



# Plan directeur du canton du Valais - Approbation de la modification de la fiche D.7 Infrastructures de transport de marchandises (classement du projet de terminal de Monthey en coordination réglée)

## Rapport d'examen du 11 février 2020

---

### 1 Objet et déroulement de l'examen

#### *Objet de l'examen*

Par envoi du 25 juin et du 12 juillet 2019, le Service du développement territorial (SDT) du canton du Valais a transmis à la Confédération pour approbation l'adaptation de la fiche de coordination D.7 Infrastructures de transport de marchandises du plan directeur cantonal (PDc), suite à la décision du Conseil d'Etat du 19 juin 2019 de classer en coordination réglée le projet de terminal régional de transport combiné de Monthey inscrit dans cette fiche. Les documents suivants ont été transmis à l'appui de la demande :

- fiche D.7 Infrastructures de transport de marchandises avec liste de projets modifiée (état au 19.06.2019);
- rapport explicatif du 12.06.2019 relatif au projet de terminal régional de transport combiné de Monthey qui vise à démontrer que le projet est conforme aux conditions fixées dans le PDc pour être approuvé en coordination réglée.

En cours d'examen, le SDT a en outre fourni à l'ARE des documents complémentaires portant sur le processus d'adaptation du plan d'affectation en cours.

Le présent rapport a pour but d'examiner si l'adaptation conduite par le canton est conforme au droit fédéral et répond aux exigences matérielles et formelles de la loi (LAT) et de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT). En particulier, pour qu'un projet soit approuvé par la Confédération en coordination réglée, il faut au préalable que la coordination territoriale du projet ait été démontrée au niveau du plan directeur.

La légalité de projets particuliers et mises en zones inscrits dans le plan directeur cantonal est examinée de manière sommaire et des doutes significatifs à ce sujet sont énoncés. A ce titre, si le plan directeur cantonal approuvé par la Confédération doit permettre aux autorités, sur la base des dispositions qu'il contient, de rendre rapidement une décision conforme au droit et opposable aux tiers sur des projets, dans le respect des priorités et des appréciations émises dans ce même plan directeur cantonal, il ne garantit toutefois pas en tant que tel la légalité d'un projet particulier. Il en va de même pour les mises en zone qu'il prévoit.

#### *Déroulement de l'examen*

Le 12 juillet 2019, l'ARE a transmis les documents reçus du canton pour examen aux services fédéraux membres de la Conférence de la Confédération pour l'organisation du territoire (COT) directement concernés. Le 17 juillet 2019, il a également consulté le canton de Vaud en tant que canton voisin. Le présent rapport d'examen rend compte des avis exprimés par les services fédéraux et le canton de Vaud.

Le canton du Valais a été invité à s'exprimer sur la version du rapport d'examen du 13 décembre 2019. Dans sa réponse du 28 janvier 2020, le chef du Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement (DMTE) s'est déclaré d'accord avec son contenu.

## 2 Contenu

### *Description de la modification du plan directeur*

Le site chimique de Monthey compte plus de 2000 collaborateurs sur près de 120 hectares. Quatre sociétés y exploitent en commun diverses infrastructures de transport et de logistique. Le trafic annuel représente environ 17'000 entrées / sorties par le rail et 25'000 mouvements de poids lourds. Selon les explications du canton, l'infrastructure existante pour le transfert rail-route des marchandises ne répond plus aux exigences légales (notamment OPAM) en matière de chargement et de déchargement de matières dangereuses. En effet, les manœuvres ferroviaires, le transbordement rail-route ainsi que l'accès poids lourds se font dans des secteurs d'habitation fortement bâtis.

Dans son « Concept cantonal de la mobilité 2040 », le canton du Valais prévoit un site dédié au trafic combiné dans chacune des trois régions socio-économiques. Celui de Monthey couvrira un territoire allant des rives du Léman jusqu'au-delà de St-Maurice. Ce projet est donc considéré comme un projet d'importance cantonale et régionale. A ce propos, le canton de Vaud relève dans sa prise de position l'opportunité de ce projet pour le développement de la région et l'importance d'une coordination étroite entre les autorités valaisannes et vaudoises pour harmoniser la planification stratégique et la gestion opérationnelle des infrastructures rail-route dans le Chablais en s'appuyant sur le bipôle formé par les sites logistiques de Monthey et de Saint-Triphon.

Le projet du terminal régional de transport combiné de Monthey est inscrit dans la 3<sup>e</sup> génération du projet d'agglomération Chablais Agglo. Il y fait l'objet de deux mesures distinctes, à savoir le terminal régional de transport combiné de Monthey - nouvelle entrée routière (6153.3.095) et le terminal régional de transport combiné de Monthey - parking de la Vièze (6153.3.094). Seule la nouvelle entrée routière est cofinancée par la Confédération. Par contre, le parking a été classé par l'ARE comme mesure non cofinancable. Selon le rapport explicatif, il est prévu d'accroître la capacité globale de stationnement d'une vingtaine de places pour atteindre un total de 513 places. La répartition entre la partie installations de transbordement et la partie voies de réception reste encore ouverte.

Le rapport explicatif vise à démontrer que cette installation répond à un besoin et qu'elle permet, par une implantation judicieuse, d'améliorer la coordination entre l'urbanisation et la mobilité. Le projet de terminal a en effet pour but de réduire les nuisances et les risques pour la population de l'agglomération. Le rapport mentionne que plusieurs variantes de localisation du terminal ont été examinées par la ville de Monthey. L'emplacement retenu au lieu-dit Les Tardys, à proximité du site chimique et des lignes ferroviaires, permet d'éviter la traversée de zones densément bâties et de supprimer les installations de transbordement en centre-ville ainsi que les voies reliant la gare au site chimique. Ces surfaces pourront être requalifiées. Le stockage et les manœuvres ferroviaires se feront dans un lieu sécurisé. La variante retenue réduit ainsi les risques, les nuisances environnementales et les problèmes de trafic au centre-ville.

Le rapport indique que les conflits potentiels avec l'aménagement du territoire, l'agriculture, la forêt, l'environnement, la protection de la nature et du paysage, les installations tierces et les dangers naturels ont été identifiés et que rien n'indique que le projet entraîne des conflits majeurs. Il mentionne certaines mesures prévues pour réduire l'impact du projet, notamment les dispositifs d'étanchéification des voies ferroviaires ainsi que de collecte et de traitement des eaux de ruissellement. Le rapport relève enfin que le projet impacte le réseau de liaisons biologiques d'importance régionale et locale, mais qu'il n'est pas incompatible avec le maintien de la fonctionnalité des liaisons biologiques existantes.

### *Analyse*

La création d'un nouveau terminal combiné rail-route en marge du pôle industriel de Monthey et la construction d'une nouvelle route d'accès doivent permettre de délester le centre-ville et donc de diminuer les effets négatifs induits par le trafic poids lourds et les risques pour la population.

L'utilisation judicieuse et mesurée du sol et la protection des bases naturelles de la vie font partie des principes fondamentaux de la législation sur l'aménagement du territoire (art. 1 et 3, particulièrement art. 3, al. 2, let. a, LAT). En conséquence, la protection des bonnes terres cultivables (et en particulier des surfaces d'assolement) constitue un intérêt prioritaire.

Or, il ressort du dossier que, malgré la réduction opérée au cours de l'élaboration du projet, ce dernier implique encore des emprises sur les surfaces d'assolement (SDA). C'est pourquoi le canton est invité dans le cadre de la planification ultérieure à garantir que soient présentées différentes variantes avec ou sans emprises sur les bonnes terres cultivables, et notamment les SDA, ainsi que soit faite la démonstration d'une utilisation optimale des SDA, si la variante choisie ne permet pas d'éviter leur utilisation. De plus, il devra veiller à ce que la variante choisie réponde à un objectif qu'il estime important.

Au vu du programme contenu dans le rapport explicatif, il conviendra en particulier de justifier l'emplacement de la loge et l'aire d'attente pour les camions (lettre H du schéma p. 2, stationnement en surface) et d'explicitier la pesée des intérêts qui y a conduit, alors qu'une zone de stationnement existe déjà à proximité (lettres E et F de ce même schéma). Il en va de même pour le concept de stationnement prévu pour les employés, dont l'emprise en surface pourrait être optimisée de différentes manières (p.ex. parking en ouvrage, plan de mobilité d'entreprise pour réduire le nombre de places requises). Au sens de l'article 30, alinéa 1<sup>bis</sup>, OAT, ce n'est en effet que si l'utilisation du sol est optimale selon l'état des connaissances que des emprises sur les SDA sont considérées comme acceptables.

Par ailleurs, dans le cas où un projet de modification du plan d'affectation de zones (PAZ) conduirait à restituer à la zone agricole des surfaces actuellement sises en zone à bâtir, la conformité de ces surfaces aux critères de qualité SDA devrait être vérifiée et ces surfaces inscrites, le cas échéant, à l'inventaire cantonal. Il revient au canton de confirmer que les règles de compensation en cas d'emprise sur les SDA fixées dans le PDC soient appliquées.

Enfin, l'ARE rappelle que lors de la création de zones à bâtir, il convient de vérifier que, parmi les principes fondamentaux de l'aménagement du territoire, celui de concentration de l'urbanisation soit respecté et que la nouvelle zone à bâtir ne contribue pas au mitage du territoire.

#### **Réserve**

Le canton est invité dans le cadre de la planification ultérieure à privilégier un emplacement sans emprise sur des surfaces d'assolement pour la loge et l'aire d'attente pour les camions (secteur H). Dans le cas contraire, il est invité à garantir que l'utilisation de ces surfaces réponde à un objectif qu'il estime important et qu'elle se fasse de manière optimale, dans le respect des principes fondamentaux de l'aménagement du territoire.

### **3 Conclusion**

Suite à l'examen effectué, l'ARE propose au DETEC, sur la base de l'article 11, alinéa 2, de l'ordonnance du 28 juin 2000 sur l'aménagement du territoire (OAT; RS 700.1), de prendre la décision suivante :

1. Sur la base du rapport d'examen de l'Office fédéral du développement territorial ARE du 11 février 2020, l'adaptation du plan directeur cantonal valaisan relative à la fiche D.7 Infrastructures de transport de marchandises est approuvée sous réserve du chiffre 2 ci-après.
2. Le canton est invité dans le cadre de la planification ultérieure à privilégier un emplacement sans emprise sur des surfaces d'assolement pour la loge et l'aire d'attente pour les camions (secteur H). Dans le cas contraire, il est invité à garantir que l'utilisation de ces surfaces réponde à un objectif qu'il estime important et qu'elle se fasse de manière optimale, dans le respect des principes fondamentaux de l'aménagement du territoire.

Office fédéral du développement territorial

La directrice



Maria Lezzi

Ittigen, le 11 février 2020