

D.2 Interfaces d'échanges modaux

Rapport explicatif – Aménagement de la gare de Monthey

Etat au: 12.06.2020

Catégorie de coordination : réglée

Contexte

La saturation des transports routier et ferroviaire au Nord du Léman rend nécessaire l'étude d'alternatives, notamment avec le projet de réouverture de la ligne RER Sud Léman. Ce projet prévoit à moyen terme le développement d'une liaison ferroviaire performante entre Genève et Monthey par le Sud Léman, ainsi que sa connexion au RER transfrontalier Léman Express.

En 2003, une étude préalable pour l'analyse et la définition de principe d'aménagement de la place de la gare est lancée par la Ville de Monthey. Cette étude recommandait notamment la fermeture du passage à niveau de la gare CFF au trafic motorisé.

En 2008, un concours d'idées pour l'aménagement de la place de la gare de Monthey a été organisé de manière conjointe par la Ville de Monthey et les Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) dans le but d'évaluer le potentiel constructif du site.

Depuis, une profonde réorganisation des mobilités, avec notamment le déplacement de la gare AOMC sur le site de la gare CFF et le déplacement du terminal actuel de transfert rail-route hors de la ville, a incité la Ville de Monthey, le Service cantonal des routes, transports et des cours d'eau (actuellement Service de la mobilité), le Service cantonal des bâtiments, des monuments et de l'archéologie (actuellement Service immobilier et patrimoine), les CFF et les transports publics du Chablais à lancer, en 2017, une étude-test. Une vision du développement de la place de la gare, de la requalification de la future friche ferroviaire en quartier d'habitation à forte densité, ainsi que du fonctionnement de l'interface modale est ainsi définie.

En 2019, la Ville de Monthey a lancé une étude pour l'élaboration d'un plan d'aménagement détaillé pour le secteur « Gare-Nord », soit la place de la gare et l'interface modale. L'étude est en cours.

Contenu du projet

Aujourd'hui, le site de la gare de Monthey accueille différents réseaux de mobilité à l'échelle régionale, telle que les infrastructures ferroviaires CFF et un bâtiment spécifique abritant les différents services liés, le terminal de transfert rail-route, un terminal de bus et du stationnement pour le transport individuel motorisé.

Une profonde réorganisation des différents types de mobilités (ferroviaire, routière et mobilité douce) et de l'espace de la gare est donc prévue.

Tout d'abord, la relocalisation du terminal hors du centre-ville de Monthey permettra le déplacement du trafic cargo et une réorganisation des quais de la gare de Monthey. En effet, à la libération des voies marchandises CFF, la ligne AOMC 126 (Aigle-Ollon-Monthey-Champéry) sera déplacée et prolongée jusqu'à la gare CFF de Monthey. Les voies AOMC entre Monthey et Collombey seront également déplacées en parallèle des voies CFF actuelles. La nouvelle gare AOMC se situera sur le site de la gare CFF. Il est également prévu la réalisation d'une nouvelle liaison ferroviaire directe d'ici 2022-2023 vers le site chimique et le terminal de transbordement du rail à la route (actuellement sur le site de la gare CFF de Monthey).

De plus, la gare CFF doit être mise aux normes PMR (personnes à mobilité réduite) conformément aux exigences légales (LHand) au plus tard en 2023, avec notamment la création d'un passage sous voies pour les piétons et d'un nouveau quai voyageur à l'Est des voies.

A moyen et long termes, le site de la gare accueillera 7 à 8 lignes de bus en transit et 4 à 5 lignes en terminus. Ces bus s'égrèneront le long du quai ferroviaire pour minimiser la rupture de charge.

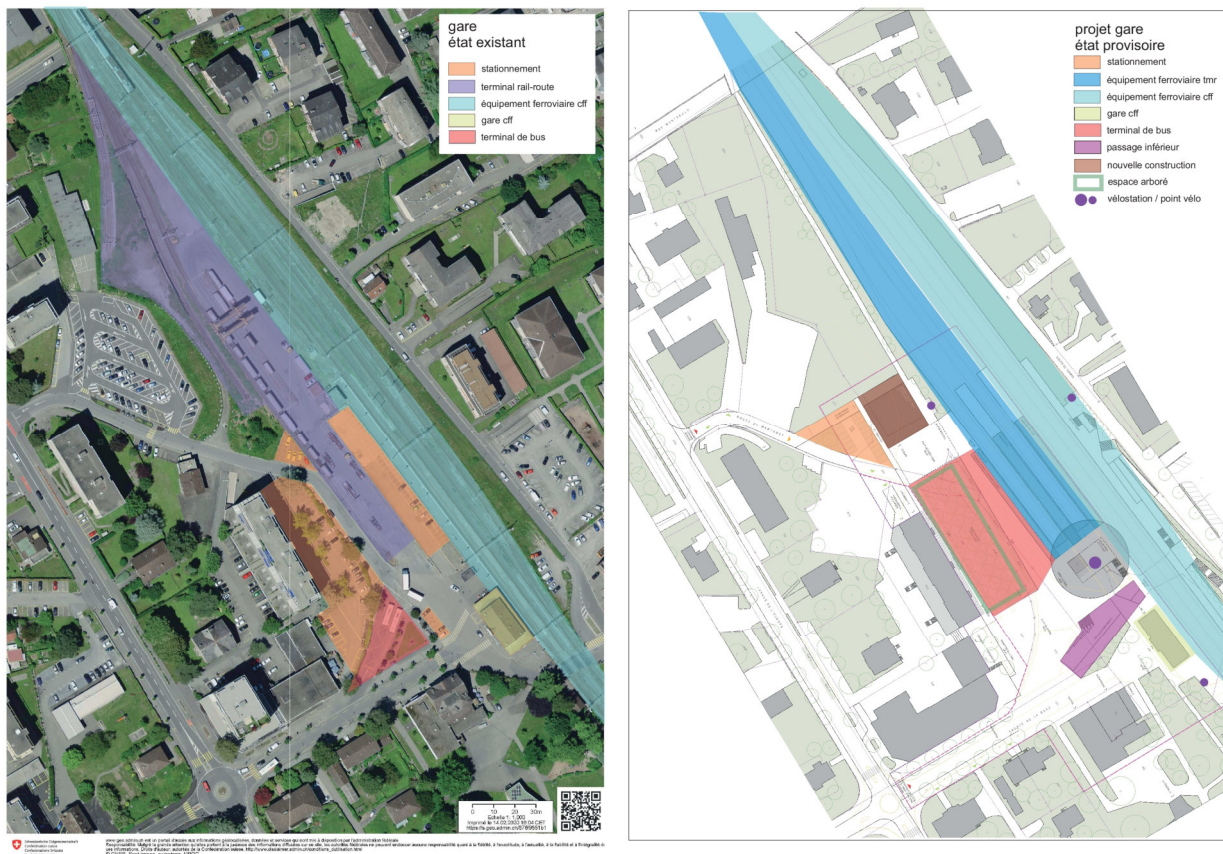
Concernant les infrastructures routières, le passage à niveau au droit de la gare CFF sera supprimé. Il n'y aura donc plus de franchissement routier des voies ferroviaires sur le site de la gare. Le trafic routier motorisé sera reporté sur les autres traversées existantes.

Quant au stationnement et afin de redonner l'espace public aux usagers et à la mobilité douce, le stationnement en surface sera limité aux taxis et aux véhicules en lien avec le service aux infrastructures. Deux stationnements de courte durée et de taille limitée seront aménagés en surface, à proximité du parvis du bâtiment

Rapport explicatif – Aménagement de la gare de Monthey

administratif et à l'Est des voies ferrées, à la rue des Produits. Le stationnement de moyenne et longue durées sera souterrain. A terme la mise en réseau des parkings souterrains des constructions existantes et à venir (plan de quartier voisin) pourrait permettre un accès directement depuis l'avenue de l'Europe.

A l'échelle de la Ville, une liaison pour la mobilité douce est nécessaire pour améliorer la connexion entre le centre-ville et l'Est de la Ville avec, notamment, le centre scolaire (Cycle d'Orientation), le site chimique, le pôle sportif et les quartiers d'habitation. Le passage inférieur nécessaire à la desserte des quais CFF est requalifié en liaison territoriale (structurante à l'échelle de la Ville). Une bonne visibilité depuis l'avenue de la Gare, la générosité des dimensionnements (ampleur des rampes), l'association de la liaison à des espaces de vie (grands, patios, ...) permettent d'assurer le confort des usagers et son statut territorial.



Aujourd'hui, l'espace gare est délimité au Sud et à l'Ouest par les constructions existantes. Le projet précise cette définition par une nouvelle construction au Nord et par des quais couverts à l'Est.

Au Nord, une construction, abritant à ce stade du projet des services publics (police, ORP, ...), ferme l'espace. Elle contribue par sa position et ses dimensions à la définition d'un hypercentre. Elle fait également l'articulation entre l'espace gare et le futur quartier d'habitation (au Nord).

A l'Est, la géométrie des quais très spécifique permet la lecture d'une entité claire qui s'étend au-delà des voies CFF et précise la délimitation de l'espace. De plus, l'aménagement à l'Est des voies par une place minérale, un jardin, un dispositif d'accès au quai, quelques places de dépose et quelques places de stationnement pour les vélos forment le pendant de la place de la gare. Le projet prévoit entre 100 et 200 places pour les vélos. Quelques places sont prévues en surface. Les autres sont logées dans une vélo-station aménagée en souterrain et accessible depuis le passage inférieur.

Au Sud, la perméabilité avec le parc du Cinquantoux est améliorée et favorise un équilibre et une transition adéquate entre espace vert et espace minéral.

Rapport explicatif – Aménagement de la gare de Monthey

Sur l'espace gare, un grand espace arboré fait la transition entre la place de la gare proprement dite et le parvis du bâtiment administratif.

La place de la gare se caractérise par une place minérale dépouillée pour faciliter la fluidité des mobilités. Un passage inférieur aux dimensions généreuses et agrémenté de gradins et d'espaces verts assure la liaison urbaine entre l'Est et l'Ouest des voies ferrées. Il forme le centre de gravité de la place.

Un couvert de grande hauteur et de forme libre offre aux usagers des services (billetterie, liaison verticale, ...) à l'abri des intempéries.

Les rez-de-chaussée des constructions délimitant l'espace gare sont affectées à des fonctions commerciales et/ou publiques. Ils se prolongent sur l'espace public de la gare (terrasses, espaces de vente, ...). Au pied des façades, des espaces verts font la transition entre la dimension territoriale de la place de la gare dépouillée et l'échelle domestique des terrasses des commerces.

Coordination spatiale dans le cadre de la planification directrice cantonale

- I. *le projet est défini comme d'importance cantonale et/ou cofinancé par la Confédération via les projets d'agglomération et/ou par la loi fédérale sur les chemins de fer ;*

L'interface de la gare CFF/AOMC de Monthey fait l'objet de la mesure 9.2 « Interface à la gare CFF/AOMC de Monthey » dans le projet ChablaisAgglo de troisième génération. Le coût estimé de cette interface est de 4'000'000.- frs et sera subventionné à hauteur de 35% par la Confédération.

- II. *le choix de la variante retenue optimise les fonctions de mobilité et d'activité socioéconomique de la zone d'influence du projet, et respecte le principe du développement vers l'intérieur ;*

Une étude-test a permis de définir une vision globale concernant le site de la gare, ayant comme enjeu l'aménagement de la place de la gare, la création d'une interface modale, la densification du site de la gare et la création d'un nouveau pôle urbain et d'une liaison de mobilité douce. Elle a permis d'affiner la vision communale du développement du site de la gare en 5 points : la liaison urbaine Ouest-Est, la place de la gare, le quartier de logements, les accès motorisés et le stationnement, ainsi que la liaison mobilité douce Nord-Sud.

Le déplacement du transbordement de marchandises rail-route hors du centre-ville permet le regroupement sur le même site des gares voyageurs CFF et AOMC, ainsi que l'aménagement d'un quai « recto-verso » d'un côté pour les usagers des bus, de l'autre pour ceux des trains et assure aux usagers de bonnes conditions de transbordement rail – rail ou rail – bus. Les quais des lignes de bus régionales en terminus sont aménagés dans le périmètre de la gare. Les arrêts des bus urbains seront aménagés à la gare ou à proximité immédiate du périmètre de la gare sur le réseau existant.

La suppression du passage à niveau reporte le trafic automobile de transit sur les autres traversées existantes. L'espace gare est ainsi dévolu au transport public et à la mobilité douce.

Le nouveau passage inférieur assurant une desserte des quais est redimensionné pour devenir une liaison urbaine pour la mobilité douce entre l'Est et l'Ouest de la Ville. La mise en place de rampes et un dimensionnement généreux du franchissement des voies assurent un parcours fluide et atténué de manière significative la césure spatiale liée aux voies de chemin de fer. Les aménagements tiennent également compte de la future liaison de mobilité douce Nord-Sud entre le parc du Cinquantoux et ses équipements publics et le village de Collombey.

Un quartier d'habitation à forte densité est prévu sur les friches ferroviaires qui seront rendues disponibles, au Nord du site. Le plan de quartier qui sera réalisé sur des terrains d'institution publique (Ville de Monthey et CFF) précisera ce développement.

Le développement d'une interface modale performante, la construction d'un bâtiment administratif regroupant différents services à la population (police, ORP, ...), le développement d'un quartier d'habitation

Rapport explicatif – Aménagement de la gare de Monthey

à forte densité va générer une forte fréquentation du site, tant par les usagers que par les employés qui y travailleront. Ces conditions-cadres permettent de soutenir les commerces existants, d'assurer leur pérennité et d'attirer de nouveaux services.

Ces conditions-cadres sont favorables à la création d'un réel pôle de développement.

III. les conflits potentiels avec l'aménagement du territoire, l'environnement (p.ex. risques majeurs, bruit, eaux), la protection de la nature et du paysage (p.ex. IFP, IVS, ISOS, biotopes), les installations tierces et les dangers naturels ont été identifiés, et rien n'indique que le projet entraîne des conflits majeurs ;

Le site de la gare CFF de Monthey n'est concerné par aucun périmètre IFP ou biotope, ni soumis aux inventaires IVS ou ISOS, ni aux dangers avalanche ou instabilité de terrain. Il est soumis partiellement au danger inondation faible et résiduel de la Vièze. De plus, le déplacement du transbordement de marchandises rail-route hors du centre-ville (mesure 9.8 du projet ChablaisAgglo 3) permet de libérer de nouvelles surfaces constructibles autour de la gare CFF et d'éloigner définitivement les dangers et nuisances liés au transport des marchandises des zones bâties, conformément aux dispositions légales en vigueur (OPAM).

Une zone archéologique et un chemin pédestre principal inscrit dans le plan des réseaux de chemins pour piétons et chemins de randonnée pédestre homologué de la commune de Monthey sont concernés par le projet. Les mesures à prendre lors des travaux seront définies dans le cadre de l'autorisation de construire concernant ces deux objets. De plus, le chemin pédestre principal est maintenu suite à la réalisation du projet.

La réalisation du projet devra être conforme au plan des réseaux de chemins pour piétons et de randonnée pédestre en vigueur de la commune de Monthey.

IV. la cohérence entre interface et réseaux de mobilité est vérifiée, par exemple au travers d'un projet d'agglomération ou d'un plan directeur intercommunal.

La cohérence à l'échelle plus vaste du territoire est vérifiée au travers du Projet d'agglomération Chablais de troisième génération (ChablaisAgglo 3). Selon la mesure 9.2 « Interface à la gare CFF/AOMC de Monthey » du projet ChablaisAgglo 3, le projet améliore les conditions de correspondance des voyageurs et l'efficacité du système de transport en connectant des lignes de train CFF et AOMC et le réseau de bus d'agglomération.

Conformément à la mesure 3.1 « Développement du réseau de bus d'agglomération » du projet ChablaisAgglo 3, le projet coordonne l'offre de chemin de fer et des bus (complémentarité, correspondance aux noeuds).

En améliorant les liaisons de mobilité douce en les rendant attractives et sûres, le projet est également conforme à d'autres mesures du projet ChablaisAgglo 3, notamment la 4.1 « Extension des cheminements de MD le long des voies ferrées à Monthey » et la 6.3 « Liaison principale de mobilité douce entre Monthey et le Rhône ».

Conditions et charges à respecter dans la suite de la procédure

Actuellement en cours d'élaboration, le plan d'aménagement détaillé (PAD) de la gare CFF de Monthey semble être conforme au PAZ et RCCZ en vigueur de la commune de Monthey. Le PAD sera soumis à la procédure usuelle 33 LcAT et suivants. De plus, le rapport 47 OAT contiendra une notice d'impact qui précisera la conformité aux bases légales liées aux questions environnementales. A ce stade de l'étude, il n'y a pas d'incompatibilité avec le projet tel que développé.

Enquête publique

La population aura l'occasion de se prononcer lors de la mise à l'enquête publique du présent rapport explicatif, puis lors de la mise à l'enquête du PAD.

Etat de la coordination

Les diverses études menées laissent apparaître que le classement en « coordination réglée » est justifié.

Documentation

Ville de Monthey, CFF, TPC, SDM, SBMA, **Monthey aménagement de la gare CFF**, Etude-test : Mandat d'idées à deux degrés, mise à jour 2020

Cartes

Cf. annexe

Annexe

