



Objectif: votre sécurité

Une gare unique CFF - TPC verra le jour sur le site de l'actuelle gare CFF de Monthey

LE VISAGE DU PROJET

Plan général

Page 10 - 11

MOBILITÉ MONTHEY-COLLOMBEY

Entretien avec les présidents

Page 12 - 13

Le projet en quelques chiffres

184

millions de francs

Le coût du projet selon la répartition suivante :
1.5% Collombey-Muraz, 3% Monthey
10.5% Canton du Valais, 85% Confédération

4.3

Longueur totale du nouveau tracé en km

Dont 0,9 km de tronçons souterrains

3.1

Longueur en km des nouvelles pistes à mobilité douce

04

ÉDITO

05

UN TRACÉ SÉCURISÉ ET UN SERVICE AMÉLIORÉ

08

CHANGER LE VISAGE DE COLLOMBEY

09

UNE GARE UNIQUE ET UNE NOUVELLE HALTE À MONTHEY

10

LE VISAGE DU PROJET

12

ENTRETIEN AVEC LES PRÉSIDENTS

14

UNE LIGNE QUI BOUGE AU FIL DU TEMPS

15

QUELS CHANGEMENTS POUR LES USAGERS

16

UNE MOBILITÉ REPENSÉE

17

OBJECTIFS DU PROJET

18

UNE NOUVELLE ENTRÉE POUR LES DEUX COMMUNES

19

CALENDRIER

20

AGENDA

IMPRESSUM

Edition: TPC Transports Publics du Chablais SA

Conception et graphisme: Boomerang Marketing SA

Rédaction: Chloé Veuthey

Photos: Maxime Schmid, Valentin Flauraud et Association du Vieux-Monthey

Vues 3D: Bonnard + Woeffray Architectes

Impression: Imprimerie Montfort SA

Distribution: tous ménages des communes de Monthey et Collombey-Muraz

ÉDITO

Connecter de manière optimale le Valais et ses différentes régions constitue un enjeu majeur pour le développement économique et social de notre canton. Or les défis de mobilité sont multiples et de plus en plus complexes. Il s'agit d'assurer le maintien des infrastructures de transport et de l'offre de mobilité, de les faire évoluer en intégrant les changements technologiques, environnementaux et sociétaux : les transports publics doivent non seulement être sûrs et efficaces, ils doivent également être accessibles à toutes et à tous.

« Sécuritaires avant tout, les aménagements prévus profiteront également à la mobilité douce et à la convivialité en général. »

Le projet de sécurisation de l'AOMC concrétise cette vision cantonale. Tout en accompagnant le développement démographique du Chablais, il s'intègre dans l'approche que le canton promeut en favorisant les interconnexions entre les différentes offres de transports publics régionales. Sécuritaires avant tout, les aménagements prévus profiteront également à la mobilité douce et à la convivialité en général.

Ce projet majeur a bénéficié d'un fort engagement des Transports Publics du Chablais, du canton du Valais, des communes et surtout de l'Office fédéral des transports qui a été très réceptif aux souhaits des différents partenaires. Sa mise à l'enquête publique est une étape importante qui marque la volonté de finaliser, en accord avec les habitants et les utilisateurs, l'organisation de la mobilité chablaisienne pour les décennies à venir.



FRANZ RUPPEN
Conseiller d'Etat, chef
du Département de la
mobilité, du territoire
et de l'environnement
de la canton du Valais



OLIVIER FRANÇAIS
Président des TPC,
Conseiller aux Etats,
Membre de la Commission
des transports et des
télécommunications

Dévoiler à la population un projet sous la forme d'enquête publique équivaut, pour tous ceux qui y travaillent depuis de nombreuses années, à une étape majeure dans le calendrier de réalisation d'un tel projet.

Ce gigantesque dossier de sécurisation, déposé en 2018 déjà à l'Office fédéral des transports, a bénéficié de nombreuses adaptations en prenant compte des retours de consultations et l'horizon de sa réalisation se rapproche. Le financement est toujours assuré à 85 % par la Confédération, 10,5 % par le Canton du Valais et 4,5 % par les communes de Monthey et Collombey-Muraz.

« Pour les TPC, il s'agit d'un défi d'organisation et de planification. »

De nombreuses personnes vont œuvrer à sa réalisation. L'AOMC 2030 va changer la mobilité dans le Chablais et rapprocher les pôles de Monthey et de Collombey-Muraz d'Aigle et de l'axe du Simplon en offrant un tracé sécurisé et plus rapide de l'ordre de 5 minutes. Ce sera également une plus-value sécuritaire indispensable pour nos conductrices de trains.

L'avancement de la procédure et des travaux fera l'objet d'une communication soutenue à l'instar de ce magazine distribué à chaque ménage. Les TPC vont tout mettre en œuvre pour concrétiser ce projet dans le respect des citoyens-nes, des voyageurs-ses, des collaborateurs-trices et de l'environnement. Ainsi ce nouveau projet offre, notamment, des solutions pour minimiser les impacts environnementaux tels que la réduction du bruit et de la pollution lumineuse.

En restant constamment à disposition, je vous souhaite, au nom des TPC, de découvrir ce projet et ses opportunités en parcourant cette publication !



Un tracé sécurisé et un service amélioré

La modification du tracé de l'AOMC vise en premier lieu à assurer la sécurité. L'offre de transport sera remodelée et fortement améliorée à la faveur des nouvelles infrastructures.

Sécuriser le tronçon c'est l'objectif n°1



Actuellement, le train traverse le village de Collombey en empruntant la même voie de circulation que les autres modes de transports.

Le nouveau tronçon sera aménagé entre le carrefour du Corbier, sur la commune de Collombey-Muraz, et la gare CFF de Monthey. Une partie du trajet se fera en souterrain et les voies de l'AOMC longeront celles des CFF.

« Le but des futurs travaux est de séparer la circulation du train afin d'améliorer la sécurité du trafic en créant une voie en site propre pour l'AOMC », explique Jean-Bernard Duchoud, le chef du projet aux Transports Publics du Chablais (TPC).

Repenser la mobilité

« Ce remaniement représente une opportunité unique pour repenser la mobilité au sein d'un territoire qui a connu des mutations notoires au cours de ces dernières décennies et offrir à

la population un réseau de transports publics efficace et accessible à toutes et tous », se réjouit Grégoire Praz, directeur des Transports Publics du Chablais (TPC).

Outre l'amélioration des cadences et temps de parcours, l'accès aux infrastructures de transport par les

personnes à mobilité réduite sera assuré.

Certaines gares et haltes seront abandonnées au profit de nouvelles où les usagers pourront accéder directement aux autres offres de transport public régionales (RegionAlps, MobiChablais).

À la hauteur de l'ancienne usine Giovanola, une nouvelle halte verra le jour. Elle permettra de desservir le quartier des Dailles et les centres commerciaux et assurera le raccordement de la ligne à destination de Champéry. A Monthey et au Corbier, les gares CFF, AOMC et bus seront concentrés aux mêmes endroits.

Efficacité et transparence

Mis à l'enquête une première fois en 2018, le projet de sécurisation de la ligne AOMC a ensuite été suspendu pour y apporter des améliorations prenant en compte les retours de

« De nombreux passages à niveau routiers non sécurisés donnent fréquemment lieu à des collisions et représentent un réel danger pour les automobilistes, les cyclistes et les piétons »

Jean-Bernard Duchoud
Chef du projet aux TPC

consultations des offices fédéraux et cantonaux, ainsi que les différentes oppositions.

Au vu du nombre de modifications apportées et dans un souci de transparence – notamment pour les riverains directement concernés par les travaux – le projet fait l'objet d'une nouvelle mise à l'enquête, soumise à la consultation publique fin 2022.

« Avec cette démarche, les Transports Publics du Chablais souhaitent acquérir le soutien et l'adhésion de la population de toute une région pour ce projet d'envergure qui profitera à la mobilité de toutes et tous », note Olivier Français, président du Conseil d'administration des TPC.

Le calendrier du projet prévoit un début des travaux fin 2024 pour une mise en service du tracé de plaine en fin 2028 et une année plus tard pour le raccordement à la vallée.



Halte souterraine de Collombey

Changer le visage de Collombey

Les changements seront de taille pour le village de Collombey puisque les voies le traversant depuis plus de cent ans seront supprimées après la construction du nouveau tracé.

L'aménagement et la mobilité au centre du village pourront être complètement repensés, faisant la part belle à la mobilité douce et à la convivialité.

A la hauteur du Corbier, l'AOMC plongera sous la terre pour en ressortir au niveau de St-Didier et poursuivre son chemin le long des voies CFF jusqu'à la gare de Monthey. La nouvelle halte souterraine de Collombey, située sous la future place du Corbier, rendra aisé le transfert des usagers entre la ligne AOMC et la ligne RegionAlps du Tonkin.

Le développement urbain et démographique qu'a connu la commune de Collombey-Muraz ces quinze dernières années rend ces travaux de sécurisation indispensables.

Ce sont plus de **15'000** véhicules qui traversent quotidiennement la zone.

La nouvelle offre de transports publics qui sera développée dans le sillage de ces travaux de sécurisation – dont des cadences au quart d'heure aux heures de pointe pour rallier Monthey ou Aigle – pourra séduire un nombre croissant d'usagers et permettre aux habitants de ce pôle périurbain d'adopter des habitudes de transports plus durables.

Une gare unique et une nouvelle halte à Monthey

La gare unique de Monthey, avec son nouveau bâtiment pour les voyageurs, se muera en un véritable pôle régional de transports publics assurant les liaisons avec les trains AOMC et RegionAlps, les bus urbains MobiChablais, les bus CarPostal et les taxis.

Dans le cadre de la mise en conformité de la gare CFF pour les personnes à mobilité réduite, un nouveau passage sous-voie permettra de rejoindre les quais de façon sécurisée. Piétons et vélos pourront y transiter. Le passage à niveau routier sera supprimé et le trafic motorisé détourné.

La gare AOMC de Monthey-Ville ainsi que la halte Monthey En Place seront supprimées et les bus urbains de

L'aménagement du secteur pour la mobilité douce est également prévu afin de faciliter l'accès aux grands magasins situés à proximité.

MobiChablais assureront le transport des voyageurs depuis et vers ces lieux.

Sur le nouveau tracé de l'AOMC, une toute nouvelle halte sera construite au niveau de l'ancienne usine Giovanola. Elle permettra de desservir les quartiers des Dailles et de Clos-Donroux et d'accéder aux centres commerciaux. La zone dans laquelle elle s'implante possède un fort potentiel de développement notamment au niveau des habitations.

Cette halte abritera deux lignes, celle qui relie Aigle et Monthey, et celle qui part de Monthey en direction de la Vallée d'Illeiez. Cette dernière sera entièrement enterrée entre la gare de Monthey Giovanola et la ligne actuelle.



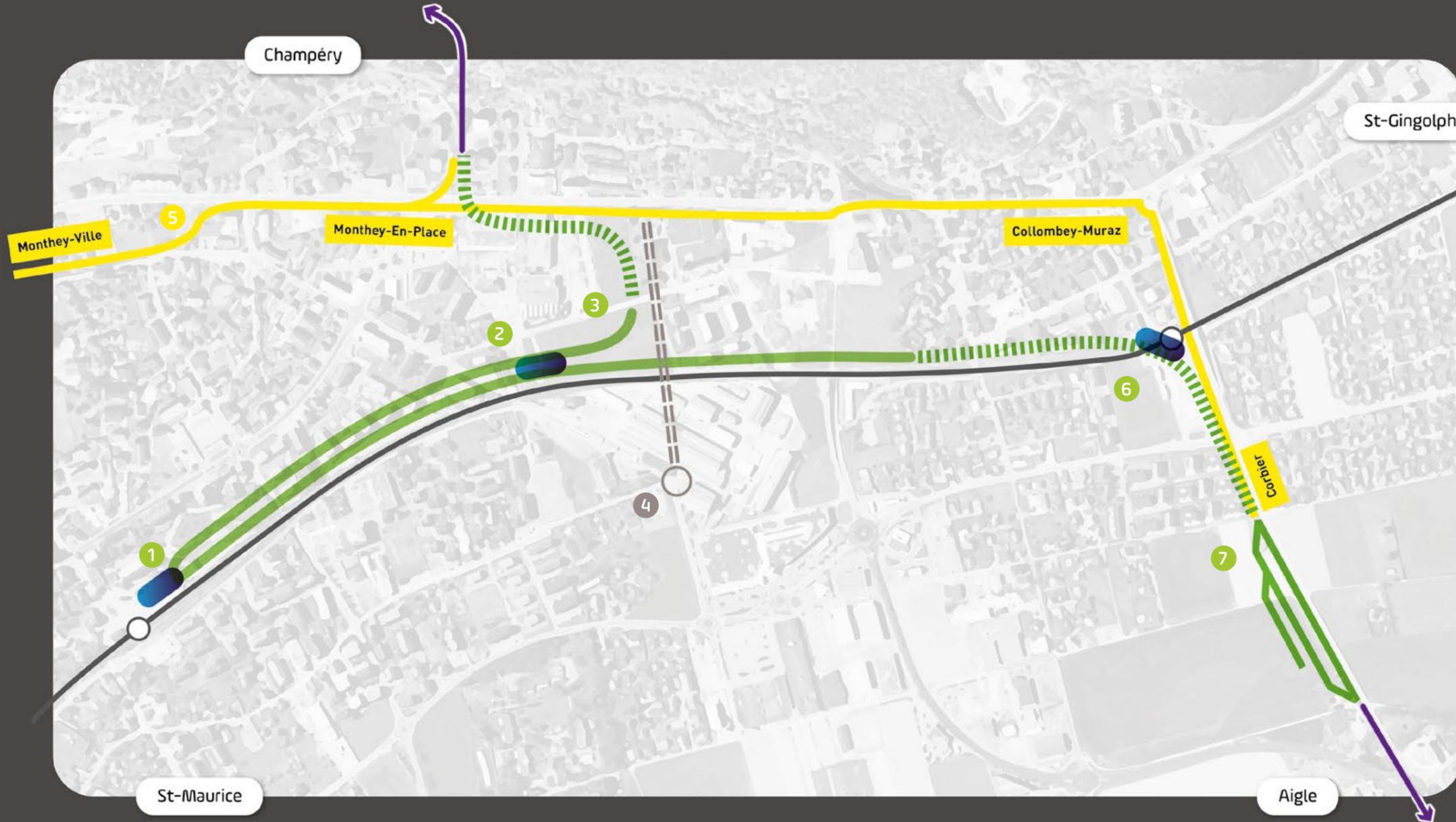
Visualisation gare de Monthey

Le visage du projet

Entre le projet de 2018 et sa nouvelle mouture soumise à la consultation publique en novembre 2022, de nombreuses améliorations ont été apportées notamment grâce aux retours de consultations du Canton et de la Confédération et aux différentes oppositions de riverains. Au nombre de 60, ces améliorations concernent l'environnement, la sécurité et des aspects techniques.

-  AOMC - TRACÉ EXISTANT
-  AOMC - TRACÉ ACTUEL À DÉMOLIR
-  AOMC - NOUVEAU TRACÉ
-  AOMC - NOUVEAU TRACÉ SOUTERRAIN

-  AOMC - NOUVEAUX ARRÊTS
-  LIAISON CLOS-DONROUX
-  LIGNE ET ARRÊTS CFF



4 LIAISON DE CLOS-DONROUX

- Il s'agira d'une nouvelle entrée au Nord de la ville de Monthey
- Un nouveau passage sous-voie sera construit et l'actuel sera supprimé pour plus de fluidité
- Des voies mobilité douce de 4,10 mètres de part et d'autre de la chaussée
- Des parois antibruit seront construites le long de la liaison

5 RÉAMÉNAGEMENT DE L'ANCIEN TRACÉ

- La modification du tracé de l'AOMC vise à sécuriser le tronçon
- Le but est de séparer la circulation du train en créant une voie propre à l'AOMC
- L'ancien tracé fera place à des voies de mobilités douces dans le cadre du réaménagement de la route cantonale Monthey-Collombey

6 CORBIER

- Une nouvelle gare souterraine sous les voies CFF au quartier du Corbier
- Une nouvelle voie depuis le carrefour du Corbier jusqu'à la gare de Monthey
- L'AOMC ne traversera plus le village de Collombey

1 GARE DE MONTHEY

- Une gare unique AOMC-CFF
- 3 nouveaux quais AOMC dont un quai commun avec la ligne CFF et un autre avec les bus urbains
- Un nouveau bâtiment voyageurs

2 MONTHEY-GIOVANOLA

- Une halte au centre d'un quartier à fort développement
- Un arrêt qui permettra un accès aux grands magasins
- Un nouveau passage sous-voie pour les mobilités douces

3 LIAISON VAL-D'ILLIEZ

- Un nouveau tracé souterrain entre Monthey-Giovanola et la ligne actuelle
- Assainissement du passage inférieur du Racco

7 LES CARTES

- Construction d'un nouveau croisement pour garantir l'horaire
- Réalisation d'une voie de garage et d'un point d'appui en dehors des zones habitées pour réduire les nuisances

Que représente ce projet pour vos communes ?

OLIVIER TURIN

Tout d'abord la sécurité. Un autre grand avantage est le gain de temps qui rendra le transport plus efficace pour les usagers. Mais ce projet est surtout une immense opportunité de pouvoir redessiner les contours du village de Collombey.

La suppression des voies de l'AOMC de la route cantonale permettra de requalifier cet axe qui représente aujourd'hui une césure. Le but est d'en faire un trait d'union. Différents modes de transports pourront s'y côtoyer et le trafic motorisé pourra y être régulé et sécurisé.

STÉPHANE COPPEY

La sécurité est le moteur de départ de ce projet. Pour rappel, c'est l'Office fédéral des transports (OFT) qui a imposé au Transports Publics du Chablais (TPC) la sécurisation de ce tronçon. Le tracé aurait pu rester le même, moyennant cependant des contraintes parfois très lourdes, mais l'option a été prise d'avoir une réflexion beaucoup plus large et de redéfinir le tracé sur l'ensemble de nos deux communes.

Monthey et Collombey-Muraz ne sont pas sur la ligne du Simplon et en souffrent quelque peu. Un parcours plus rapide, avec des cadences au quart d'heure, fera de l'AOMC une sorte de RER Monthey-Aigle. Une nécessité pour nos communes qui ensemble représenteront bientôt près de 30'000 habitants.

Le projet de sécurisation de la ligne AOMC entre Collombey-Muraz et Monthey s'inscrit dans un territoire en pleine mutation.

Quels sont les principaux enjeux liés à la mobilité aujourd'hui ?

OLIVIER TURIN

Nous n'avons en effet pas d'autre choix que de nous orienter vers les transports publics. Dans leur planification, nos deux communes donnent d'ailleurs déjà la priorité au développement des transports publics et de la mobilité douce plutôt qu'au transport individuel motorisé.

STÉPHANE COPPEY

Nous devons proposer à la population des transports publics de qualité. A un moment donné, on peut construire toutes les routes que l'on veut, cela ne va pas régler le problème des bouchons aux entrées de villes aux heures de pointe. Mais pour que les gens utilisent les transports publics, ils doivent être efficaces. Le projet AOMC s'inscrit pleinement dans cette réflexion.

La mobilité douce justement, quelle place prend-elle dans vos communes ?

OLIVIER TURIN

La commune de Collombey-Muraz met l'accent sur la mobilité douce depuis plusieurs années déjà. Nous travaillons sur des cheminements en ligne directe avec les autres communes de plaine. Le déplacement de la voie AOMC nous permet de réfléchir aux différentes connectivités avec la route cantonale et les grands axes transversaux.

STÉPHANE COPPEY

La réflexion sur la mobilité douce doit se faire de manière régionale, encore plus fortement entre Monthey et Collombey-Muraz. Qu'il s'agisse de la route cantonale ou de la voie qui longe les CFF, nos deux communes étudient ensemble ces questions.

Quels échos ont ces initiatives dans la population ?

OLIVIER TURIN

Nos deux communes deviennent des pôles urbains et cela conduit à changer les habitudes de la population avec le développement d'une autre perception de la mobilité. Nous sommes dans une vraie mutation.

STÉPHANE COPPEY

Les aménagements en faveur de la mobilité douce sont toujours appréciés par la population qui souhaite des axes sécurisés, en site propre. Concernant les transports publics, l'idée doit encore faire son chemin, les gens délaisseront leur véhicule privé uniquement s'ils disposent de transports publics performants.

Quelles seront les conséquences du nouveau tracé AOMC pour le centre du village de Collombey ?

OLIVIER TURIN

La requalification de la route cantonale permettra de faire émerger un nouveau projet pour le centre du village. Mais le déplacement de la ligne AOMC va aussi redéfinir les centralités. Le quartier du Corbier, où se trouvera la nouvelle gare, constitue un vrai pôle de développement, avec des bâtiments à vocation publique et culturelle.

Que deviendra la gare du centre-ville de Monthey, qui sera supprimée ?

STÉPHANE COPPEY

Cet endroit restera un lieu fort pour les transports publics puisque l'arrêt de bus restera. Une liaison avec la gare CFF avec une cadence au quart d'heure est déjà mise en place. Réunir trains, bus et taxis à l'emplacement actuel de la gare CFF a l'avantage de créer un vrai hub de transports publics à proximité du quartier sous-gare, qui a connu un fort développement ces dernières années et où se concentrent de nombreuses places de travail.

« L'AOMC va devenir un RER entre Aigle et Monthey »

STÉPHANE COPPEY
Président de Monthey

« Il s'agit d'une immense opportunité de redessiner le visage de Collombey. »

OLIVIER TURIN
Président de Collombey-Muraz

Une ligne qui bouge au fil du temps...

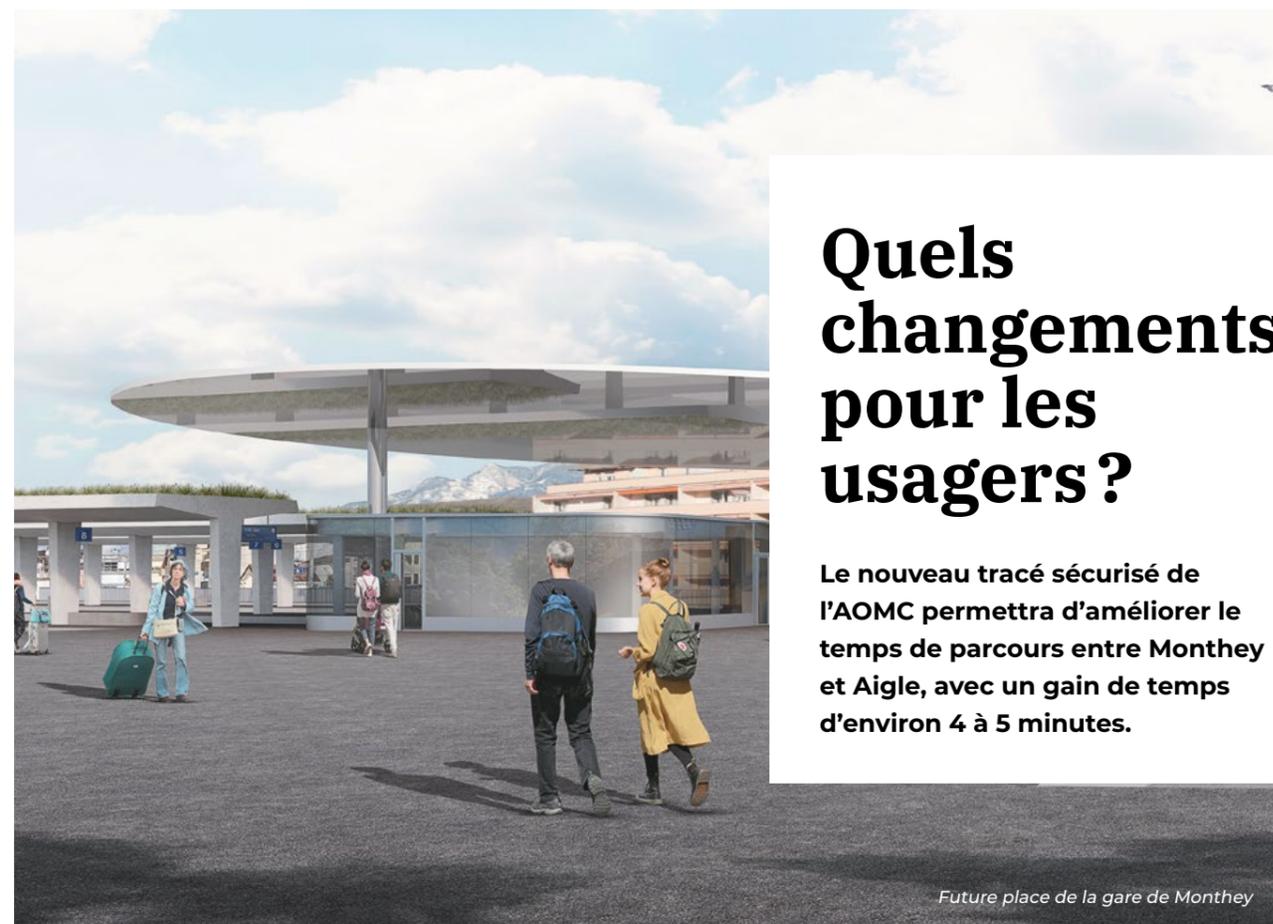


Photo : Association du Vieux-Monthey

La ligne de la compagnie AOM (Aigle-Ollon-Monthey) est inaugurée en 1907. L'année suivante, le transport ferroviaire entre Monthey et Champéry est rendu possible par la compagnie MCM (Monthey-Champéry-Morgins). Les deux compagnies de chemin de fer fusionnent en 1946 pour devenir l'AOMC.

A l'origine, le terminus de l'AOM se situe sur la place centrale de Monthey. En 1909, la compagnie MCM met en service le raccordement de sa ligne à la gare CFF de Monthey. Les trains circulent sur l'actuelle avenue de la gare. Cette liaison sera supprimée en 1976. Entre 1985 et 1987, la gare de Monthey-Ville est déplacée et les actuelles infrastructures situées au Crochetan sont construites. Le tronçon

de la traversée du village de Collombey n'a pas été modifié depuis son origine et circule sur la route cantonale, partageant la chaussée avec le trafic automobile. L'important développement qu'a connu la commune ces dernières décennies rend impératif la modification du tracé afin d'assurer la sécurité de toutes et tous.



Quels changements pour les usagers ?

Le nouveau tracé sécurisé de l'AOMC permettra d'améliorer le temps de parcours entre Monthey et Aigle, avec un gain de temps d'environ 4 à 5 minutes.

Future place de la gare de Monthey

Les cadences seront augmentées aux heures de pointe avec l'objectif d'une liaison tous les quarts d'heure entre les deux villes chablaisiennes avec une offre de trains directs. La capacité des trains pourra elle aussi être revue à la hausse en fonction de la fréquentation, grâce à de nouveaux quais plus longs.

Les infrastructures planifiées sont conçues pour assurer l'accès universel aux services de transports et répondent aux exigences de la Loi fédérale sur l'égalité pour les handicapés.

Depuis ces deux gares, les correspondances seront assurées avec l'AOMC, la ligne régionale CFF RegionAlps, les bus urbains MobiChablais et les bus CarPostal. L'offre de ces derniers sera adaptée par les communes en fonction des nouveaux besoins. Pour pallier la suppression de la gare de Monthey-Ville, une liaison par bus entre le centre-ville et la gare CFF sera assurée toutes les 5 à 10 minutes.

Le nouveau tracé permettra de ramener le temps de parcours Aigle-Champéry à moins de 1 heure, améliorant ainsi l'attrait de la ligne.

Dans les nouvelles gares de Monthey et Collombey, l'accueil des usagers sera améliorée notamment pour les personnes à mobilité réduite.

Une mobilité repensée

Le projet de sécurisation de l'AOMC permettra d'améliorer la desserte de l'agglomération en mobilité douce mais aussi d'optimiser les liaisons routières.

L'aménagement de la nouvelle liaison de Clos-Donroux et la suppression des voies de l'AOMC de la route cantonale RC 302 reliant Collombey au centre-ville de Monthey créent l'opportunité de développer un projet transversal de réaménagement de la traversée routière des deux communes, mêlant aménagement paysager, gestion des flux de mobilité, urbanisme et ingénierie civile.

Qu'il s'agisse de places, de parcs, de rues, de squares ou de jardins, les espaces publics sont autant de lieux de respiration devenus nécessaires à une bonne qualité de vie dans un environnement qui se densifie.

La réflexion sur la mobilité douce doit se faire de manière régionale, encore plus fortement entre Monthey et Collombey-Muraz. Qu'il s'agisse de la route cantonale ou de la voie qui longe les CFF, nos deux communes étudient ensemble ces questions

Stéphane Coppey
Président de Monthey

Fort de ce constat, «Le Service cantonal de la mobilité (SDM) a entrepris un important travail d'études et de réalisations, en particulier sur les routes cantonales en traversée de localités» indique Vincent Pellissier, chef de service du SDM et ingénieur cantonal. Le périmètre Monthey-Collombey a par ailleurs la particularité d'être le plus grand du canton en superficie.

Une étude menée actuellement sur les deux communes vise à proposer un projet de requalification du tronçon de la route cantonale Monthey - Collombey, intégrant notamment le réaménagement de ses abords afin de faire de ce tronçon un véritable trait d'union entre Collombey et Monthey.



Vue aérienne du secteur Monthey-Giovanola

Les opportunités offertes par le projet

De telles possibilités de réaménagement sont rares et les objectifs du projet sont par conséquent ambitieux. Parmi eux, nous pouvons citer :

- 1 — Assurer la sécurité de tous les usagers, notamment aux points de liaison avec les autres axes
- 2 — Organiser les différentes mobilités afin d'offrir la juste place à chacune, notamment en favorisant le report du trafic de transit vers le réseau structurant supérieur (autoroute)
- 3 — Mettre en lien les cœurs des deux localités par la mobilité douce et les transports publics et leur donner une qualité supplémentaire en offrant de nouveaux usages à la population
- 4 — Valoriser les abords de la liaison mobilité douce et routière de Clos-Donroux, pour profiter autant aux usagers qu'aux habitants
- 5 — Intégrer le nouveau tracé de l'AOMC aussi bien sur le plan fonctionnel que paysager
- 6 — Garantir une accessibilité pour tous
- 7 — Proposer des solutions pour minimiser les impacts environnementaux (végétalisation des abords et réduction de la chaleur, réduction du bruit, réduction de la pollution lumineuse avec un éclairage optimisé, etc.)



Mobilité douce à Saint-Didier

Une nouvelle entrée pour les deux communes

La liaison mobilité douce et routière de Clos-Donroux constituera une nouvelle entrée pour les deux communes (au nord de Monthey, au sud de Collombey-Muraz). Elle reliera l'est et l'ouest de l'agglomération non seulement pour le trafic motorisé mais aussi pour les modes de transport doux, avec deux bandes de 4 mètres de larges dédiées aux piétons et aux cyclistes.

« Grâce au projet de l'AOMC, l'entrée nord de la ville, libérée de l'emprise du rail, sera améliorée et requalifiée. De plus, la nouvelle route de Clos-Donroux, équipée de deux pistes cyclables, complètera avantageusement l'offre et les axes de cheminement de mobilité douce de notre réseau »

Gilles Cottet,
Conseiller Municipal en charge des Infrastructures, de la Mobilité et de l'Environnement

Le cœur du village de Collombey pourra être complètement repensé à la faveur du déplacement de la ligne AOMC. Actuellement, il se caractérise par la présence des institutions traditionnelles et des collectivités publiques (maison de commune, église,...) qui témoignent de la permanence de ce centre dans l'histoire locale et les mobilités motorisées et le stationnement ont pris leur place dans les interstices disponibles entre les constructions.

« Un des objectifs du conseil municipal de Collombey-Muraz est de redéfinir les espaces publics connexes au projet de requalification de l'axe routier pour offrir des espaces de meilleure qualité. L'aménagement de ces surfaces permettra, d'une part, de créer un trait d'union entre les côtés est et ouest du village actuellement coupé en deux par la route cantonale, et d'autre part, d'amorcer une connexion en direction de la gare CFF de Collombey et la nouvelle halte AOMC qui constituera un pôle d'échange central pour le village au terme de la sécurisation de la ligne AOMC », selon Abel Udressy, chef du service technique de Collombey-Muraz.

Calendrier

AVRIL 2018

Première mise à l'enquête publique

SEPTEMBRE 2018 - NOVEMBRE 2020

Modifications et améliorations du projet
Discussion avec les riverains et opposants (en cours)

DÉCEMBRE 2019

Suspension de la procédure
Une soixantaine d'améliorations sont apportées au projet. Elles tiennent compte des prises de position des offices fédéraux et cantonaux, ainsi que des oppositions

NOVEMBRE 2020 - MAI 2022

Contrôles techniques à l'OFT

FIN 2022 - DÉBUT 2023

Nouvelle mise à l'enquête

FIN 2024

Début des travaux

DÉCEMBRE 2028

Mise en service du tronçon Plaine

DÉCEMBRE 2029

Mise en service raccordement à la Vallée



Agenda

Soirées d'information



14.11.2022 19h

Monthey
Théâtre du Crochetan

15.11.2022 19h

Collombey
Salle polyvalente des Perraires

Expositions du projet



14.11.2022 - 26.11.2022

M-Central

14.11.2022 - 26.11.2022

Centre Manor

Toute l'actualité du projet sur
WWW.AOMC2030.CH

