



CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS



CHABLAIS AGGLO 4

PROJET D'AGGLOMÉRATION DU CHABLAIS
4^e GÉNÉRATION \ PLAN DIRECTEUR INTERCOMMUNAL

AIGLE \ BEX \ COLLOMBEY-MURAZ \ MASSONGEX \ MONTHÉY \ OLLON

RAPPORT FINAL \ SEPTEMBRE 2021

PREFACE



(Délia Photographies)

Pour un Chablais fort

« L'union fait la force ! » Ce proverbe si souvent utilisé, parfois galvaudé, prend tout son sens dans le projet Chablais Agglo, initié en 2011 déjà.

En entreprenant une telle démarche, les six communes vaudoises et valaisannes avaient pour objectifs premiers, de fédérer les atouts de chacun des membres et de coordonner, entre les différentes pôles, l'organisation territoriale dans les domaines tels que l'aménagement du territoire, l'énergie ou les transports.

Dix ans après les premières rencontres, le but est atteint, par la finalisation du dossier PA4 mais également par la validation d'un PDI regroupant les six mêmes communes. Plus concrètement, la mise en place de MobiChablais sur l'ensemble du territoire dès le mois de décembre prochain est un parfait exemple de la nécessité de collaborer et maintenir ce lien étroit à travers Chablais Agglo.

Notre dossier 4^e génération est ambitieux, par le nombre de mesures proposées et à réaliser à brève échéance mais il est également révélateur du dynamisme de notre région. Un tel travail n'a pu et ne pourra, dans les prochaines années, se concrétiser que par une implication sans faille de la part de nombreux acteurs. Un grand merci plus particulièrement à l'équipe du projet, mais également aux élus, aux bureaux techniques des communes et aux bureaux mandataires.

Gageons que cet enthousiasme et cette volonté d'améliorer sans cesse notre qualité de vie par un travail en commun perdurera durant les années à venir afin que l'on puisse encore très longtemps dire : qu'il fait bon vivre dans notre Chablais !

Stéphane Coppey
Président du COPIL

IMPRESSUM

Sous la responsabilité de

COPIL de Chablais Agglo

Pilotage et élaboration

Bureau d'agglomération

En collaboration avec

Direction générale du territoire et du logement, Vaud

Service du développement territorial, Valais

Direction générale de la mobilité et des routes, Vaud

Service de la mobilité, Valais

Experts et études thématiques

Repetti Sàrl

Nomad architectes Valais sàrl

Citec SA

Hintermann & Weber SA

CBRE SA

Effiteam sàrl

Graphisme

PLUS+ / Stefan Clay

Impression

Imprimerie Montfort SA

Photos

O. Lasserre, Paysagegestion SA

Contacts

Chablais Agglo

Place du Marché 1

1860 Aigle

agglo@chablais.ch

www.chablais.ch/agglo

tel : 024 471 15 15

Structure et portée de ChablaisAgglo 4

Le projet d'agglomération de 4^e génération du Chablais, **ChablaisAgglo 4**, est un document à vocation stratégique et opérationnelle. Il guide et oriente la stratégie de développement de l'agglomération.

Instrument de référence et de coordination, c'est un projet partenarial qui lie depuis 2011 les cantons de Vaud et du Valais, 6 communes (Aigle, Bex, Collombey-Muraz, Massongex, Monthey et Ollon) ainsi que l'association régionale Chablais Région autour d'une vision partagée, de stratégies sectorielles et d'un programme de mesures.

Le rapport final se compose de 3 documents :

- A – Le volet explicatif
- B – Le volet stratégique
- C – Le programme des mesures

Le volet explicatif

Il décrit la démarche d'agglomération et présente le contexte de ChablaisAgglo 4. Il contient une analyse de l'état actuel et des tendances et présente l'état de la mise en œuvre du projet d'agglomération de 2^e génération et 3^e génération.

Le volet stratégique

Il présente la vision d'ensemble et les objectifs de ChablaisAgglo 4. Les stratégies sectorielles y sont présentées et traduites spatialement. Il comporte également la carte de synthèse.

Le programme des mesures

Il constitue le volet opérationnel de ChablaisAgglo 4 et décline les stratégies en mesures. Il priorise la mise en œuvre du projet.

Selon les Directives pour le programme en faveur du trafic d'agglomération (DPTA), les volets explicatif et stratégique constituent la partie principale. Le programme de mesures correspond à la partie relative aux mesures. Les cartes sont intégrées tout au long du rapport et ne font pas l'objet d'un volet ad hoc.

Résumé

Une histoire et un processus de projet complexe et enrichissant

Chablais Agglo est le projet d'agglomération du Chablais. Il rassemble six communes valaisannes et vaudoises : Aigle, Bex, Collombey-Muraz, Massongex, Monthey et Ollon. Le périmètre VACo, qui détermine l'espace fonctionnel pris en compte dans le programme fédéral en faveur des agglomérations, comprenait jusqu'à récemment quatre communes (Aigle, Collombey-Muraz, Massongex et Monthey) ; il englobe maintenant Ollon et Bex. La Commune de Troistorrens, bien que partie du périmètre VACo, ne fait pas partie du projet.

Chablais Agglo a déjà déposé deux générations de projet d'agglomération auprès des autorités fédérales. En 2011, le PA2 était le premier projet déposé : seules quelques mesures ont été retenues pour un co-financement fédéral. En 2016, le PA3 a obtenu un cofinancement de l'ordre de 35% pour les mesures de mobilité.

En 2021, les autorités communales et cantonales déposent un projet d'agglomération de 4^e génération (PA4) pour le financement de nouvelles mesures. Le projet s'adapte aux directives fédérales révisées, mais surtout relève le défi de produire un projet de qualité, conforme aux exigences de l'aménagement du territoire, se basant sur les générations précédentes et améliorant les points faibles relevés par la Confédération, les cantons et les communes.

Pour la première fois, le projet d'agglomération PA4 sera également un plan directeur intercommunal. Il renforce ainsi sa valeur de vision directrice pour les communes et cantons en s'inscrivant dans une procédure prévue par les législations des deux cantons (art. 20 LcAT et art. 20 LATC). La combinaison d'un projet d'agglomération et d'un plan directeur intercommunal permet d'enrichir le projet par les exigences formelles et légales requises pour chacun des deux outils, renforçant sa légitimité.

Une situation favorable, appelant des améliorations dans tous les domaines

Le premier volet de ce document propose un état des lieux de l'agglomération du Chablais au travers des différents éléments qui le structurent et des enjeux auxquels il doit répondre.

Espace fonctionnel à cheval entre les Alpes et l'Arc lémanique, l'agglomération du Chablais est structurée en polarités distinctes avec des tailles variables. Les deux pôles principaux sont Aigle et Monthey. Ils concentrent un nombre d'habitants et d'emplois important mais aussi des infrastructures de transports nationales et régionales ainsi que des services qui desservent l'ensemble de la région. ChablaisAgglo est organisée avec des pôles urbains en pieds de coteaux entourant une plaine agricole. L'agglomération demeure relativement peu dense par rapport à d'autres agglomérations comparables mais bénéficie de précieuses qualités patrimoniales et paysagères. Les zones d'activités industrielles, réparties sur l'ensemble du territoire, constituent un marqueur identitaire de l'agglomération et du tissu économique.

La mobilité est l'enjeu majeur au cœur du projet d'agglomération. Le système de transport global doit permettre de répondre aux attentes des habitants et usagers ainsi qu'aux besoins des pendulaires transitant par les gares et l'autoroute. La desserte en transports publics repose sur le réseau ferroviaire national complété par un réseau ferroviaire régional. La récente mise en service du bus d'agglomération permet de relier les différents territoires de l'agglomération aux gares. Les déplacements pendulaires piétons et cyclistes sont relativement faibles dans la répartition modale malgré le fort potentiel du territoire du Chablais. Les réseaux de transports publics et de mobilité douce doivent encore faire l'objet d'améliorations.

Le transport individuel motorisé reste le moyen de transport principal notamment pour ce qui est du trafic de transit dans les localités ce qui amène son lot de nuisances en termes de congestion, bruit et partage de l'espace public. La maîtrise du trafic notamment dans les centres urbains, reste un enjeu prioritaire. Cette situation est également liée à la position de ChablaisAgglo qui draine les usagers des vallées latérales.

ChablaisAgglo s'inscrit dans un paysage varié et omniprésent, alternant plaine agricole, coteaux et espaces boisés. La nature est un élément intrinsèque de l'agglomération organisée autour du Rhône et de ses affluents. Elle est néanmoins menacée par un développement de l'urbanisation et des infrastructures qui morcellent les terres agricoles par endroit, interrompant les liaisons biologiques et imperméabilisant encore d'avantage les sols. Bien que les composantes naturelles soient riches dans la trame de base, les milieux urbanisés sont pauvres en espaces

naturels et insuffisamment résilients face au changement climatique. De plus, l'agglomération présente de formidables potentiels pour l'exploitation des ressources énergétiques locales et durables encore peu valorisées à l'heure actuelle.

Un projet de territoire basé sur l'identité et les qualités du Chablais

Le PA4-PDi propose principalement de valoriser les structures existantes et de les renforcer. Ainsi, pour l'urbanisation, il s'agit essentiellement de développer l'urbanisation vers l'intérieur en identifiant des secteurs de densification stratégiques (appelés pôles urbains mixtes) dans chacune des polarités. Les densités projetées sont adaptées au tissu bâti existant et marquent une différence entre les typologies de communes. Chaque pôle urbain mixte est coordonné avec la desserte en transports publics et s'accroche au réseau de mobilité douce principal des voies vertes. A la périphérie du milieu bâti, certains terrains non construits sont rendus à l'espace agricole pour freiner l'étalement urbain.

La qualité du cadre de vie fait l'objet d'une attention particulière. Ainsi les qualités patrimoniales des centres sont préservées et valorisées. Le retour de la nature en ville est également promu par un traitement adéquat des franges urbaines et une augmentation de la biodiversité dans les espaces interstitiels. Enfin, le côté urbain des polarités principales est mis en valeur avec des propositions d'aménagements pour les axes principaux des centres-villes.

Concernant la mobilité, le système de transport est amélioré dans sa globalité, avec notamment une extension du réseau de bus existant mais également par la création de plateformes multimodales qui permettent une meilleure mise en relation des différents modes pour les usagers. Ce système est complété par une intervention majeure en faveur de la mobilité douce. Un réseau de voies vertes inter et intra localités doit permettre de favoriser les déplacements non motorisés. En effet, la topographie et le cadre paysager de l'agglomération sont propices aux déplacements piétons et vélos à l'intérieur de l'agglomération. Il s'agit d'optimiser à l'aide de nouveaux tracés.

Dans les centres de localités, la circulation est pacifiée par plusieurs mesures de gestions de la mobilité permettant de réduire le trafic de transit. Le stationnement fait également l'objet de mesures afin de mieux planifier l'offre et de pouvoir libérer l'espace public des véhicules stationnés au bénéfice de nouveaux aménagements participant à la qualité de vie dans les centres.

Les stratégies et mesures développées dans les domaines de l'urbanisation et des transports doivent déjà permettre d'améliorer sensiblement la qualité de l'environnement de manière générale. En effet, le morcellement des terres devrait diminuer avec une urbanisation concentrée. La pollution de l'air et les nuisances sonores devraient baisser avec les interventions sur le système de transport.

Par ailleurs des interventions de renaturation de cours d'eau et la prise en compte des corridors biologiques dans le développement de nouvelles infrastructures participent à la préservation de la biodiversité, de même que la 3^e correction du Rhône qui va sensiblement faire évoluer le cœur de la plaine du Chablais.

Des mesures sont également prises pour valoriser les ressources énergétiques et diminuer les besoins en énergie de l'agglomération. Il s'agit notamment d'interventions lors de la construction ou de la rénovation de bâtiments mais également l'optimisation des circuits courts entre producteurs et consommateurs d'énergie en particulier par les réseaux de chaleur.

L'ensemble de stratégies et mesures du PA4-PDI se rejoignent vers une meilleure adaptation au changement climatique. Cette approche globale est complétée par des mesures ciblées.

Etat de la mise en oeuvre (p.25-50)

Analyse de la situation et des tendances (p.51-168)

Vision d'ensemble (p.1-4)

Besoins d'actions (p.5-20)

Stratégies sectorielles (p.21-77)

Mesures (p.17-417)

Urbanisation

Réfléchir à la priorisation et à la localisation des sites à développer pour faciliter la mise en oeuvre.

Finaliser le travail sur la planification et la création des outils de gestion des zones d'activités.

Systématiser et coordonner la requalification des centres pour plus de cohérence au niveau de l'agglomération.

Enjeux

- Des territoires de projets priorités pour l'accueil de nouveaux habitants.
- Une urbanisation contenue.
- Une densification ciblée, respectueuse du cadre de vie et du paysage.
- Des zones industrielles focalisées sur les activités productives.
- Des installations à forte fréquentation à intégrer dans les centres urbains.
- Une mise en valeur du patrimoine dans les espaces urbains.

Mobilité

Être prêt à réaliser la mise en oeuvre du PA2 et PA3 liée aux travaux de l'AOMC.

Compléter le réseau de TP MobiChablais pour avoir un réseau complet et structurant, puis monitorer ces effets.

Aborder la problématique de la pacification des centres de manière plus globale et systémique.

Redéfinir la stratégie MD interlocalité sans attendre la création de l'artère principale sur les digues du Rhône.

Enjeux

- Une mise en réseau des mobilités (tous les modes se complètent entre eux : le bon mode au bon endroit), adaptée au territoire de Chablais Agglo.
- Un développement urbain coordonné avec la desserte en transports publics qui monte sérieusement en puissance.
- Une desserte compétitive des zones d'activités d'une part, et des zones commerciales à forte fréquentation existantes d'autre part.
- Un trafic TIM maîtrisé et une politique de stationnement harmonisée à l'échelle de l'agglomération.
- Des traversées de localités pacifiées, favorisant les mobilités alternatives, la qualité urbaine et la nature en ville.
- Un réseau cyclable pendulaire de qualité, entre les localités, les quartiers et les générateurs.
- Une amélioration des sites accidentogènes.

Paysage & Environnement

Valoriser et préserver une agglomération caractérisée par des îlots urbains au milieu d'un espace naturel.

Développer une planification énergétique.

Enjeux

- Des interventions respectant la structure paysagère. Un espace agricole productif au cœur de l'agglomération.
- Une qualité de l'environnement contribuant à la qualité de vie dans l'agglomération et respectueuse de la santé des habitants
- Une nature conservée et restaurée dans tous les territoires de l'agglomération.
- Des espaces bâtis protégés contre les dangers naturels.
- Une alimentation énergétique à partir des ressources renouvelables.
- Des espaces bâtis et une gestion globale du paysage atténuant les effets du réchauffement climatique.
- Réduction des gaz à effets de serre.

Un ensemble polycentrique de cœurs patrimoniaux et de pôles urbains compacts, connectés par des réseaux TP-MD performants et organisés autour de la plaine du Rhône.

Urbanisation vers l'intérieur

Révélation de la qualité du cadre de vie des centralités

Attractivité des zones d'activités

Maîtrise du TIM

Poursuite du développement des TP

Renforcement du réseau MD

Intégration paysagère et préservation des espaces naturels

Amélioration de l'environnement urbain

Transition énergétique

Stratégie Milieu bâti

1 - Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et prioritairement autour des pôles de desserte en TP
 2 - Favoriser la mobilisation des réserves en zone à bâtir
 3 - Améliorer la qualité de l'urbanisation

Stratégie Centralités

4 - Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée de plusieurs centralités hiérarchisées
 5 - Préserver le patrimoine bâti et naturel

Stratégie Zones d'activités

6 - Maintenir l'agglomération comme pôle d'activités artisanales et industrielles
 7 - Proposer une vision commune permettant aux SRGZA de préciser la vocation des zones d'activités selon leur potentiel et leurs caractéristiques
 8 - Renforcer la qualité et l'attractivité des zones

Stratégie TIM

9 - Réduire le transit à l'intérieur de l'agglomération et en particulier des centralités
 10 - Pacifier les hyper-centres de localité
 11 - Apaiser et sécuriser le trafic dans les quartiers et secteurs sensibles
 12 - Réguler le stationnement de manière coordonnée

Stratégie TP

13 - Renforcer l'accessibilité ferroviaire de l'agglomération
 14 - Connecter les vallées et territoires voisins
 15 - Assurer une desserte complète mais différenciée par les transports publics sur tout le territoire de l'agglomération
 16 - Rendre les transports publics plus efficaces, accessibles

Stratégie MD

17 - Développer un réseau de mobilité douce performant pour la mobilité quotidienne, également adapté à la mobilité de loisirs lorsque possible
 18 - Densifier, qualifier et sécuriser de manière différenciée les infrastructures piétonnes et cyclables intra-localités
 19 - Favoriser l'intermodalité modes doux - transports publics

Stratégie Paysage, nature et agriculture

20 - Respecter les structures et caractéristiques des unités paysagères dans les interventions d'aménagement
 21 - Traiter les franges urbaines pour assurer une transition qualifiée entre les quartiers urbanisés et les espaces agricoles et naturels
 22 - Protéger et restaurer les valeurs naturelles et renforcer leurs liaisons

Stratégie Environnement

25 - Réduire les nuisances sur l'environnement urbain, en particulier les émissions sonores
 26 - Protéger contre les dangers naturels
 27 - Réduire les émissions de gaz à effet de serre
 28 - Lutter contre les îlots de chaleur urbains

Stratégie Energie

29 - Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique
 30 - Favoriser les processus industriels optimisés énergétiquement

PUM

DD

EPQ

PP

PAI

CR

TP

TML

MD

ME

R3

EAU

AGR

ENV

ENE

MRF

MU

AVP

PEP

GM

GT

VSR

PM

REC

FOR

NAT

CLIM

Table des matières générale

Volet explicatif

1. Contexte actuel et gouvernance.....	1
1.1 Chablais Agglo : Projet d'agglomération (PA) et Plan Directeur intercommunal (PDi)	2
1.1.1 Créer un noyau dur pour permettre la création de ramifications au niveau régional	2
1.1.2 Un travail dans la continuité	3
1.1.3 Une seule démarche pour le Projet d'Agglomération et pour le Plan Directeur intercommunal ..	4
1.1.4 Du périmètre de l'OFS au périmètre de ChablaisAgglo 4	5
1.2. Un projet partenarial	8
1.2.1 Acteurs institutionnels	8
1.2.2 Documents contractuels institutionnels	8
1.2.3 Deux cantons coresponsables vis-à-vis de la Confédération	8
1.2.4 Rôle des échelons institutionnels	9
1.2.5 Rôle des organes politiques et techniques de Chablais Agglo	9
1.2.6 L'importance de Chablais Région	11
1.2.7 Coopération	11
1.2.8 Concertation et participation	11
1.2.9 Adoption du PA ₄ -PDi	12
2. Coordination avec les planifications supérieures.....	13
2.1 Coordination avec les planifications nationales	14
2.1.1 Projet de territoire Suisse	14
2.1.2 Politique des agglomérations	15
2.1.3 Législation fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT et OAT)	15
2.1.4 Plans sectoriels	15
2.2. Coordination avec les planifications cantonales	16
2.2.1 Lois d'application cantonales	16
2.2.2 Plans directeurs cantonaux	16
2.3 Coordination avec les planifications intercantionales	20
2.3.1 Planification sectorielle de la 3 ^e correction du Rhône	20
2.3.2 Autres politiques et stratégies cantonales	21
2.4 Coordination avec les planifications régionales	22
2.4.1 Rapport de la région de planification Ou est / CTSO	22
2.4.2 Plan directeur régional touristique des Alpes vaudoises	22
2.4.3 Plan directeur régional de zones d'activités (VD)	22
2.5 Coordination avec les planifications communales	23
3. Rapport de mise en oeuvre	25
3.1 Projets importants qui conditionnent la mise en œuvre	26
3.1.1 Restructuration de la ligne Aigle-Ollon-Monthey-Champéry (AOMC)	26

3.1.1 Restructuration de la ligne Aigle-Ollon-Monthey-Champéry (AOMC)	26
3.1.2 Planification de la mobilité douce Collombey-Muraz et Monthey	27
3.1.3 Mesure Prioritaire du Chablais de la 3e correction du Rhône	27
3.2 Urbanisation	29
3.2.1 Stratégie centralité	29
3.2.2 Stratégie milieu bâti	30
3.2.3 Stratégie zone d'activités	36
3.2.4 Conclusion sur la mise en œuvre des mesures d'urbanisation	36
3.3 Mobilité	37
3.3.1 Stratégie TIM	37
3.3.2 Stratégie TP	40
3.3.3 Stratégie MD	42
3.3.4 Mesures de Gestion de la mobilité	45
3.3.5 Conclusion sur la mise en œuvre des mesures de mobilité	46
3.4 Environnement	46
3.4.1 Conclusion sur la mise en œuvre des mesures environnements	47
3.5 Apprentissages de la mise en œuvre	47
3.5.1 Points faibles de la mise en œuvre	48
3.6 Mise en œuvre et Controlling	49
4. Analyse de la situation et des tendances	51
4.1. Urbanisation	52
4.1.1 Ancrage territorial	52
4.1.2 Tendances démographiques	53
4.1.3 Emplois et dynamiques économiques	57
4.1.4 Armature urbaine polycentrique	63
4.1.5 Densité actuelle et réserves	67
4.1.6 Zones d'activités et tissu économique	74
4.1.7 Installations à forte fréquentation	86
4.1.8 Centre villes historiques et espaces publics	88
4.2 Mobilité	92
4.2.1 Mobilité générale	92
4.2.2 Transports publics	99
4.2.3 Transport individuel motorisé (TIM)	111
4.2.4 Mobilité douce	117
4.2.5 Sécurité routière	123
4.2.6 Prévisions de mobilité	127
4.3 Paysage, agriculture et environnement	129
4.3.1 Paysage	129
4.3.2 Agriculture	133

4.3.3 Environnement.....	137
4.3.4 Nature et biodiversité.....	145
4.3.5 Dangers naturels.....	148
4.3.6 Energie.....	150
4.3.7 Climat.....	158
4.4 Synthèse de l'analyse de la situation et des tendances.....	162
4.4.1 Comment l'agglomération a-t-elle évolué jusqu'ici ?.....	162
4.4.2 Comment évoluera l'agglomération à l'avenir si rien n'est entrepris ?.....	165
5. Index.....	169
5.1 Index des figures.....	170
5.2 Index des tableaux.....	173

Volet stratégique

1. Vision d'ensemble.....	1
1.1 A quoi ressemble la structure future souhaitée de l'agglomération ?	2
2. Besoins d'action.....	5
2.1 Principes d'urbanisation	6
2.2 Principes de mobilité	9
2.3 Principes liés au paysage, à la nature, à l'environnement et l'agriculture.....	15
2.4 Quels sont les lacunes persistantes ? Quels problèmes traiter en priorité ?	18
3. Stratégie Urbanisation.....	21
3.2 Centralités	26
3.3 Zones d'activités.....	29
3.4 Conformité aux exigences des bases légales et aux planifications supérieures	33
3.5 Centralités vaudoises du projet d'agglomération du Chablais.....	37
3.6 Centralités valaisannes du projet Chablais Agglo	45
4. Stratégie Mobilité.....	49
4.1 Transport individuel motorisé (TIM).....	51
4.2 Transports publics (TP)	55
4.3 Mobilité douce (MD)	59
4.4 Conformité aux exigences des bases légales et aux planifications supérieures	62
5 Stratégie Paysage, nature et environnement.....	64
5.1 Paysage, nature et agriculture	66
5.2 Environnement	71
5.3 Energie	74
5.4 Conformité aux exigences des bases légales et aux planifications supérieures	77
6 Tableau des mesures.....	79
6.1 Mesures d'urbanisation en priorité A et B.....	81
6.2 Mesures mobilité en priorité A et B	82
6.3 Mesures environnement et paysage en priorité A et B	86
7. Index.....	87
7.1 Index des figures	88
7.2 Index des tableaux.....	88

Programme de mesures

1. CADRAGE	5
1.1 Des mesures pour concrétiser le projet d'agglomération	1
1.2 Organisation des mesures	1
1.3 Double priorisation des mesures	1
1.4 Coûts	2
1.5 Evolution ente la 3 ^e et la 4 ^e génération	4
1.5.1 Urbanisation.....	4
1.5.2 Mobilité	7
1.5.3 Paysage, nature et environnement	14
1.6 Coordination urbanisation & transport	15
2 Mesures urbanisation	17
2.1 Evolution entre les PA ₃ et PA ₄ -PDi des éléments des fiches B11 et R13 du PDCn VD	22
2.2 Urbanisation de qualité et cadre de vie - AVP, EPQ, PPI	24
2.3 Pôles urbains mixtes - PUM 	44
2.4 Mobilisation foncière et densification douce – MRF, DD	132
2.5 Maîtrise de l'urbanisation - MU 	160
2.6 Pôle d'équipement public PEP 	166
2.7 Pôles d'activités PAI 	176
3. Mesures mobilité	210
3.1 Mesures de rang supérieur- MS 	219
3.2 Capacité des routes - CR	237
3.3 Gestion de la mobilité - GM 	243
3.4 Gestion du trafic - GT	259
3.5 Valorisation / sécurité de l'espace routier - VSR	265
3.6 Infrastructures pour bus / transports publics - TP 	281
3.7 Plateformes multimodales - PM 	293
3.8 Mobilité douce - MD 	307
3.9 Mobilité électrique de transports privés - ME 	359
4. Mesures paysage, nature et environnement	363
4.1 Paysage, nature et agriculture R ₃ , EAU, FOR AGR, REC, NAT 	367
4.2 Environnement ENV, CLIM 	393
4.3 Energie ENE 	403

Glossaire

AER	Activités économiques résidentielles
AEU	Activités économiques urbaines
AOMC	Aigle-Ollon-Monthey_Champéry (TPC)
ARE	Office fédéral du développement territorial
BA	Bureau d'agglomération
CCDT	Concept cantonal de développement du Canton du Valais
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
Copil	Comité de pilotage
DGE	Direction générale de l'environnement
DGIP-AC	Direction générale des immeubles et du patrimoine, section archéologie cantonale
DGMR	Direction générale de la mobilité et des routes
DGTL	Direction générale du territoire et du logement Canton de Vaud
EPT	Equivalent plein temps
FORTA	Fond pour les routes nationales et le trafic d'agglomération
GT	Groupe technique
IBAT	Inventaire fédéral des sites de reproduction de batraciens
IBM	Inventaire fédéral des bas-marais
ICFF	Installations commerciales à forte fréquentation
IFP	Inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels
IGT	Installation générant un trafic important
IHM	Inventaire fédéral des haut-marais
IMNS	Inventaire cantonal des monuments naturels et des sites
ISM	Inventaire fédéral des sites marécageux
ISOS	Inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger
IVS	Inventaire fédéral des voies de communication historiques
IZA	Inventaire fédéral des zones alluviales
LAT	Loi fédérale sur l'aménagement du territoire
LATC	Loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions (Vaud)
LcAT	Loi cantonale sur l'aménagement du territoire (Valais)
MD	Mobilité douce
MEP	Mandat d'études parallèles

MOCA	Monitoring et controlling des projets d'agglomération
OAT	Ordonnance sur l'aménagement du territoire
OCSP	Office cantonal de statistique et de péréquation du Valais
OFS	Office fédéral de la statistique
ORIF	Organisme de réinsertion sociale et professionnelle
OUmin	Ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière
PALM	Projet d'agglomération Lausanne-Morges
PAP	Procédure d'approbation des plans
PA-R3-VS	Plan d'aménagement de la 3e correction du Rhône
PDc	Plan directeur cantonal valais
PDCn	Plan directeur cantonal vaudois
PDi	Plan directeur intercommunal
PRODES 2035	Programme de développement stratégique de l'infrastructure
SSDA	Sites stratégiques de développement d'activités
SRGZA	Stratégie régionale de gestion des zones d'activités (VD)
STAT VD	Statistique Vaud
STATPOP-VS	Statistique de la population Valais
TF	Tribunal fédéral
TIM	Transport individuel motorisé
TP	Transports publics
TPC	Transports publics du Chablais
VACo	Villes et agglomérations ayant droit aux contributions
ZAIC	Zone d'activité d'intérêt cantonal Valais