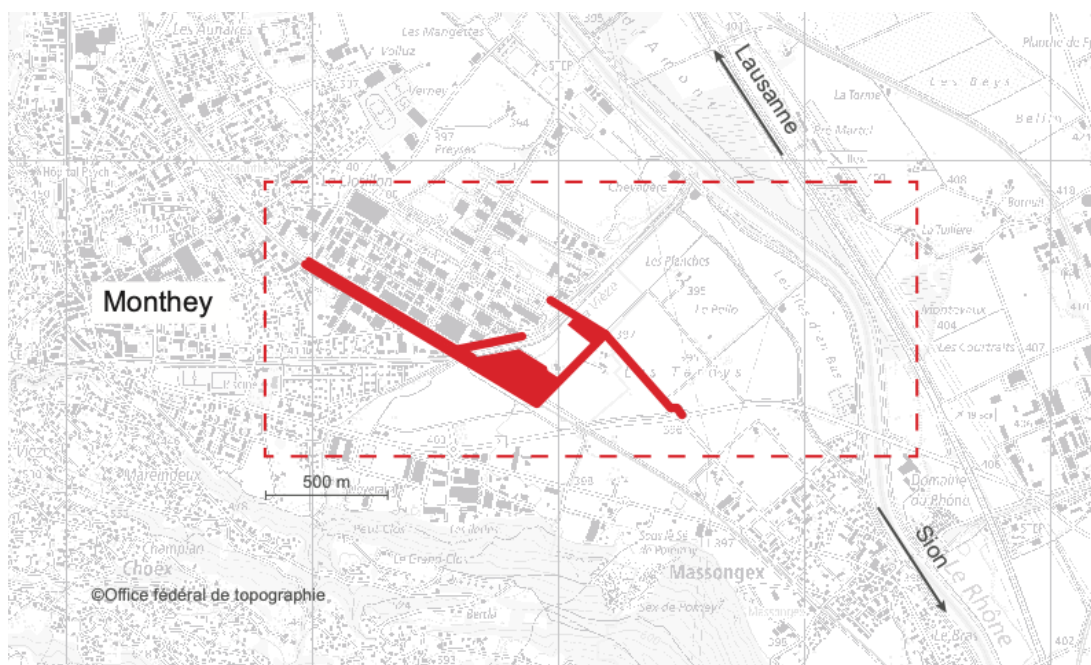


Figure 1 : Situation du projet

Le projet global se compose de 5 éléments principaux d'infrastructure :

- Un **Terminal combiné rail-route** d'intérêt régional au sud-est de la zone industrielle « Les Bans », au lieu-dit « Les Tardys », sur la rive droite de la Vièze.
Le Terminal comprend une plateforme de stockage des containers avec des voies de circulation routière internes, une grue-portique et deux voies ferroviaires de distribution [partie A], un pont ferroviaire sur la Vièze [partie C] permettant les échanges ferroviaires entre les deux rives du cours d'eau ainsi qu'un bâtiment et une aire d'attente [partie E] ;
- Un tronçon de route cantonale [partie I] reliant le giratoire de Tardys sur la RC302 au Terminal combiné rail-route, tronçon mis en service le 20 décembre 2024 ;
- Un nouvel accès routier [partie G] au site chimique intégrant un pont routier sur la Vièze ainsi qu'une loge et une aire d'attente pour les poids lourds [partie H] ;
- Une zone ferroviaire d'échange [partie B] comprenant 4 voies de 400 mètres de long, au sud-ouest du site chimique, parallèle à la ligne du Sud-Léman, dite du Tonkin, avec connexion sur le réseau national CFF directement après le Pont-Rouge en venant de St-Maurice. Cette installation permettra le transfert des flux ferroviaires entre le réseau CFF et les embranchés que sont le site chimique et le Terminal Combiné de Monthey. La construction de ces voies ferroviaires est actuellement en cours.
- Une nouvelle entrée rail [partie D] sur le site chimique depuis la voie CFF du Tonkin vers les 4 voies d'échanges décrites ci-dessus dont la construction est en cours.

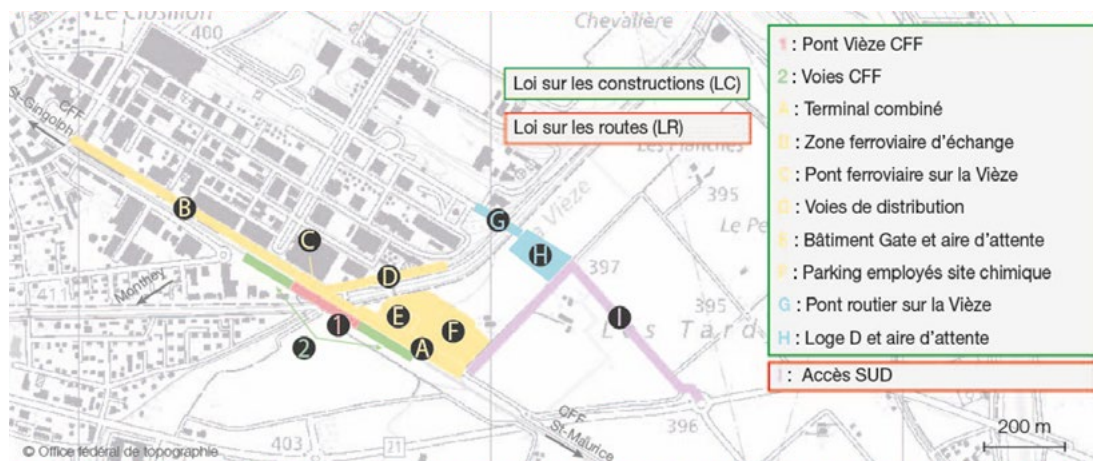


Figure 2 : Éléments du projet

Trois autres projets ont été réalisés ou sont en cours de réalisation sur le périmètre :

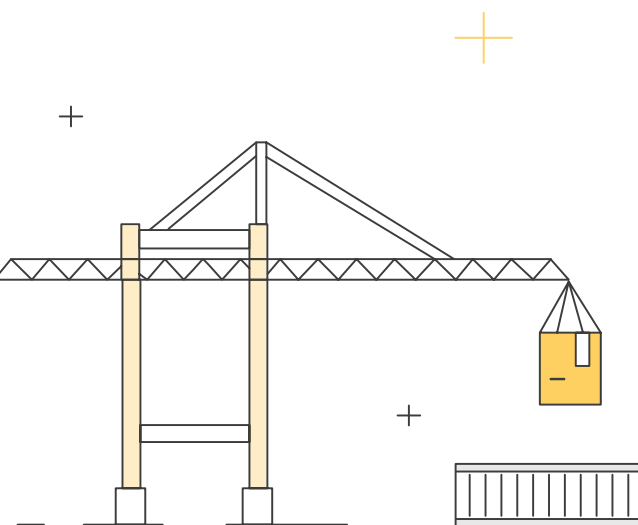
- L'aménagement de la Vièze, comportant une sécurisation du cours d'eau et une renaturation induisant un élargissement, sera terminé au printemps 2026 ;
- Le remplacement du pont CFF sur la Vièze [partie 1] et reprise des voies CFF [partie 2] situées de part et d'autre, en raison de l'élargissement du cours d'eau et du réhaussement du pont actuel pour permettre d'assurer le passage de la crue centennale. Ce pont, actuellement en construction, sera mis en service en juillet 2025 ;
- La nouvelle voie de raccordement CFF [partie 1] reliant des CFF du Tonkin au faisceau des 4 voies de transfert attenantes au site chimique et au Terminal, dont la construction est en cours, sera mise en service en novembre 2026.

Les différentes autorisations de construire ont été accordées et sont en forces.

Ce projet permet donc de sortir le transbordement des marchandises, dont certaines dangereuses, de la zone de la gare CFF, un secteur en voie de densification avant tout dédié à l'habitation et aux écoles.

La construction du Terminal est la condition préalable à de nombreux projets comme le développement de nouvelles zones à bâtir, la création de nouveaux accès routier et ferroviaire au site chimique hors zone à bâtir, la construction d'un nouveau hub voyageurs en gare de Monthey regroupant une gare routière, la nouvelle gare ferroviaire AOMC des TPC et le réaménagement de la gare CFF ainsi que l'achèvement des travaux de la sécurisation de la Vièze. Les coûts de l'ensemble de ces projets s'élèvent à environ CHF 400 millions. Tous ces projets sont financés par des fonds publics et les autorisations de construire sont en force ou à bout touchant.

De même, la création des nouveaux accès routier et ferroviaire au site chimique réduit fortement le trafic, qu'il soit poids-lourds ou ferroviaire, dans l'agglomération chablaisienne.



2. RAPPEL DU CONTEXTE DU PROJET

2.1 Contexte historique du site chimique

C'est à partir de 1897 avec l'installation de la Société des Usines de Produits chimiques de Monthey que les premières activités se sont développées sur la zone actuellement occupée par le site chimique de Monthey.

Dès l'origine, le raccordement du site chimique de Monthey au réseau ferré permettait d'assurer la livraison sur place de l'essentiel des matières premières, ainsi que l'envoi des produits finis vers les clients quels qu'ils soient. L'organisation du site industriel a été directement conditionnée par le recours au rail.

Depuis la fin de la seconde guerre mondiale, le site chimique a connu un développement important, lié d'une part au fort développement général entre les années 1960 à 1980, d'autre part à l'arrivée massive de transports assurés par la route.

Le fort développement du transport routier dès le début des années 1970, conjugué avec un développement territorial fulgurant des Communes de Monthey et de Collombey-Muraz entre les années 1970 à 1990, vont conduire à dégrader fortement l'accessibilité routière du site chimique.

Actuellement, le site chimique de Monthey est le plus grand site chimique d'un seul tenant en Suisse. Les entreprises Syngenta Corp Protection, Huntsman, Sun Chemical et bientôt Helvol y sont actives. Il dispose aussi d'importantes réserves de terrains pour d'éventuelles extensions.



Image 1 : Vue aérienne actuelle de Monthey et du site chimique ©Swisstopo

2.2 Conditions cadres actuelles proposées par la Confédération

Au niveau national, la Confédération incite, au travers de sa politique de développement territorial et de soutien des agglomérations (« projets d'agglomération »), les cantons et Communes concernés à mener des réflexions de fond pour relocaliser les activités industrielles et logistiques hors du cœur des agglomérations. L'objectif est d'améliorer le cadre de vie de tous, tout en favorisant le maintien d'une économie de marché à la fois forte et performante et en assurant la meilleure complémentarité possible entre les infrastructures routières et ferroviaires.

La Confédération s'est également impliquée dans la révision totale de la Loi fédérale sur le transport de marchandises en vigueur depuis le 1.7.2016. Elle propose des améliorations du droit en vigueur. Ainsi, le recours au rail pour le transport des marchandises est encouragé et facilité. De plus, des conditions cadres favorisant la complémentarité des modes routiers et ferroviaires telle que pratiquée dans notre pays depuis plusieurs décennies sont maintenues.



Image 2 : Transport de marchandises en gare CFF de Monthey

La Confédération via l'OFT par décision du 17 décembre 2024 de financer les coûts de construction le Terminal combiné de Monthey à hauteur de 20,5 millions CHF hors taxe.

2.3 Evolution du trafic combiné européen Nord-Sud

L'Union européenne fixe un cap ambitieux : atteindre 30 % du fret intérieur par rail d'ici 2030 et doubler le trafic ferroviaire d'ici 2050 dans le cadre du Green Deal. Cette dynamique ouvre des opportunités uniques pour les acteurs du transport et de la logistique.

Les corridors nord-sud, au cœur de la politique européenne, facilitent la multimodalité (rail, route, voies navigables) et fluidifient les échanges entre les grandes zones économiques. Parmi eux, les axes Rhin-Alpes et Mer du Nord-Méditerranée occupent une place centrale et connaissent aujourd'hui un nouvel essor : Gênes se connecte encore mieux grâce au projet Terzo Valico, tandis que Fos-sur-Mer consolide sa position comme hub portuaire majeur en Méditerranée.

Grâce à sa position stratégique entre ces deux corridors, le Terminal combiné de Monthey s'impose comme une plateforme logistique incontournable. Avec l'ouverture planifiée en 2033 de la liaison sud-lémanique, son accessibilité sera encore renforcée, offrant un accès privilégié aux marchés européens.



Figure 3 : Schémas des corridors nord-sud, axes Rhin-Alpes et Mer du Nord-Méditerranée

3. LES ATTENTES DES CANTONS DU VALAIS ET DE VAUD

L'évolution du trafic marchandises et les conditions cadre de la Confédération ont incité l'État du Valais à entreprendre les démarches visant à une possible relocalisation de certaines voies CFF utilisées pour le trafic marchandises. Les premières réflexions pour examiner l'opportunité de s'adapter à l'évolution voulue au niveau de la Confédération ont été lancées dès 2010.

La volonté de renforcer le transfert du transport des marchandises sur le rail, par la mise en place d'un réseau cantonal de terminaux de transbordement rail-route est inscrite dans le plan directeur cantonal valaisan et figure au programme gouvernemental 2021-2025.

La réalisation du Terminal est aussi mentionnée dans le plan d'action élaboré par le groupe de travail sur le passages des matières dangereuses au col du Simplon, car cette infrastructure sera la seule sur tout le canton à même de traiter ce type de flux.

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

Le canton du Valais prévoyait un site dédié au trafic combiné dans chacune de ses trois régions, le Haut-Valais, le Valais central et le Bas-Valais.

Dans le Haut-Valais, le Terminal de Visp (Bockbart) est en service depuis 2014. Dans le Valais central, le projet de remplacement du site de Sion n'est pour l'instant pas planifié faute d'un marché potentiel suffisant à l'horizon actuel.



Figure 4 : Localisation des sites de trafic combiné en Valais – Monthey et Viège

Dans le Bas-Valais, c'est sur le pôle de Monthey qu'est en construction le nouveau Terminal rail-route qui permettra de couvrir la demande existante et future pour un territoire allant des rives du Léman au Valais central.

4. LE PROJET DE TERMINAL COMBINÉ DE MONTHEY

4.1 La situation du Terminal actuel

Le terminal de Bertschi en gare de Monthey ne répond plus aux exigences actuelles pour le transfert rail-route et le chargement et déchargement de matières dangereuses.

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



Image 3 : Terminal combiné de Bertschi à la gare CFF de Monthey – état en 2018

4.2 Les enjeux économiques et d'aménagement du territoire liés au futur Terminal combiné de Monthey

Le projet de transformation et de relocalisation des installations actuelles, prévu par la Commune de Monthey et les partenaires du site chimique industriel de Monthey répondra notamment aux besoins particuliers de l'industrie chimique.

La place industrielle de Monthey disposera ainsi d'installations conformes aux bases légales en vigueur assurant des gains de productivité à moindre coût.

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

C'est donc la mise en place d'un concept permettant une gestion des flux routiers et ferroviaires plus performant, qui réduit très fortement les nuisances du trafic des poids lourds et ferroviaire dans le cœur de l'agglomération et garantit la bonne accessibilité de ce nouveau Terminal d'échanges entre le rail et la route.

Le nouveau Terminal rail-route permettra de pérenniser l'acheminement des marchandises par le rail tant pour le pôle chimique que pour le Bas-Valais, le Chablais et la Riviera vaudoise. En effet, l'ensemble des activités liées aux containers, aux caisses mobiles et au transport de matières dangereuses y sera transféré.

Pour les Cantons de Vaud et du Valais, il est primordial que le traitement des containers liés à la chimie soit maintenu sur le site de Monthey.

Le Terminal Combiné de Monthey permettra aussi de renforcer l'attractivité économique du site chimique de Monthey et des autres acteurs économiques régionaux.

Le nouveau Terminal de Monthey est soutenu par les Cantons du Valais et de Vaud, dans une perspective de développement dynamique de cette région. Relevons aussi que les CFF soutiennent et accompagnent ces réflexions, lesquelles sont conformes aux attentes de leur entreprise.

Le projet de nouveau Terminal est intégré dans le projet d'agglomération de 3^e génération déposé fin 2016 par ChablaisAgglo auprès de la Confédération et approuvé par cette dernière.



Image 4 : Circulation routière bloquée par le trafic marchandises à proximité de la gare CFF de Monthey (N. Herold) [9]

De plus, grâce à la suppression du terminal actuel, de nouvelles surfaces constructibles seront ainsi libérées autour de la gare CFF de Monthey et les dangers et nuisances liés au transport des marchandises définitivement éloignés des zones bâties, conformément aux dispositions légales en vigueur. La requalification des espaces rendus disponibles est d'ores et déjà planifiée.

Le déplacement du Terminal actuel de transbordement permettra la construction d'un nouveau hub voyageurs multimodal en gare de Monthey regroupant une gare routière, la nouvelle gare ferroviaire AOMC des TPC et la gare ferroviaire CFF. Ces projets financés par la Confédération, le Canton du Valais, les communes de Monthey et de Collombey-Muraz, s'élèvent à environ CHF 230 millions.

4.3 Accès au Terminal et au site chimique

Différentes options d'accessibilité au site pour le trafic ferroviaire et pour le trafic routier ont été analysées.

L'option avec un accès routier par l'est du site, un accès ferroviaire par le sud et la localisation du Terminal combiné à l'angle sud-est du site a été considérée comme la plus satisfaisante tant pour l'accès par le rail que par la route.

Cette option a été choisie du fait que l'accessibilité au site chimique par le réseau routier actuel depuis la jonction autoroutière de St-Triphon a complètement perdu sa fonctionnalité à cause du développement urbain et du trafic routier.

L'accès routier du Terminal et du site chimique se fera par le sud-est, via une nouvelle route aménagée depuis la route cantonale.

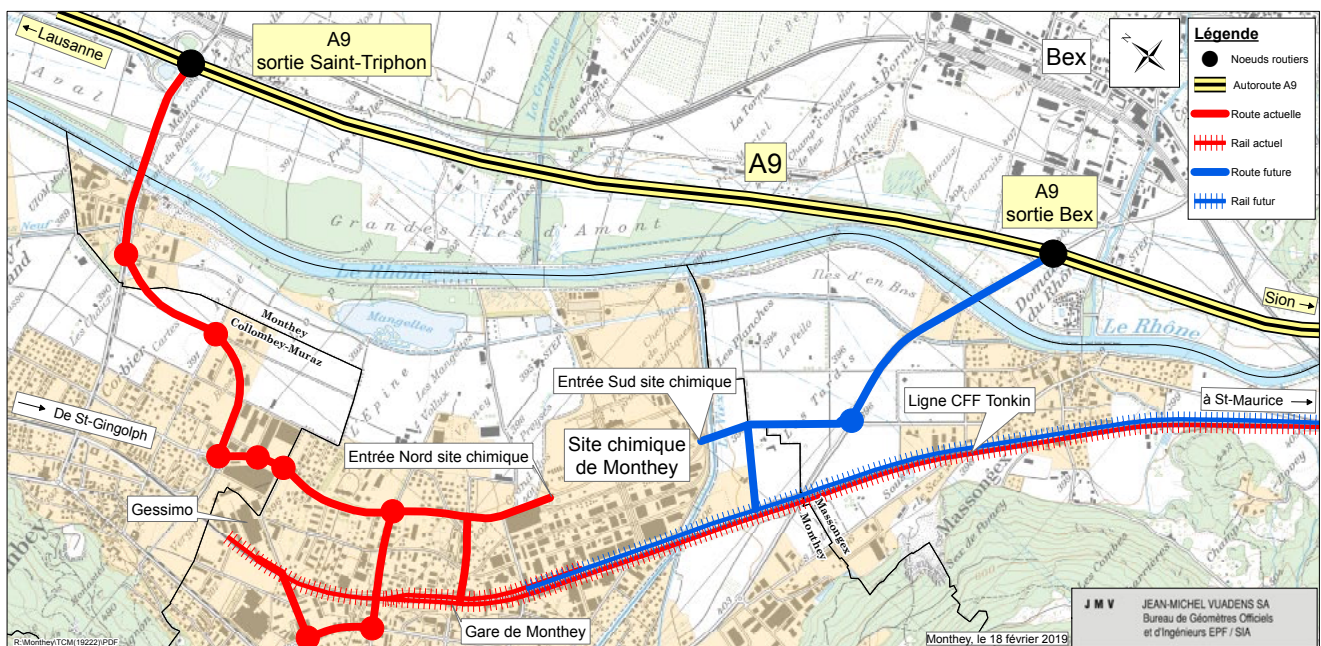


Figure 5 : accès route et rail, actuels (rouge) et futurs (bleu) au site chimique de Monthey

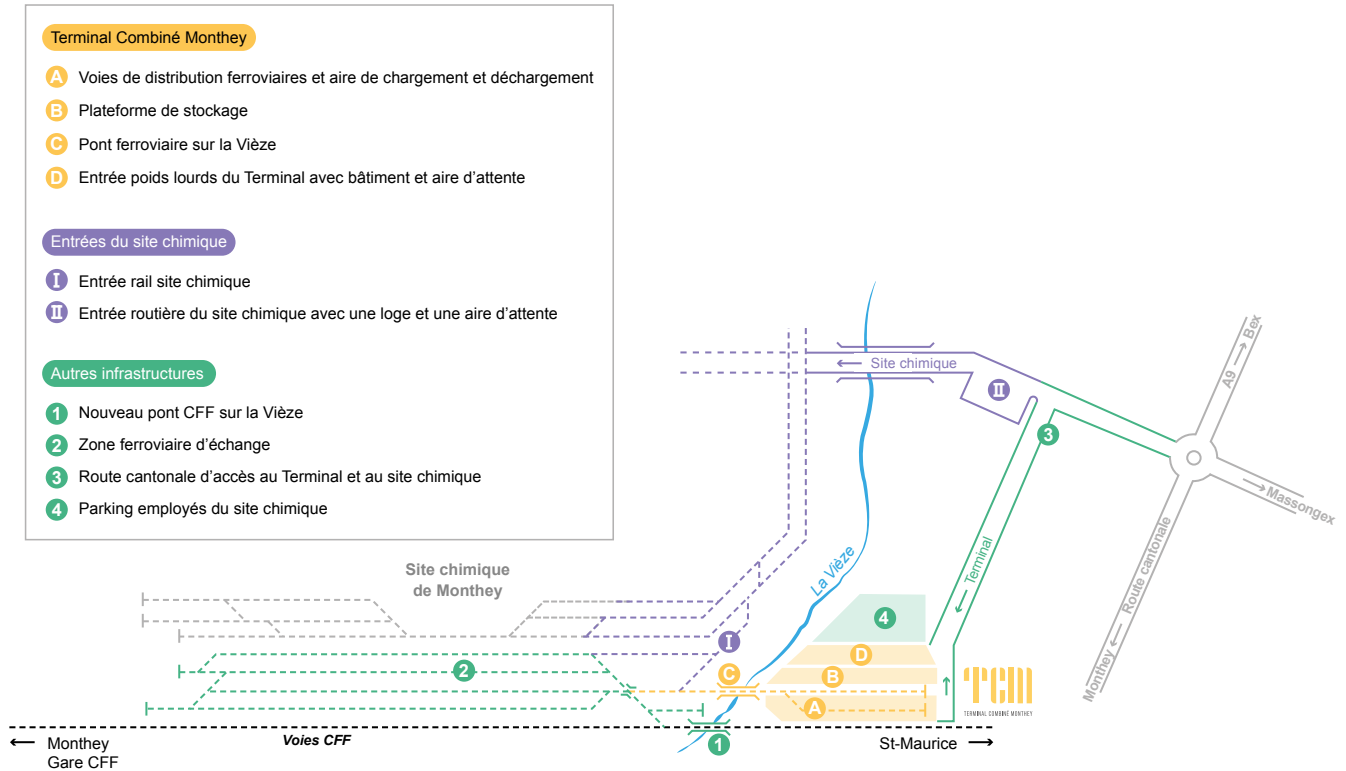


Figure 6 : Vue schématique de l'ensemble des installations du Terminal de Monthey – état projeté à fin des travaux

5. DESCRIPTION DU TERMINAL COMBINÉ

5.1 Plan des installations du Terminal

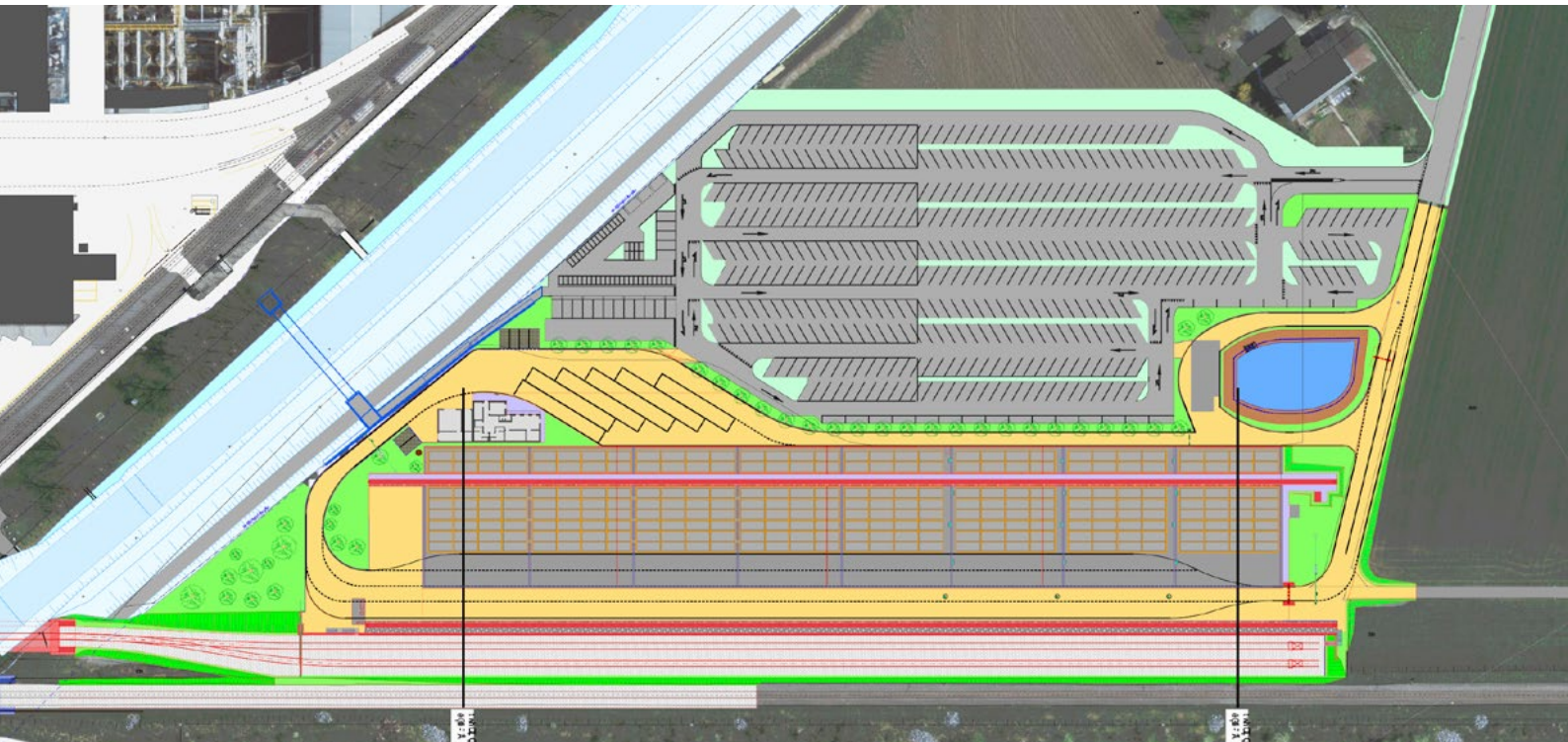


Figure 7: plan du Terminal et du nouveau parking Sud du site chimique

5.2 Infrastructures ferroviaires

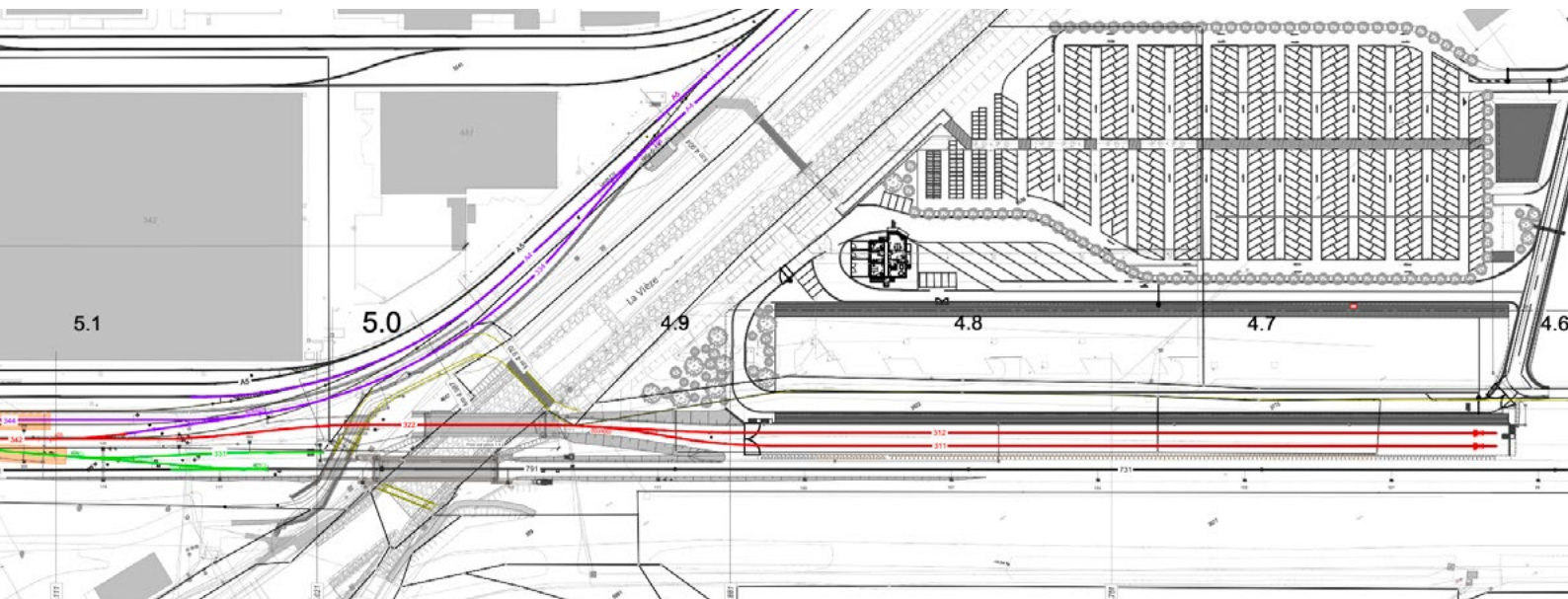


Figure 8: plan des infrastructures ferroviaires du terminal (rouge) et de la nouvelle entrée du site chimique (violet)

La société propriétaire TCM SA accorde à la société d'exploitation le droit exclusif d'exploiter les installations ferroviaires suivantes :

Voies ferroviaires *(en rouge sur le plan)*

Les voies ferroviaires suivantes font partie des biens mis à disposition :

- La voie d'accès N° 322 entre les de chargement/déchargement du Terminal et les 4 voies d'échange ;
- Les voies de chargement/déchargement N° 311 et 312 alignées avec les zones de manipulation ;
- L'appareil de voie télécommandé N° 405 ;
- L'appareil de voie manuel N° 500.

Ces voies comprennent l'ensemble des éléments dont principalement la plateforme, le ballast, les traverses, les rails ainsi que les autres éléments de liaison ou de support.

Équipements ferroviaires

- Installations de sécurité (signalisation et de contrôle ferroviaire) ;
- Ligne de contact entre l'appareil de voie N°405 et le pont ferroviaire sur la Vièze.

Ouvrages d'art *(en gris sur le plan)*

- Le pont ferroviaire sur la Vièze ;
- La dalle sur le passage inférieur des Tardys ;
- Le mur de soutènement des voies d'accès et de chargement/déchargement du Terminal.

5.3 Infrastructures routières

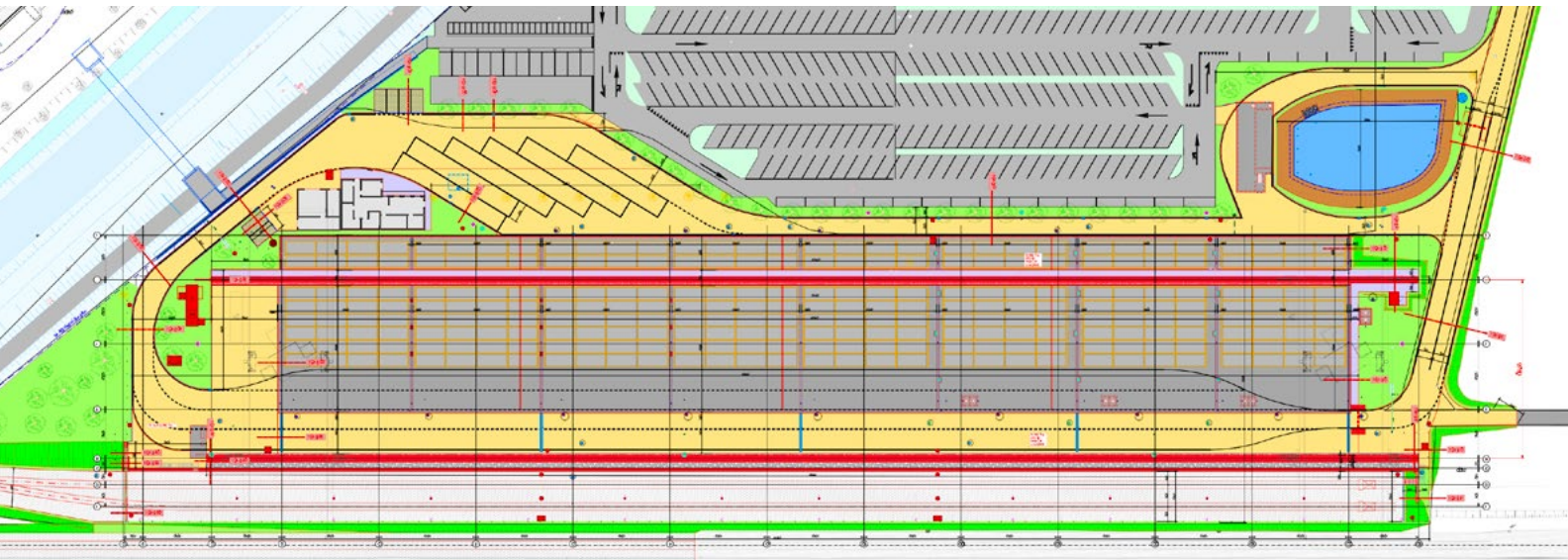


Figure 9: plan des infrastructures routières du Terminal

La société propriétaire TCM SA accorde à la société d'exploitation le droit exclusif d'exploiter les installations routières (parties jaunes) suivantes :

Voies routières du Terminal

- Voies d'entrées et de sorties sécurisées reliées au réseau routier principal ;
- Voie de rebroussement pour les véhicules non admis dans le périmètre du Terminal ;
- Routes intérieures pour la circulation des camions et des véhicules ;
- Différents murs de soutènement en bordures des voies routières.

Parkings et aires d'attente

- Zones de stationnement avec 6 places de parking pour les camions en attente de chargement / déchargement ;
- Zone de stationnement avec 4 places de parking pour les véhicules légers et le personnel.

5.4 Plateforme intermodale

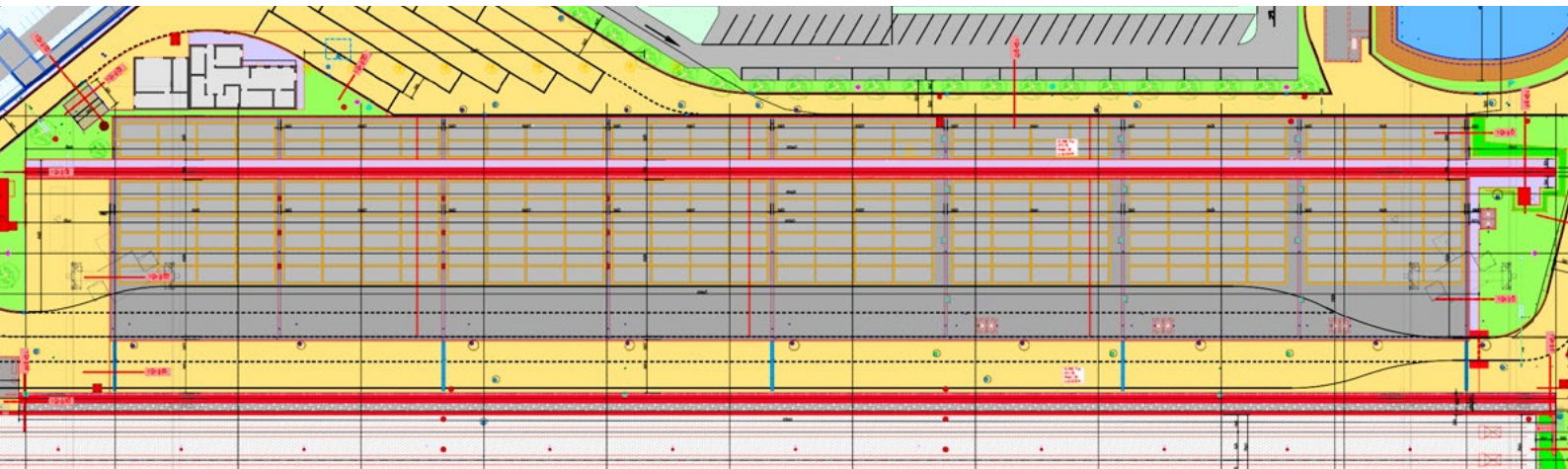


Figure 10: plan de la plateforme intermodale (en gris dalle en béton armé)

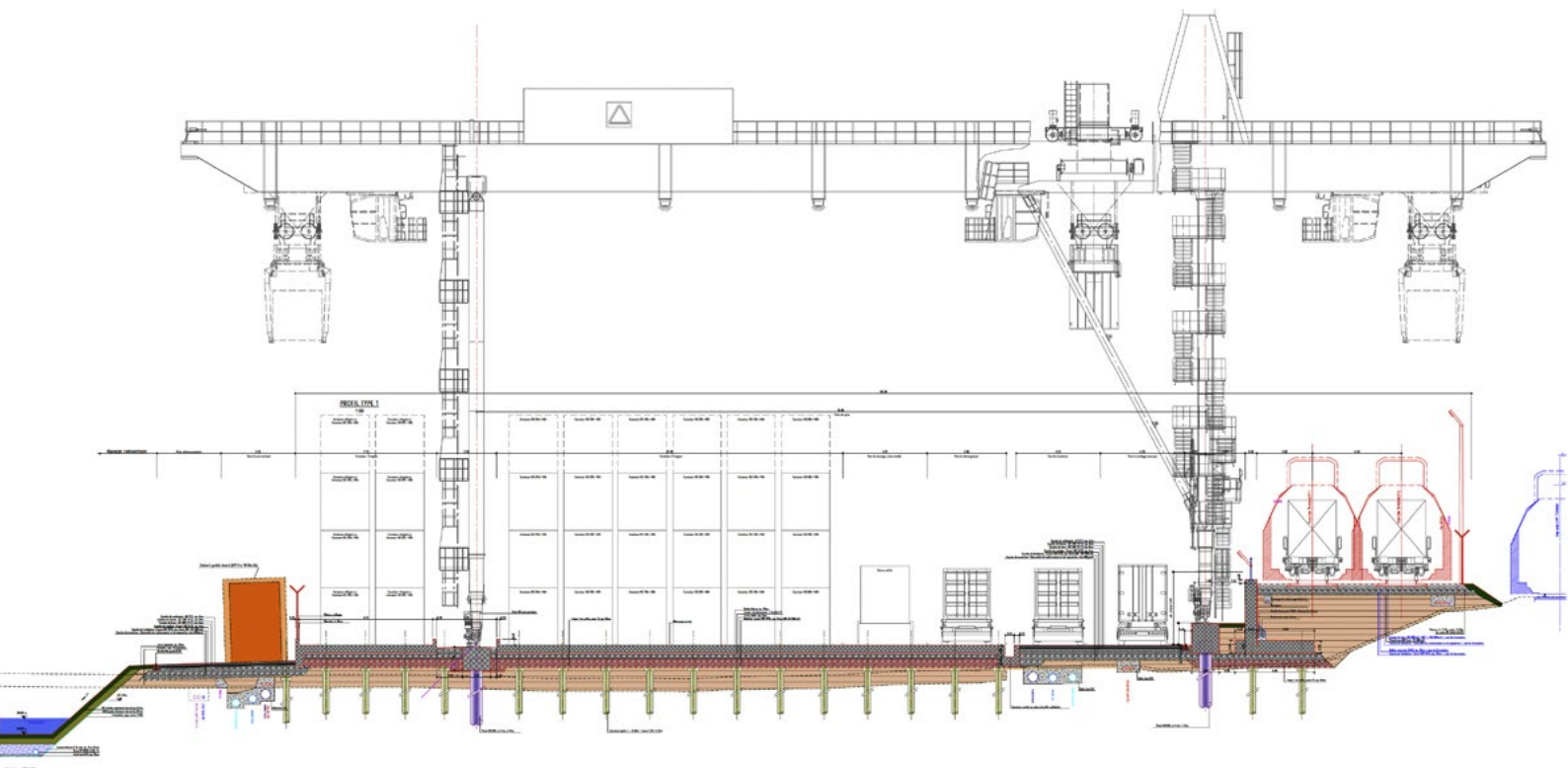


Figure 11: coupe de la plateforme intermodale

La société propriétaire TCM SA accorde à la société d'exploitation le droit exclusif d'exploiter les installations de la plateforme intermodale et stockage (zone grise) suivantes :

- 5 aires de stockage pour containers conventionnels vides ou pleins empilés sur 3 niveaux avec une pente transversales de 0% et une pente longitudinale de 0.85%* ;
- 3 aires de stockage pour containers de matières dangereuses vides ou pleins empilés sur 3 niveaux avec une pente transversales de 0% et une pente longitudinale de 0.85%* ;
- 2 lignes de stockages pour des caisses mobiles ou des remorques ;
- 1 voie routière pour la circulation des véhicules ;
- 1 voie routière pour le chargement/déchargement des containers.

** les fondations des aires de stockage sont dimensionnées pour supporter 4 niveaux de containers en cas d'une éventuelle augmentation de stockage du Terminal.*

5.5 Installations techniques et de support

La société propriétaire TCM SA accorde à la société d'exploitation le droit exclusif d'exploiter les installations techniques et de support suivantes :

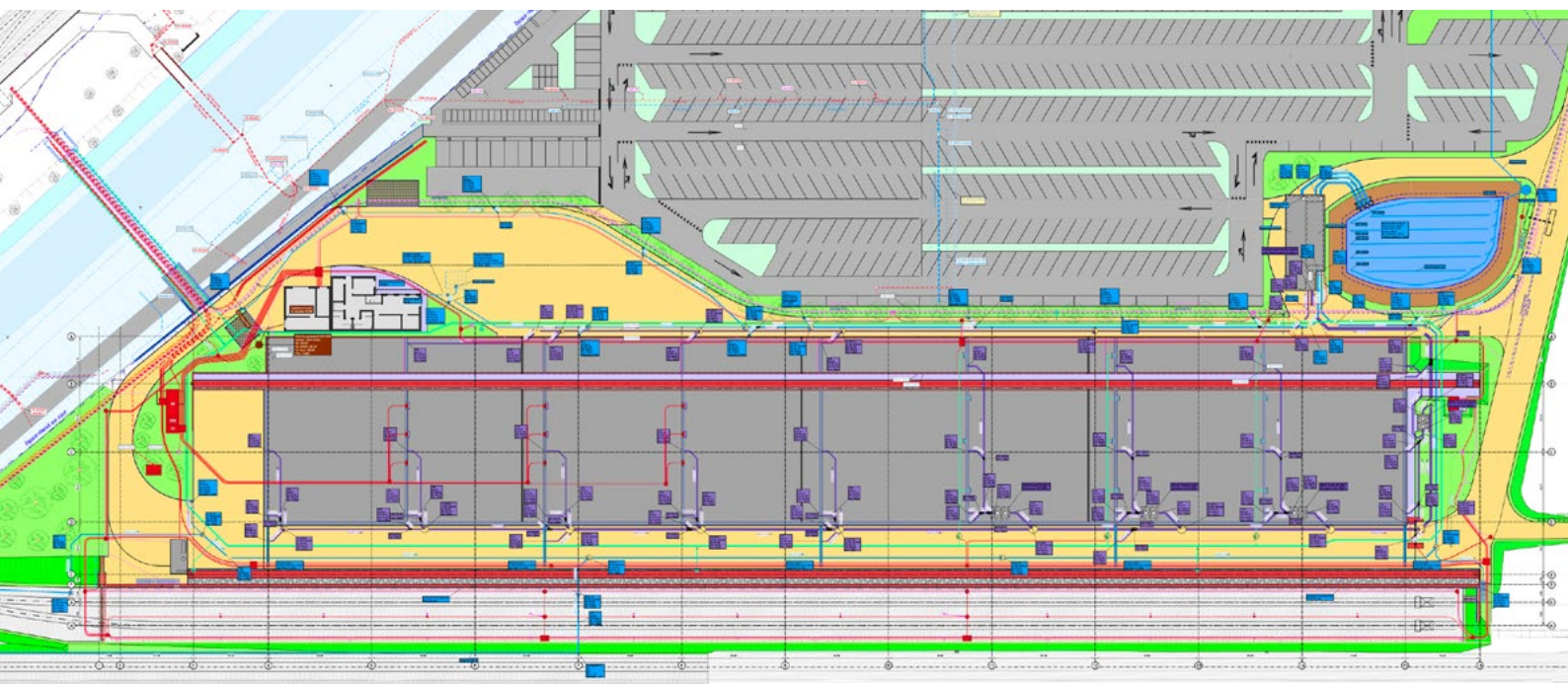


Figure 12: plan du réseau d'évacuation des eaux (bleu et violet)

Système d'évacuation des eaux

- Un ouvrage de décantation ;
- Un bassin de rétention filtrant ;
- Le réseau d'évacuation des eaux de l'ensemble du Terminal avec clapet de sécurité en extrémité ;
- Un système de pompage pour l'évacuation des eaux claires à la Vièze.

Réseaux électriques

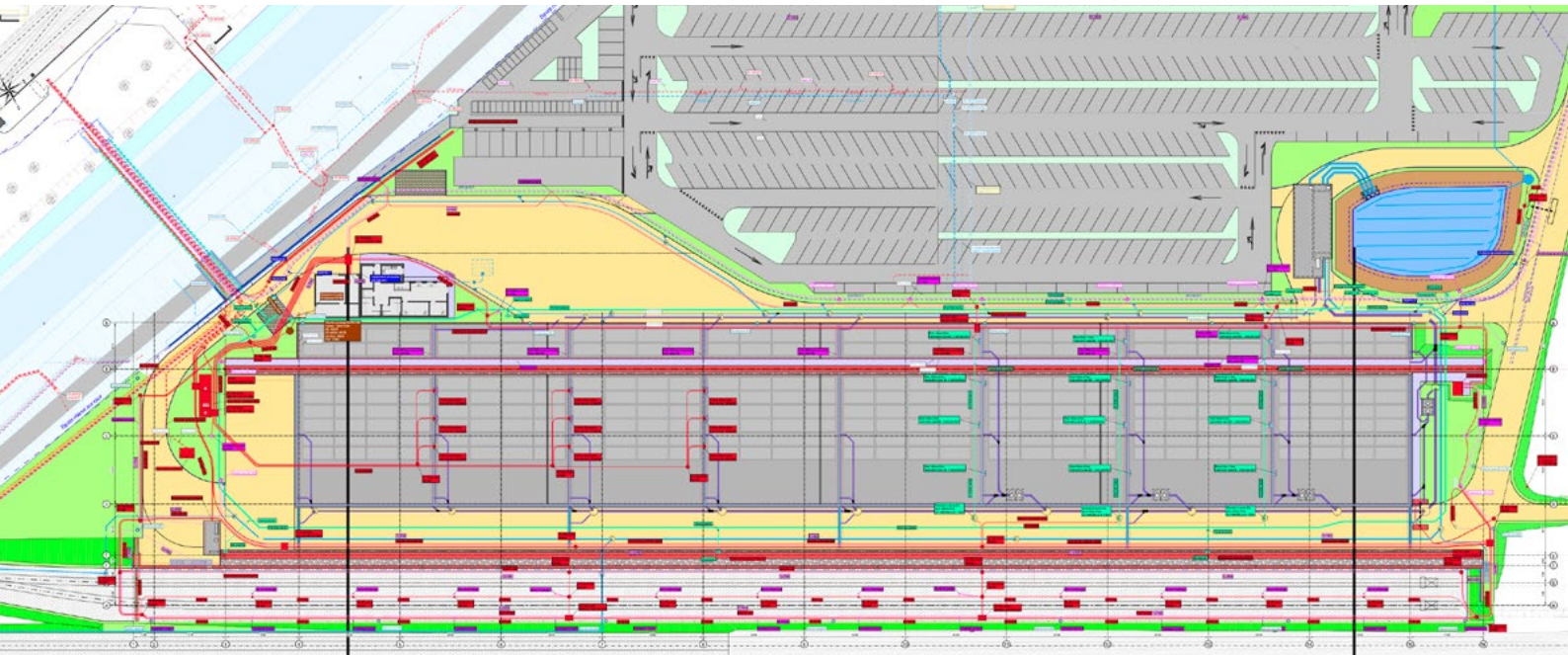


Figure 13: plan du réseau électrique (rouge) et du réseau d'eau d'extinction (vert)

- Les câbles d'alimentation 16 KV depuis la sous-station de CIMO SA ;
- Une sous-station de distribution et de transformation 16 KV/400 V avec une introduction pour un groupe électrogène de secours ;
- Un système d'alimentation pour containers frigorifiques avec tableaux électriques pour alimenter 36 containers ;
- Éclairage des zones opérationnelles, y compris voies ferroviaires et routières ;
- Réseau de fibres optiques entre les installations techniques ;
- Système d'alimentation de secours d'une puissance de 200 kVa pour l'alimentation des containers frigorifiques disponible dans un délai maximum de 4 heures.

5.6 Installations de sécurité

La société propriétaire TCM SA accorde à la société d'exploitation le droit exclusif d'exploiter les installations de sécurité suivantes avec l'appui de CIMO SA :

Système de contrôle d'accès routier et ferroviaires

- Kiosque pour le contrôle d'entrée et de sortie des véhicules routiers ;
- Portail mobile pour la zone d'entrée et de sortie de la zone sécurisée ;
- Postes de contrôle munis de deux portiques pour scanner les camions et leurs contenus (contrôle de sécurité) : un portique de contrôle pour les entrées et un portique pour le contrôle de sorties ;
- Portails de fermeture sécurisé sur la voie ferroviaire N° 322 ;
- Portails de fermeture sécurisé à l'entrée des voies routières.

Système de sûreté et de sécurité

- Clôtures de sécurité entourant le site du Terminal ;
- Système de détection incendie ;
- Système de protection incendie avec compartimentage par rideau d'eau afin de protéger indépendamment de chaque aire de stockage des containers avec matières dangereuses ;
- Système de vidéo-surveillance du périmètre par caméras infrarouges contre les intrusions.

5.7 Bâtiment nécessaire à l'exploitation

La société propriétaire TCM SA accorde à la société d'exploitation le droit exclusif d'exploiter le bâtiment d'exploitation comprenant les espaces suivants :

Bureaux administratifs

- Espaces pour les équipes de gestion et d'administration ;
- Bureaux pour les opérateurs du Terminal ;
- Local pour serveur informatique.

Zones de repos et services

- Installations sanitaires (toilettes, douches) ;
- Cuisine avec espace de pause ;
- Vestiaires ;
- Locaux de stockage de matériel.

5.8 Biens mobiliers

La société propriétaire TCM SA accorde à la société d'exploitation le droit exclusif d'exploiter les biens mobiliers suivants :

Grue

- Grue avec l'ensemble de ses éléments et prévue pour 4 niveaux de containers ;
- Stock de pièces de rechange ;
- Voies de roulement (pente longitudinale de 0.35%) équipées de buttoirs en extrémité.

6. COÛTS DES INFRASTRUCTURES

Le **coût total** des infrastructures est estimé à **CHF 115.7 millions** (+/- 10 %) TTC avec une base de prix ayant pour référence le 2^e semestre 2023 et la prise en compte des adaptations de projets connues fin 2024. Ce montant est réparti comme suit :

Terminal combiné de Monthey	CHF 48,1 millions
Embranchement ferroviaire et voies pour réception et formation pour l'ensemble du faisceau des 4 voies	CHF 43.0 millions
Raccordement ferroviaire à la voie-mère CFF du Tonkin	CHF 6.9 millions
Embranchement ferroviaire au site chimique	CHF 3.1 millions
Route cantonale d'accès au Terminal	CHF 2.1 millions
Entrée routière sur le site	CHF 9.7 millions
Adaptations/compléments au parking	CHF 2.8 millions

Le remplacement du pont CFF actuel sur la Vièze dont les coûts d'un montant d'environ CHF 8 millions financés à 100 % par les CFF n'est pas inclus dans le montant des travaux énumérés ci-dessus.

7. FINANCEMENT

Le financement de l'ensemble du projet de Terminal et des projets connexes est assuré par les contributions publiques et privées.

7.1 Financement de la construction du Terminal et de la trésorerie de Société propriétaire

Le financement du Terminal Combiné de Monthey dont le coût s'élève à CHF 48.1 millions TTC est assuré par :

	Commune de Monthey	Syngenta SA	Confédération par OFT	Canton du Valais	Canton de Vaud	Instituts financiers	Total
Fonds propres	4,628	4,272					8,900
Subvention à fonds perdus			22,200	3,000	0,500		25,700
Prêts sans intérêts sur 20 ans				3,000	0,500		3,500
Fonds privés						10,000	10,000
TOTAL							48,100

Tableau 1 : Financement des coûts de construction du Terminal

Des prêts commerciaux supplémentaires d'un montant de CHF 9 à 12 millions seront nécessaires pour financer la construction du Terminal et le démarrage de la Société TCM SA.

En tenant compte des différents délais de versement des subventions publiques, le maximum de fonds privés nécessaires durant la phase de construction pourrait atteindre le montant de CHF 22 millions.

7.2 Financement des projets connexes au Terminal

Les infrastructures des projets connexes sont financées par les contributeurs suivants :

	Commune de Monthey	Canton du Valais	CIMO SA	CFF SA	Confédération par OFT	Confédération par FORTA*
Embranchement ferroviaire avec faisceau de voies			X	X	X	
Raccordement ferroviaire ligne du Tonkin avec embranchement				X		
Embranchement ferroviaire du site chimique			X		X	
Route cantonale d'accès au Terminal	X	X				
Entrée routière du site chimique	X					X
Adaptation et complément du parking			X			

Tableau 2 : Contributeurs aux coûts des autres infrastructures du projet

*FORTA: fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération

8. PLANNING INTENTIONNEL DES TRAVAUX

Le planning intentionnel reflète l'état des connaissances début 2025. Il tient compte aussi des plannings et de l'imbrication des projets connexes.

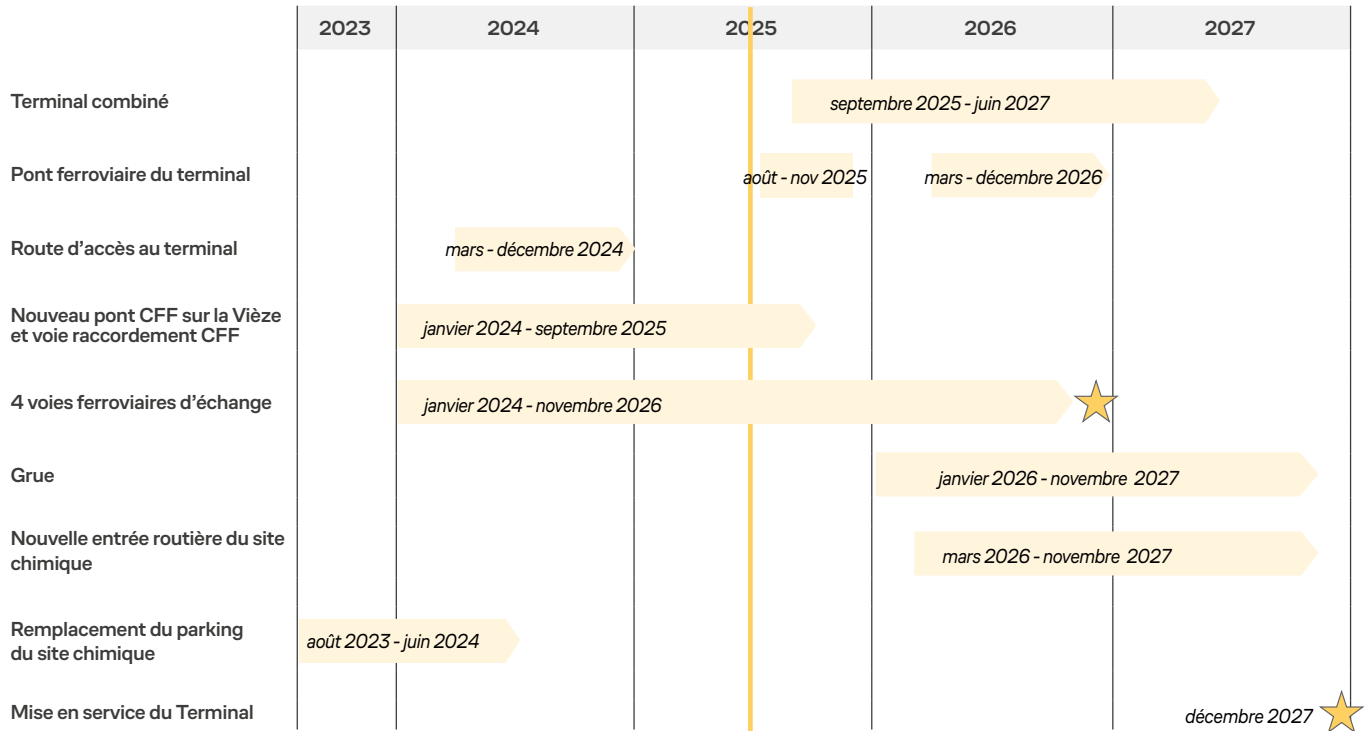


Figure 15 : Planning intentionnel des travaux

9. LEXIQUE

ACTS : Abroll-Container-Transport-Service AG

AOMC : ligne ferroviaire Aigle–Ollon–Monthey–Champéry des TPC

CCC : Commission cantonale des constructions

CFF : Chemin de fer fédéraux

CIMO : Compagnie industrielle de Monthey SA

LC : Loi cantonale sur les constructions

LCdF : Loi fédérale sur les chemins de fer RS 742.101

LR : Loi cantonale sur les routes

LTM : Loi fédérale sur le transport de marchandises RS 742.41

OCF : Ordonnance sur les chemins de fer RS 742.141.1

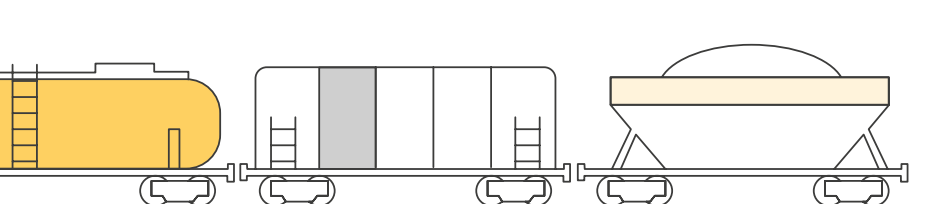
OFT : Office fédéral des transports

RIE : Rapport d'impact sur l'environnement

TCM : Terminal Combiné Monthey SA

TPC : Transports publics du Chablais

TWCI : Trafic par wagon complets isolés



+

+

