

# VOLET EXPLICATIF



## TABLE DES MATIERES

<b>1</b>	<b>Doter l'Agglomération d'un outil de gestion du territoire efficace ....</b>	<b>3</b>
<b>1.1</b>	<b>ChablaisAgglo 3.....</b>	<b>5</b>
<b>1.2</b>	<b>Genèse de Chablais Agglo .....</b>	<b>6</b>
1.2.1	Etudes fondatrices .....	6
1.2.2	Etude préliminaire de l'Agglo Monthey-Aigle.....	6
1.2.3	ChablaisAgglo 2, projet d'agglomération du Chablais de 2 <sup>e</sup> génération .....	6
1.2.4	Vers un projet de 3 <sup>e</sup> génération .....	7
<b>1.3</b>	<b>Du périmètre de l'OFS au périmètre de ChablaisAgglo 3.....</b>	<b>8</b>
1.3.1	Périmètre de l'OFS .....	8
1.3.2	Périmètre ChablaisAgglo 3.....	9
<b>1.4</b>	<b>Un projet partenarial .....</b>	<b>12</b>
1.4.1	Acteurs institutionnels.....	12
1.4.2	Documents contractuels institutionnels .....	12
1.4.3	Deux cantons coresponsables vis-à-vis de la Confédération .....	12
1.4.4	Rôle des échelons fédéraux.....	13
1.4.5	Rôle des organes politiques et techniques de l'agglomération .....	13
1.4.6	Concertation et participation .....	15
<b>1.5</b>	<b>Méthodologie .....</b>	<b>16</b>
1.5.1	Double portée, stratégique et opérationnelle .....	16
<b>2</b>	<b>Assurer la coordination avec les planifications nationales, cantonales et communales .....</b>	<b>17</b>
<b>2.1</b>	<b>Coordination avec les planifications nationales .....</b>	<b>19</b>
2.1.1	Politique des agglomérations.....	19
2.1.2	Projet de territoire Suisse.....	19
2.1.3	Législation fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT et OAT).....	20
2.1.4	Plans sectoriels .....	20
<b>2.2</b>	<b>Coordination avec les planifications cantonales.....</b>	<b>21</b>
2.2.1	Plans directeurs cantonaux.....	21
<b>2.3</b>	<b>Coordination avec les planifications intercantionales .....</b>	<b>23</b>
2.3.1	Planification sectorielle de la 3 <sup>e</sup> correction du Rhône .....	23
2.3.2	Autres politiques et stratégies cantonales.....	23
<b>2.4</b>	<b>Coordination avec les planifications régionales .....</b>	<b>24</b>
2.4.1	Rapport de la région de planification Ouest / CTSO.....	24
2.4.2	Mobilité régionale – transports publics.....	24
<b>2.5</b>	<b>Coordination avec les planifications communales .....</b>	<b>26</b>

<b>3</b>	<b>Intégrer le compte-rendu de mise en œuvre du projet de 2<sup>e</sup> génération.....</b>	<b>27</b>
<b>3.1</b>	<b>Projets urgents .....</b>	<b>29</b>
<b>3.2</b>	<b>Mesures infrastructurelles .....</b>	<b>29</b>
3.2.1	Mesures réalisées entièrement.....	29
3.2.2	Mesures en cours de réalisation.....	30
3.2.3	Mesures modifiées ou retardées .....	30
3.2.4	Mesures sans obligation de mise en œuvre.....	31
<b>3.3</b>	<b>Mesures assumées entièrement par l'agglomération.....</b>	<b>32</b>
<b>3.4</b>	<b>Mesures d'urbanisation .....</b>	<b>33</b>
<b>3.5</b>	<b>Mesures de la liste B.....</b>	<b>35</b>
<b>3.6</b>	<b>Restructuration de la ligne AOMC (TP1) .....</b>	<b>36</b>
<b>4</b>	<b>Établir l'état actuel et les tendances de Chablais Agglo.....</b>	<b>37</b>
<b>4.1</b>	<b>Paysage, agriculture et environnement.....</b>	<b>39</b>
4.1.1	Paysage .....	39
4.1.2	Agriculture.....	45
4.1.3	Environnement.....	51
<b>4.2</b>	<b>Urbanisation.....</b>	<b>61</b>
4.2.1	Ancrage territorial.....	61
4.2.2	Tendances socio-économiques.....	62
4.2.3	Densité et mixité .....	68
4.2.4	Centralité.....	69
4.2.5	Armature urbaine .....	71
4.2.6	Qualité de la desserte des zones bâties .....	73
4.2.7	Equipements collectifs régionaux .....	74
4.2.8	Installations à forte fréquentation .....	74
4.2.9	Patrimoine et cadre de vie .....	75
<b>4.3</b>	<b>Mobilité .....</b>	<b>77</b>
4.3.1	Mobilité générale .....	77
4.3.2	Transports publics.....	85
4.3.3	Transport individuel motorisé (TIM).....	93
4.3.4	Mobilité douce .....	99
4.3.5	Sécurité routière.....	101
4.3.6	Transports de marchandises .....	105
4.3.7	Traffic de loisirs.....	106
4.3.8	Prévisions de mobilité.....	106

# 1 Doter l'agglomération d'un outil de gestion du territoire efficace



## 1.1 ChablaisAgglo 3

### Un levier pour le développement du Chablais

L'idée de créer un projet d'agglomération dans le Chablais a été lancée en 2007. Une année plus tard, six communes, l'association régionale et les deux cantons de Vaud et du Valais ont signé une charte d'intention affirmant leur volonté de créer « une agglomération bipolaire Aigle-Monthey, fortement interconnectée, à haute qualité du cadre de vie et des activités économiques ».

Cette décision découle d'une volonté politique de doter une région périphérique, de près de 100'000 habitants, d'un véritable levier de développement qui peut s'appuyer sur une partie urbanisée regroupant la moitié de cette population. Ainsi, il devient possible de se positionner par rapport à l'arc lémanique et à l'arc alpin, en visant même à contribuer à un certain rééquilibrage de l'espace lémanique qui concentre toujours davantage de ressources dans sa partie ouest, autour du « Grand Genève ».

Déposé en 2011, un premier projet a permis d'obtenir un co-financement de la Confédération pour une série de mesures de mobilité douce et a favorisé l'acceptation du nouveau tracé de l'AOMC, sur le territoire de Collombey et Monthey, devisé à 150 millions de francs, qui est la véritable colonne vertébrale de cette agglomération en devenir.

Le dépôt de ce nouveau dossier auprès des instances fédérales est donc une réelle opportunité de consolider cette vision, en y intégrant la nouvelle loi sur l'aménagement du territoire et en tenant compte des plans directeurs cantonaux révisés. En un mot, il s'agit de consacrer une agglomération atypique en une agglomération fonctionnelle grâce à un nouveau pacte entre les trois niveaux institutionnels de notre pays que sont les communes, les cantons et la Confédération.

## 1.2 Genèse de Chablais Agglo

### 1.2.1 Etudes fondatrices

Le projet d'agglomération du Chablais constitue un tournant important dans les réflexions menées, depuis près de 40 ans, par les différents acteurs régionaux en partenariat avec les communes et les cantons. Sans revenir ici sur l'ensemble des travaux réalisés dans le cadre de cette collaboration intercantonale, des étapes déterminantes dans le processus sont soulignées.

Outre le programme de développement régional, différentes **études thématiques** ont été réalisées au cours de ces quinze dernières années dans le périmètre de l'agglomération, sur les paysages de la plaine du Rhône, sur les transports publics, les pôles d'activités et surtout la 3<sup>e</sup> correction du Rhône qui a impliqué de nombreuses études spécifiques.

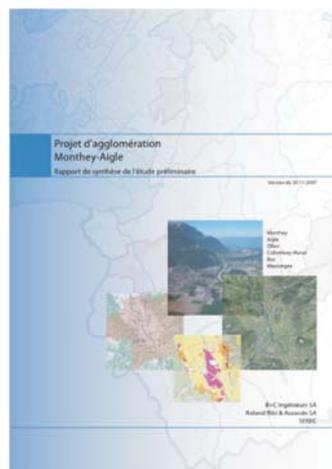
### 1.2.2 Etude préliminaire de l'Agglo Monthey-Aigle

En 2007, Chablais Région décide de réaliser une étude préliminaire pour vérifier l'existence fonctionnelle de l'agglomération et définir le périmètre pertinent.

Les travaux ont été **menés sous l'angle participatif** en associant d'emblée les acteurs locaux et régionaux susceptibles de développer un projet d'agglomération. Il s'agissait de se prononcer sur l'opportunité ou non d'entreprendre les démarches politiques et techniques visant à concrétiser un projet d'agglomération.

Le rapport final issu d'un processus de concertation organisé en plusieurs ateliers a proposé trois axes de travail :

- développer la collaboration intercommunale ;
- élaborer un plan directeur intercommunal d'agglomération ;
- définir une structure décisionnelle et organisationnelle de l'agglomération.



L'étude précisait : *“ces axes de travail doivent permettre de faire avancer en parallèle des démarches qui ont toutes trois leur importance dans la constitution d'une agglomération, mais qui ont leur utilité propre quelle que soit l'issue finale”*. Elle concluait, concernant l'opportunité de mettre en œuvre un projet d'agglomération : *“L'aboutissement de ces trois axes est une condition indispensable à la réalisation d'un projet d'agglomération”*.

### 1.2.3 ChablaisAgglo 2, projet d'agglomération du Chablais de 2<sup>e</sup> génération

En 2008, suite aux conclusions de l'étude préliminaire, les **six communes** décident de se lancer dans l'élaboration d'un projet d'agglomération de 2<sup>e</sup> génération.

Pour formaliser leur démarche, elles ratifient, **avec les cantons de Vaud et du Valais** et les institutions régionales, une charte d'intention, signée le 19 juin 2008. Ce document fixe notamment le périmètre de l'agglomération et les principes de la collaboration intercantonale et intercommunale et identifie ses thèmes prioritaires, à savoir les réseaux de transport, la qualité du cadre de vie et de l'urbanisation et le développement des pôles industriels.

## 1.2.4 Vers un projet de 3<sup>e</sup> génération

### Poursuite des réflexions

Après le dépôt du dossier de 2<sup>e</sup> génération, en décembre 2011, Chablais Agglo a poursuivi les réflexions pour préciser le projet d'agglomération, en réalisant notamment plusieurs études thématiques telles que :

<b>U7</b>	Inventaire et élaboration d'une stratégie de développement économique et territoriale des zones d'activités ;
<b>P-AGR+R3</b>	Définition d'une stratégie paysagère et agricole de la plaine du Rhône ;
<b>TP1</b>	Définition du nouveau tracé AOMC ;
<b>Gouvernance</b>	Réflexion sur le modèle de gouvernance de Chablais Agglo ;
<b>TP9</b>	Définition du système de bus d'agglomération et de son planning de mise en œuvre.

Par ailleurs, sur la base du rapport d'examen de la Confédération, des études complémentaires réalisées mais aussi des approfondissements restant à apporter au dossier, une analyse de l'état du dossier ChablaisAgglo 2 a été établie afin de permettre aux partenaires de statuer sur la révision du dossier en vue de présenter un projet d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération.

### Décision parlementaire, un signal d'encouragement

En septembre 2014, par sa décision de soutenir le projet d'agglomération de 2<sup>e</sup> génération du Chablais avec le **cofinancement de certaines mesures**, notamment concernant la mobilité douce, le Parlement fédéral a donné un signal fort en faveur de la poursuite du projet. En effet, si les mesures proposées dans le cadre du dossier de 2<sup>e</sup> génération n'étaient pas estimées suffisamment abouties pour prétendre à un cofinancement global du projet, la décision des chambres démontre la pertinence de la démarche d'agglomération entreprise par les partenaires de Chablais Agglo.

### Décision de déposer ChablaisAgglo 3

Sur la base des conclusions de l'expertise, les six communes d'Aigle, Bex, Collombey-Muraz, Massongex, Monthey et Ollon, ainsi que les deux cantons de Vaud et du Valais, ont décidé, le 24 mars 2015, de **déposer conjointement un dossier de 3<sup>e</sup> génération**. Celui-ci tient compte non seulement du rapport d'examen du projet de 2<sup>e</sup> génération en termes de vision territoriale stratégique et opérationnelle mais aussi de la révision des deux plans directeurs cantonaux et de l'entrée en vigueur de la nouvelle LAT.

## 1.3 Du périmètre de l'OFS au périmètre de ChablaisAgglo 3

### 1.3.1 Périmètre de l'OFS

Selon la définition de l'Office fédéral de la statistique (OFS), l'agglomération "Monthey-Aigle" regroupait, en l'an 2000, les cinq communes Monthey, Aigle, Collombey-Muraz, Troistorrens et Massongex.

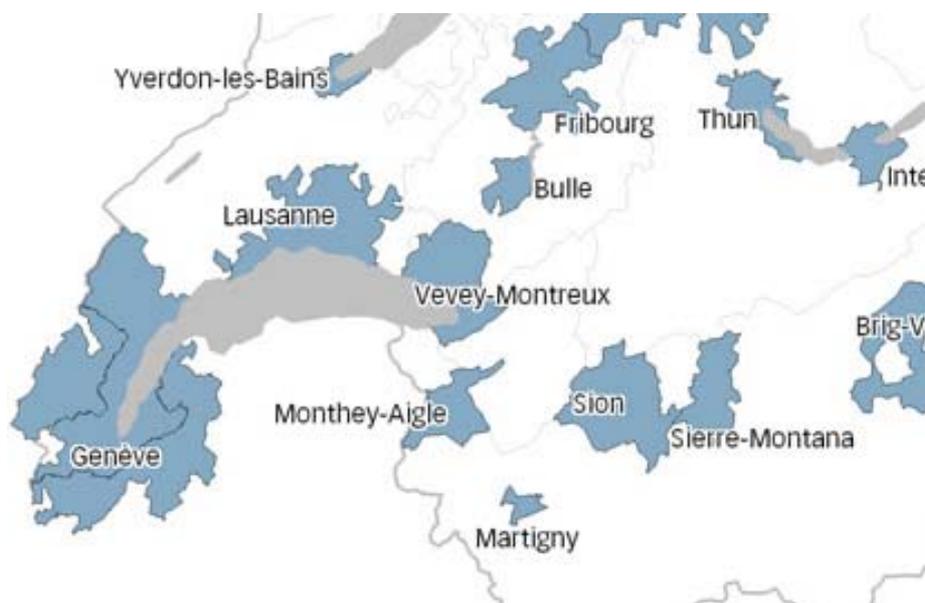


Figure 1 : Les agglomérations et villes isolées suisses en 2000 selon la définition de l'OFS

Cette définition a été reprise dans l'ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire dans le trafic routier (OUmin). L'OUmin détermine les villes et les agglomérations ayant droit à des contributions pour des mesures d'infrastructures de transport dans le cadre de projets d'agglomération. En dehors de ces périmètres, un cofinancement par la Confédération est possible, pour autant que les effets en profitent essentiellement à l'agglomération.

En 2014, l'OFS a revu sa définition de l'espace à caractère urbain sur la base des chiffres de 2012. Cette actualisation ne sera toutefois reprise qu'à l'horizon des projets de 4<sup>e</sup> génération.

### 1.3.2 Périmètre ChablaisAgglo 3

Les **spécificités locales** et l'évolution observée depuis l'an 2000 ont conduit les communes à réexaminer la pertinence du périmètre défini sur des bases statistiques dans le cadre de l'OUmin.

L'étude préliminaire réalisée en 2007 a en effet mis en évidence l'interdépendance fonctionnelle du territoire de plaine des 4 communes d'**Aigle**, de **Collombey-Muraz**, de **Massongex** et de **Monthey** avec celles d'**Ollon** et de **Bex**.

A l'inverse, la commune de Troistorrens, à vocation plus touristique et faisant clairement partie de l'espace fonctionnel du Val d'Illiez, n'a pas été intégrée dans le projet d'agglomération.

En conséquence, afin d'optimiser les réflexions en termes d'urbanisation et de mobilité et d'avoir un projet de territoire pertinent, le périmètre de Chablais Agglo a été défini et limité au **territoire de la plaine inférieur à 550 mètres d'altitude des six communes** d'Aigle, Bex, Collombey-Muraz, Massongex, Monthey et Ollon.

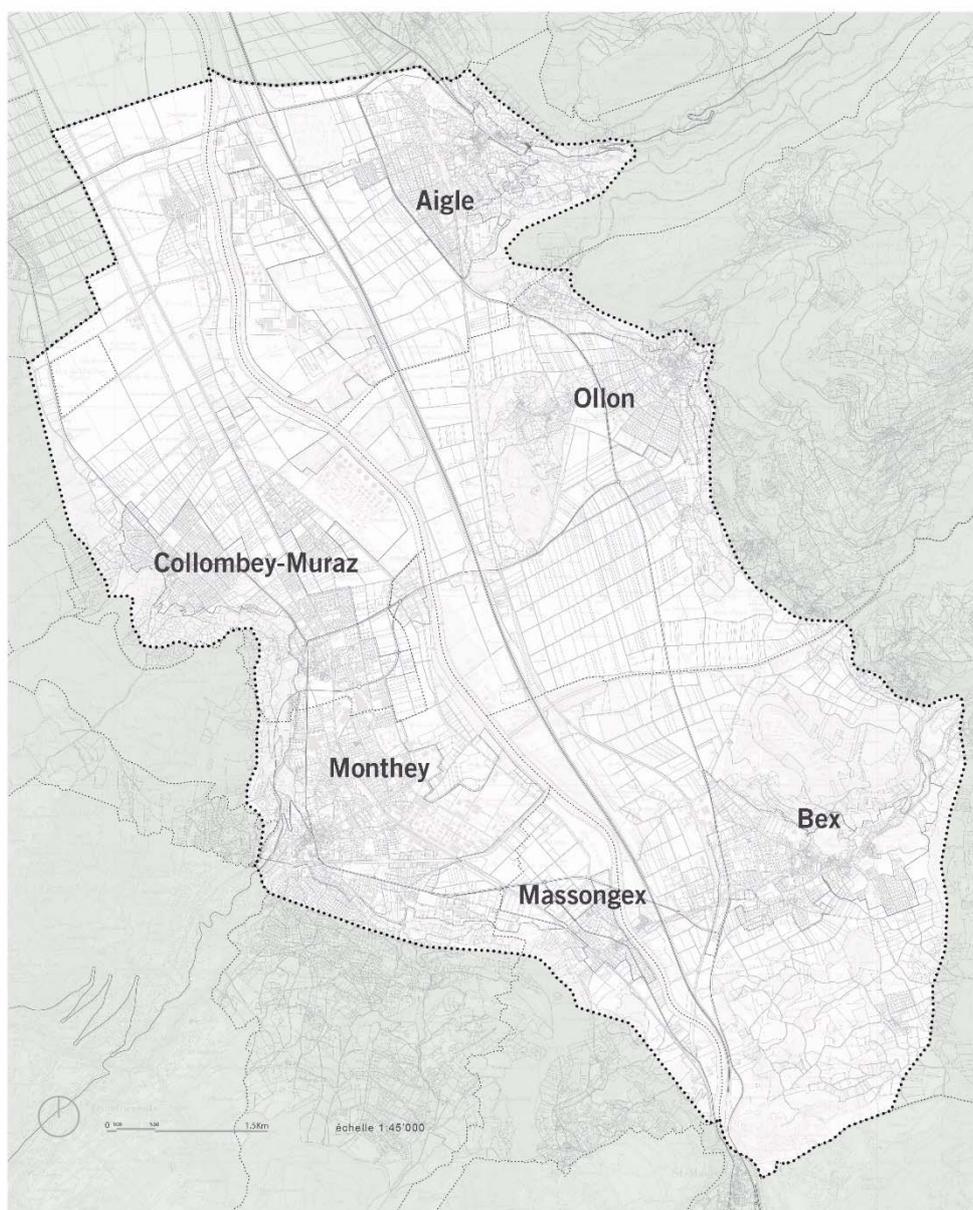


Figure 2 : Périmètre de l'agglomération du Chablais

Le périmètre retenu présente un **socle géographique, topographique et paysager** commun fondant l'identité de l'agglomération, permettant une meilleure mise en valeur des éléments structurants et ancrant le projet d'agglomération dans un contexte territorial cohérent.

**Intercantonale**, avec un réseau **polycentrique** de cœurs urbanisés compacts, organisés autour de la plaine du Rhône, Chablais Agglo est une agglomération atypique. L'intérêt de ce périmètre est de garantir une meilleure efficacité du projet, notamment en lien avec les éléments suivants :

- **Les grandes zones d'activités** d'Aigle, de Bex, de Collombey-Muraz et de Monthey sont présentes le long du Rhône. Leur utilisation rationnelle et leur intégration dans la structure paysagère demandent un traitement coordonné au-delà des limites du périmètre statistique.
- **La liaison ferroviaire de l'AOMC entre Aigle et Monthey** traverse les territoires de plaine d'Ollon et de Collombey-Muraz. Une part importante de cet axe se trouve donc en dehors du périmètre statistique de l'OFS.
- **L'autoroute A9** constitue la colonne vertébrale de la desserte routière de Chablais Agglo. Or, deux des trois jonctions y donnant accès, sur les communes de Bex et Ollon, sont situées en dehors du périmètre statistique.
- S'étendant dans le territoire de la plaine, le périmètre proposé par ChablaisAgglo 3 présente des conditions topographiques idéales pour le développement de **la mobilité douce**. En effet, pour profiter au mieux de ce potentiel, les liaisons entre les villes et villages ne peuvent pas s'arrêter aux limites du périmètre statistique.



## 1.4 Un projet partenarial

Fondé sur des principes de concertation et de participation, le projet d'agglomération du Chablais se réalise à travers **un large partenariat** qui rassemble les acteurs institutionnels ordinaires (Confédération, cantons, communes), les associations régionales, tant au niveau politique que technique, mais également les prestataires de transport public (TPC, CFF).

### 1.4.1 Acteurs institutionnels

Chablais Agglo lie entre eux les partenaires institutionnels suivants :

- les deux cantons de Vaud et du Valais ;
- les trois communes vaudoises d'Aigle, Bex et Ollon ;
- les trois communes valaisannes de Collombey-Muraz, Massongex et Monthey ;
- l'association intercantonale Chablais Région, regroupant 28 communes (13 valaisannes et 15 vaudoises).

### 1.4.2 Documents contractuels institutionnels

En juin 2008, les six communes Aigle, Bex Collombey-Muraz Massongex, Monthey et Ollon signent une **Charte d'intention** affirmant leur volonté de créer une agglomération. Cette charte est complétée en 2011 par la **Convention de mise en œuvre** signée à l'occasion du dépôt de ChablaisAgglo 2 à Berne.

En 2015, un **Accord sur les prestations** est signé par les cantons de Vaud et du Valais et par la Confédération, pour régler la participation de la Confédération à la mise en œuvre d'une partie des mesures du projet ChablaisAgglo 2. Cet accord est complété par un Protocole additionnel liant le canton de Vaud et les communes d'Aigle, Bex et Ollon et par un Accord complémentaire entre le canton du Valais et les communes de Collombey-Muraz, Massongex et Monthey.

### 1.4.3 Deux cantons coresponsables vis-à-vis de la Confédération

Selon les directives de l'ARE, les acteurs impliqués dans un projet d'agglomération parlent d'une seule voix et désignent un interlocuteur unique pour les relations avec la Confédération.

Considérant le statut intercantonal de Chablais Agglo, il a été admis que **les deux cantons**, conjointement, assureraient ce statut d'organisme responsable, notamment par la signature de l'Accord sur les prestations.

#### 1.4.4 Rôle des échelons fédéraux

Les projets d'agglomération font collaborer les 3 échelons fédéraux autour d'un projet de territoires concrétisé par un programme de mesures.

##### La Confédération

- définir la politique fédérale des agglomérations ;
- adopter les mesures retenues dans le cadre de cette politique et les cofinancer ;
- signer l'Accord sur les prestations avec les Cantons ;
- cofinancer les mesures retenues ;
- favoriser les échanges d'expériences.

##### Les cantons

- contribuer activement à la mise en œuvre du projet selon les accords passés avec les communes et les régions ;
- veiller à la coordination des activités qui ont des incidences sur le territoire de Chablais Agglo ;
- assurer la coordination de leurs différents services et leur participation au projet d'agglomération du Chablais ;
- participer au financement du projet d'agglomération.

##### Les communes

Responsables de la planification, de l'organisation des processus et du financement de nombreux équipements et infrastructures sur leur territoire, les communes sont les maîtres d'ouvrage naturels pour la réalisation des mesures de Chablais Agglo.

Leur rôle et leurs compétences sont les suivants :

- contribuer activement à la mise en œuvre du projet ;
- veiller à la coordination des activités qui ont une incidence sur le projet ;
- assurer la coordination de leurs différents organes et services et leur participation au projet ;
- participer au financement du projet d'agglomération.

#### 1.4.5 Rôle des organes politiques et techniques de l'agglomération

Compte tenu des rôles respectifs décrits ci-avant et sur la base de la convention établie en 2011 entre les partenaires, Chablais Agglo est composée de 4 organes :

**Le Comité de pilotage (Copil)** composé de 8 membres, assure la gouvernance politique du projet d'agglomération. Il valide les objectifs, le plan de travail, les ressources à allouer au projet et adopte le dossier avant son dépôt à la Confédération.

Les cantons sont représentés par deux conseillers d'Etat en charge de l'aménagement du territoire. Les communes sont représentées par leurs syndics et présidents. Chablais Région, représentée par son président, a une voix consultative. Sont également invités aux séances du Copil, des représentants des services cantonaux.

Le Copil est présidé en alternance, tous les 2 ans, par le président de Monthey ou le syndic d'Aigle.

**Le Bureau d'agglomération** est l'organe de direction technique et administratif de l'agglomération. Il coordonne le processus d'élaboration du projet ainsi que sa mise en œuvre. Il assure la maîtrise du budget et des délais, le support administratif à l'échelle du projet d'agglomération et pilote les actions de communication. Il est l'interlocuteur technique et administratif de la Confédération. Dans le cadre du projet d'agglomération du Chablais, Chablais Région assure le mandat de Bureau d'agglomération et de direction du projet.

**Le Groupe de Coordination (GC)** vérifie la bonne coordination des procédures entre les pratiques des deux cantons et la planification des travaux. Il est composé du Bureau d'agglomération et des coordinateurs responsables du projet pour les cantons de Vaud et du Valais.

**Le Groupe Technique (GT)** encadre le travail des mandataires et prépare les orientations et rapports à soumettre au Copil. Il rassemble les techniciens en charge des thématiques sectorielles, tant au sein des services cantonaux qu'au sein des communes. Il est présidé par le Chef du projet.

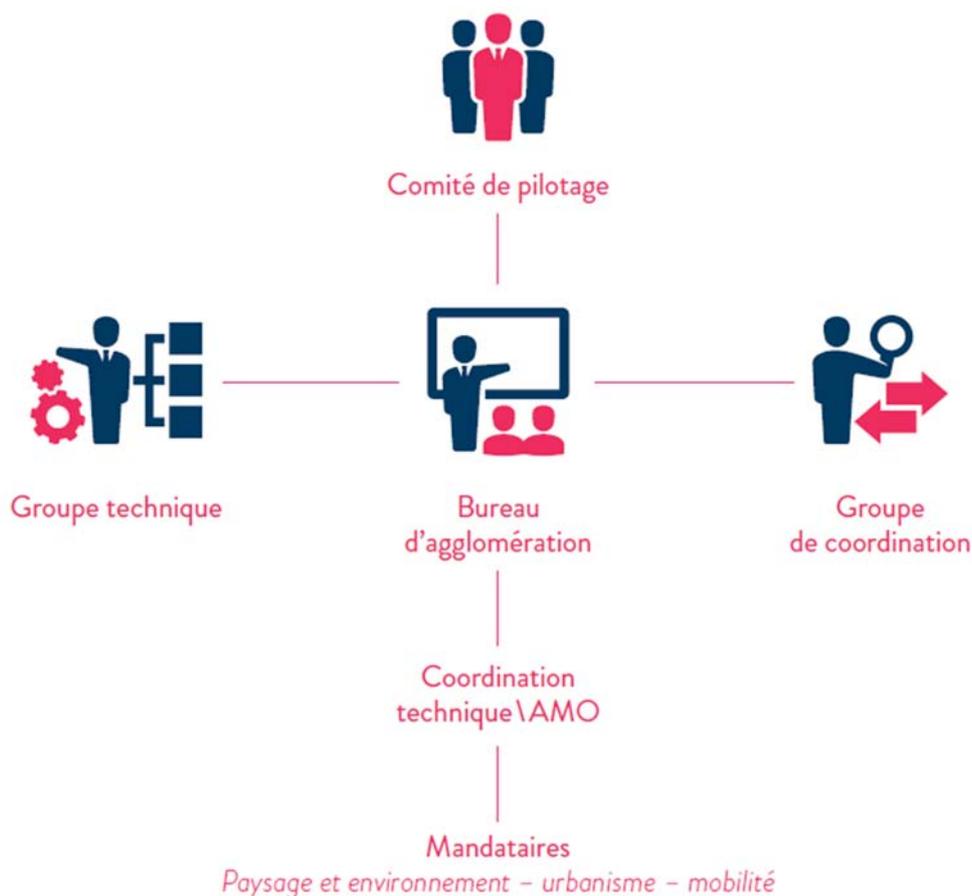


Figure 3 : Structure de Chablais Agglo

### 1.4.6 Concertation et participation

Tenant à garantir une large acceptation du projet et la meilleure intégration possible des divers partenaires, un accent particulier a été mis sur le processus participatif. **Des ateliers** ont été organisés régulièrement pour associer les partenaires communaux et cantonaux, au-delà des membres du Copil et du GT. Ils ont permis notamment d'élaborer la stratégie et la vision, de discuter des stratégies sectorielles et de réfléchir aux mesures.

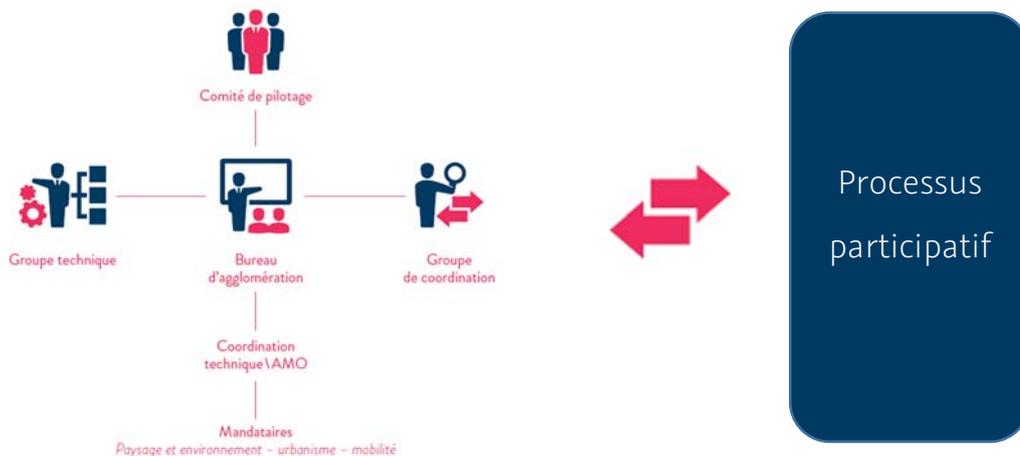
**Des séances d'information** ont été tenues tout au long de l'année 2016, pour présenter le projet et ses orientations aux législatifs des communes concernées mais aussi aux diverses associations et groupements intéressés.

**Une consultation publique** s'est déroulée du 5 septembre au 5 octobre 2016. Les remarques et propositions pouvaient être transmises par voie postale ou directement en ligne par le biais d'un formulaire ad hoc.

**Une conférence d'agglomération** s'est également tenue dans le cadre de cette consultation, le 15 septembre à Monthey. 130 personnes se sont déplacées pour l'occasion et ont pu prendre connaissance du dossier et échanger avec les responsables politiques et techniques.

En plus des apports des partenaires cantonaux et communaux, 16 prises de position ont été transmises à l'agglomération par des privés et des associations.

Ces différentes prises de position ont permis d'apporter un certain nombre d'adaptations ou de compléments au projet ChablaisAgglo 3. **Un rapport de consultation** présente en détail les remarques et la manière dont elles ont été prises en compte dans le projet d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération.



## 1.5 Méthodologie

### 1.5.1 Double portée, stratégique et opérationnelle

La première étape du projet d'agglomération est une **analyse détaillée des tendances actuelles** en matière de paysage, d'urbanisation et de mobilité. Les principaux **enjeux** du territoire sont identifiés et servent de base à la définition d'une **vision** d'agglomération et à la formulation d'**objectifs**. Pour atteindre ces objectifs, le projet propose des **stratégies sectorielles** qui sont traduites sous la forme de cartes de stratégies détaillées. Elles sont ensuite mises en œuvre dans un **programme de mesures** priorisé et chiffré.

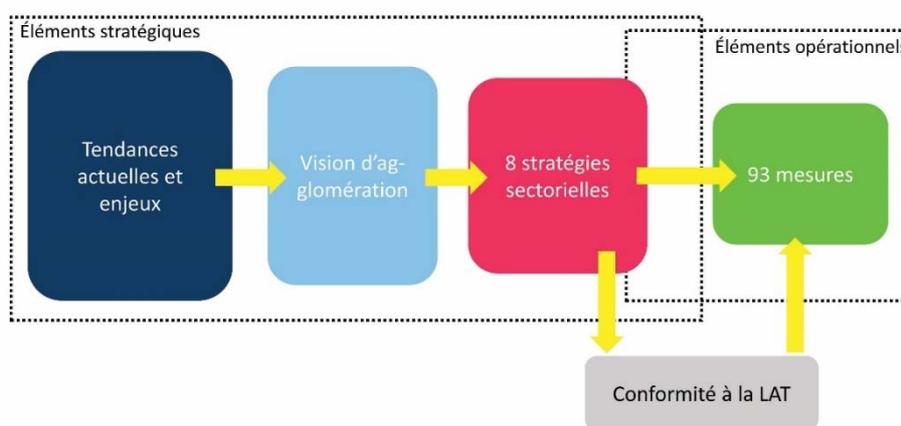


Figure 4 : Méthodologie du projet d'agglomération

## 2 ASSURER LA COORDINATION AVEC LES PLANIFICATIONS NATIONALES, CANTONALES ET COMMUNALES



## Chablais Agglo, un projet ancré dans une stratégie globale

Compte tenu des thèmes qu'il aborde, urbanisation, mobilité, paysage, nature et environnement, le projet d'agglomération du Chablais s'inscrit dans des politiques et des planifications supérieures, tant au niveau fédéral que cantonal ou régional.

Le présent chapitre aborde l'inscription de Chablais Agglo dans les échelons national, cantonaux, intercantonal et régional.

## 2.1 Coordination avec les planifications nationales

### 2.1.1 Politique des agglomérations

La politique des agglomérations de la Confédération (Conseil fédéral suisse, décembre 2001, p.31) poursuit principalement les trois objectifs suivants :

- assurer l'attractivité économique des zones urbaines et une qualité de vie élevée ;
- maintenir un réseau polycentrique de villes et d'agglomérations équilibré pour leur permettre d'assurer leur position dans la concurrence économique nationale et internationale ;
- limiter l'extension spatiale des zones urbaines en favorisant le développement efficient de l'urbanisation vers l'intérieur pour soulager l'espace rural.

Pour mettre en œuvre ces objectifs, la Confédération préconise de **dépasser les limites administratives existantes** ainsi que de développer des projets d'agglomération basés sur la coordination des transports et de l'urbanisation. Les expériences de projets des premières générations ont permis de réaffirmer ces objectifs en 2013 (CTA, juin 2013).

Comme moteur de cette politique, la Confédération a opté pour le subventionnement des mesures de mobilité via un fonds d'infrastructure.

### 2.1.2 Projet de territoire Suisse

Le Projet de territoire suisse propose **une vision d'avenir concertée à l'échelle de la Suisse**. Il n'est pas contraignant mais sert de cadre et d'aide à la décision en matière de développement régional. La politique des agglomérations de même que la politique pour les espaces ruraux et les régions de montagne sont des exemples d'instruments permettant de mettre en œuvre cette vision.

L'agglomération du Chablais se situe à l'interface de deux territoires d'action tels que définis dans le cadre du projet de territoire suisse : **l'espace métropolitain lémanique** et **l'espace des Alpes occidentales** et occupe ainsi une position stratégique. En effet, l'agglomération a un rôle de pivot ou de relais entre ces deux types d'espace. D'un côté, elle est fortement connectée aux autres polarités de l'espace métropolitain lémanique, à l'intérieur duquel les échanges et les complémentarités entre agglomérations sont encouragés. Ses liens avec **l'agglomération Rivelac** et **l'agglomération Lausanne-Morges** sont particulièrement forts, ces régions constituant un bassin d'emplois important et génèrent une pression démographique significative sur l'agglomération du Chablais. De l'autre côté, Chablais Agglo est également très liée aux polarités des Alpes et de la vallée du Rhône.

Située sur la voie historique du Simplon, à l'entrée du défilé de St-Maurice, l'agglomération constitue non seulement la porte d'entrée du canton du Valais mais aussi celle des vallées latérales qui abritent d'importantes stations touristiques vaudoises (Leysin, Les Diablerets, Villars-sur-Ollon) et valaisannes (Champéry, Morgins). **Agglomération multipolaire**, Aigle et Monthey étant reconnues comme des centres urbains formant un seul espace fonctionnel, Chablais Agglo doit mettre en avant sa complémentarité avec les autres agglomérations suisses.

L'agglomération du Chablais prend en compte dans son projet les objectifs du projet de territoire Suisse ainsi que les orientations stratégiques de l'espace métropolitain lémanique et de l'espace des Alpes occidentales.

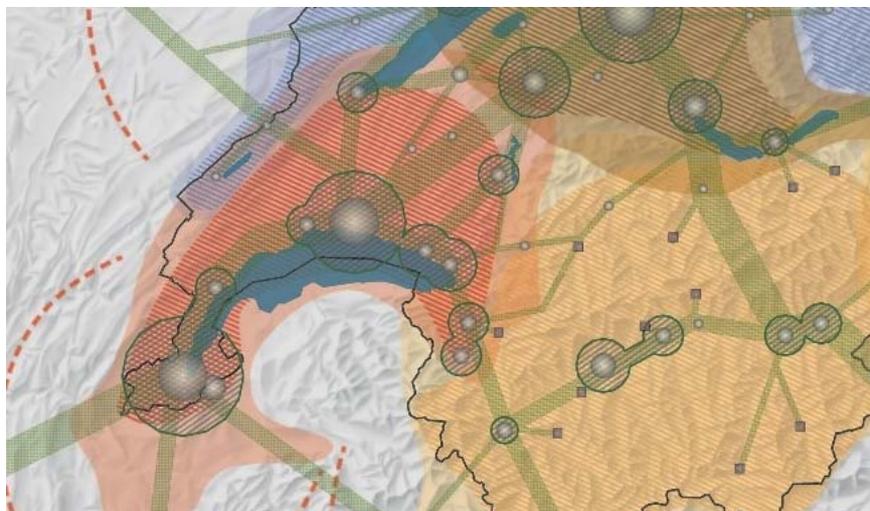


Figure 5 : Projet de territoire suisse, stratégie 1 : mettre en place des territoires d'action et renforcer le réseau polycentrique de villes et de communes

### 2.1.3 Législation fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT et OAT)

Avec l'entrée en vigueur de la révision de la Loi sur l'aménagement du territoire (LAT), le 1<sup>er</sup> mai 2014, les projets d'agglomération font face à un défi important de mise en conformité de leurs planifications.

L'agglomération du Chablais a engagé, dans le cadre de l'élaboration de ChablaisAgglo 3, une coordination très étroite avec les plans directeurs cantonaux afin de **garantir le respect des nouvelles prescriptions**, notamment en termes de dimensionnement des zones à bâtir. Le résultat de ce travail est décrit plus en détail dans le cadre du volet stratégique.

La conformité à la LAT, à l'OAT et aux plans directeurs cantonaux est une exigence des Directives.

L'approche établie pour la mise en conformité de ChablaisAgglo 3 avec la LAT, l'OAT et les plans directeurs cantonaux a été élaborée en **coordination étroite** avec les communes appuyées par les échanges bilatéraux avec les services du développement territorial des deux cantons.

Pour le canton de Vaud, la conformité du volet urbanisation à la LAT, à l'OAT et au PDCn est exposée en détail dans un document spécifique annexé au rapport (voir annexe 2).

### 2.1.4 Plans sectoriels

Avec les plans sectoriels, la Confédération coordonne ses activités à incidences territoriales et les harmoniser avec les cantons. Les plans sectoriels montrent comment la Confédération prévoit d'accomplir ses tâches dans un domaine sectoriel ou thématique et précise notamment les objectifs qu'elle poursuit et les conditions ou exigences qu'elle entend respecter. Le projet d'agglomération du Chablais prend en compte les différents plans sectoriels en vigueur, notamment concernant les transports et les surfaces d'assolement.

## 2.2 Coordination avec les planifications cantonales

### 2.2.1 Plans directeurs cantonaux

La loi fédérale sur l'aménagement du territoire prévoit que les cantons se dotent d'un plan directeur cantonal. **Pierre angulaire de l'aménagement du territoire**, ce document de référence et de coordination définit les grandes orientations et les conditions de mise en œuvre de la politique d'aménagement cantonal en coordonnant toutes les activités qui ont des effets sur le territoire. Il engage les autorités mais n'est pas contraignant pour les particuliers. Il sert de référence lors de la planification communale et régionale et doit être pris en compte par tous les services de l'administration. Il identifie les mesures à prendre afin d'assurer un développement territorial harmonieux, tant sur le plan de l'économie que de la qualité de vie et de l'environnement. Ces trois derniers éléments constituent les piliers du concept de développement durable dans lequel s'inscrit la politique actuelle d'aménagement du territoire.

La révision de la LAT vient enrichir sensiblement le contenu des plans directeurs cantonaux. Dans sa version révisée, la LAT (art. 8a) prescrit un contenu minimal pour les plans directeurs cantonaux dans le domaine de l'urbanisation et donne un délai aux cantons pour mettre en conformité leur plan directeur. Pour cette raison, les plans directeurs cantonaux sont en cours de révision.

#### Le Plan directeur cantonal vaudois

Le Plan directeur cantonal vaudois (PDCn) constitue la référence pour assurer la cohérence du territoire cantonal. **Les objectifs de ChablaisAgglo 3 convergent à tous les niveaux avec ceux du PDCn.**

A travers ses lignes d'actions, le projet de territoire cantonal du PDCn vise notamment à consolider le réseau de centres dans les régions et à localiser l'urbanisation là où le tissu urbain est déjà largement bâti. Pour ce faire, la croissance maximale des agglomérations a été définie.

Le PDCn consacre une mesure spécifique (**mesure R13**) au projet d'agglomération du Chablais. Elle pose les enjeux et objectifs de l'agglomération du Chablais et précise les modalités de coordination des mesures envisagées avec le plan directeur cantonal en établissant notamment les principes de localisation et de mise en œuvre de Chablais Agglo. De plus, les mesures concernant les transports publics, le réseau routier et la mobilité douce de Chablais Agglo ont été inscrites dans les mesures A21 « Infrastructures de transports publics », A22 « Réseaux routiers » et A23 « Mobilité douce ».

Ainsi, **ChablaisAgglo 3 est conforme à la 4<sup>e</sup> adaptation du PDCn**, dont l'entrée en vigueur est prévue dans le courant de l'année 2017, et qui répond aux nouvelles exigences de la LAT.

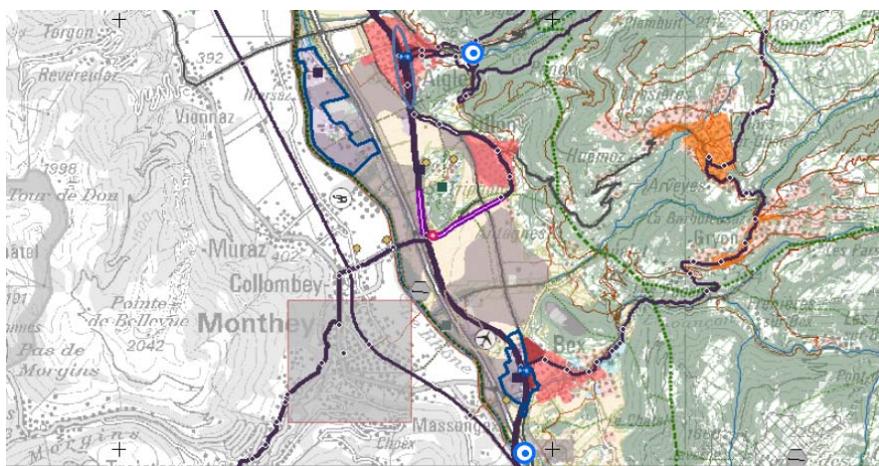


Figure 6 : Carte du Plan directeur cantonal vaudois - 4<sup>e</sup> adaptation

### La loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC), canton de Vaud

La LATC fait actuellement l'objet d'un projet de révision et dont deux des objectifs sont l'intégration de la politique des agglomérations et la mise en œuvre de la LAT révisée. Par ailleurs, le projet vise à simplifier les outils et les procédures et à assurer une meilleure coordination. Il introduit le projet d'agglomération comme instrument de développement territorial assimilé à un plan directeur intercommunal, donnant à sa force contraignante une assise légale claire.

### Le Plan directeur cantonal valaisan

Le plan directeur cantonal valaisan (PDC) met en œuvre la politique cantonale en matière d'organisation du territoire. Toutefois, dans sa mouture actuelle, il ne mentionne pas la notion d'agglomération. Une révision du PDC est en cours. Son approbation finale est prévue pour fin 2018. Ce PDC révisé traite de la question des agglomérations dans la **fiche de coordination C-5** qui détermine le rôle des agglomérations dans l'organisation territoriale valaisanne, et fixe les principes de la coordination de ces projets entre les échelons cantonaux et communaux.

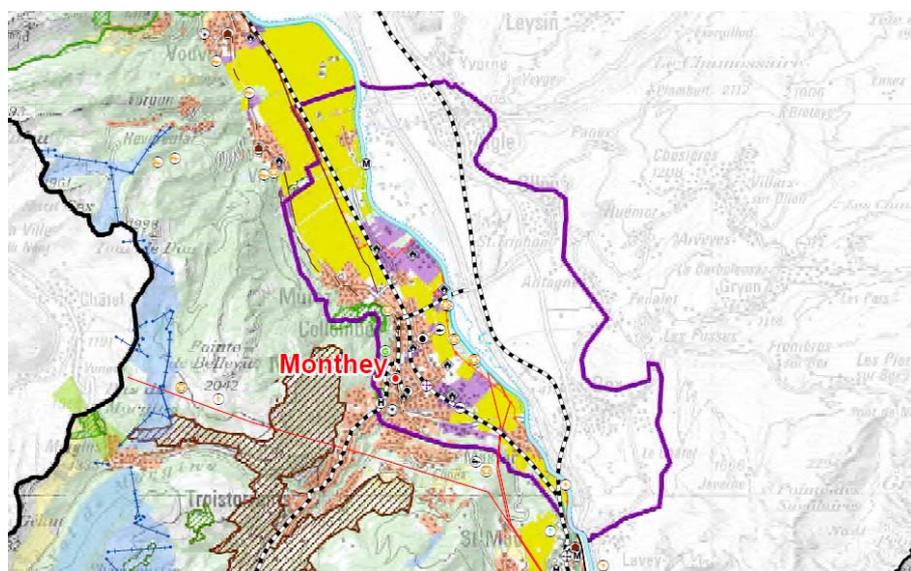


Figure 7 : Carte du Plan directeur cantonal valaisan en cours de révision

Pour Chablais Agglo, **la nécessité de coordonner étroitement les deux plans directeurs cantonaux, présentant des approches différentes, représente un défi particulier.** Il est d'autant plus important d'en tenir compte dans le cadre de la priorisation des mesures d'urbanisation.

## 2.3 Coordination avec les planifications intercantionales

### 2.3.1 Planification sectorielle de la 3<sup>e</sup> correction du Rhône

Le projet de 3<sup>e</sup> correction du Rhône (R3), qui permet de définir les principes d'aménagement sur tout le linéaire du Rhône pour atteindre une sécurité durable, aura **un impact considérable** sur l'agglomération du Chablais et la région dans son ensemble. Une coordination étroite est nécessaire tant en termes de planification territoriale que de phasage des mesures infrastructurelles, notamment concernant les **franchissements** du Rhône et le réseau de mobilité douce. La stratégie paysagère et agricole de Chablais Agglo (P-AGR) est également intégrée au projet R3.



Figure 8 : Extrait du Plan d'aménagement de la troisième correction du Rhône, Rapport d'impact sur l'environnement, septembre 2015

Le territoire de Chablais Agglo est compris dans la mesure prioritaire du Chablais (MP Chablais) qui a fait l'objet d'un avant-projet détaillé en mars 2015 présentant l'ensemble des travaux à mener sur le secteur. La mise à l'enquête publique du dossier MP Chablais est prévue pour septembre 2017.

### 2.3.2 Autres politiques et stratégies cantonales

Le projet d'agglomération tient compte des différentes politiques et stratégies cantonales en matière de développement territorial, de paysage, de mobilité, d'environnement et de développement économique et énergétique. Sans être exhaustif, nous pouvons citer par exemple :

#### Canton du Valais

- Concept cantonal de développement territorial ;
- Développement de l'offre ferroviaire régionale ;
- Plan cantonal de mesures pour la protection de l'air ;
- Programme cantonal de mise en œuvre de la politique régionale 2016-2019.

#### Canton de Vaud

- Développement de l'offre ferroviaire régionale ;
- Plan de mesures OPAir (en cours de révision) ;
- Stratégie cantonale de promotion du vélo ;
- Stratégie cantonale de développement et de planification des transports publics ;
- Réseau routier cantonal à l'horizon 2020 ;
- Stratégie cantonale pour le transport de marchandise ;
- Politique cantonale des pôles de développement (PPDE) ;
- Politique cantonale du logement (PLog).

## 2.4 Coordination avec les planifications régionales

### 2.4.1 Rapport de la région de planification Ouest / CTSO

Ce rapport intervient dans le cadre des nouvelles compétences attribuées aux cantons en matière de planification de l'offre régionale<sup>1</sup>. Il présente un ensemble de mesures que les cantons souhaitent faire inscrire dans le programme de développement stratégique de l'infrastructure 2030 (**PRODES 2030**). Chablais Agglo se trouve à l'intersection des espaces de planification Vaud et Valais :

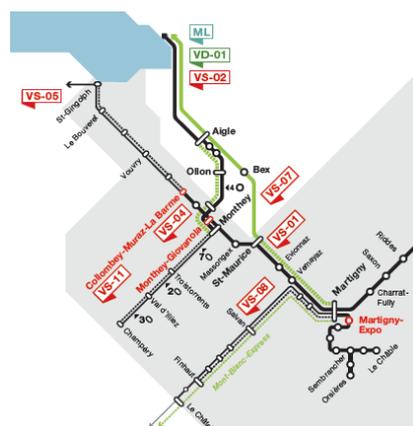


Figure 9 : Planification Valais

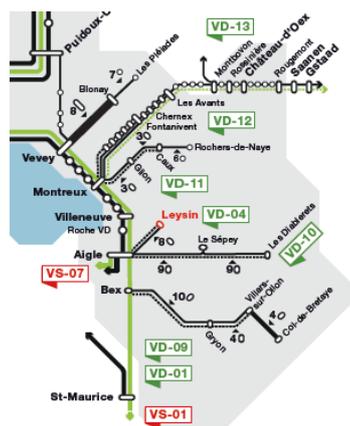


Figure 10 : Planification Vaud

### 2.4.2 Mobilité régionale – transports publics

Au niveau régional, une réorganisation des transports publics régionaux est prévue, notamment en lien avec la création du **nouvel hôpital inter-cantonal Riviera-Chablais** à Rennaz.

Cette réorganisation vise à :

- Structurer les lignes selon une logique véritablement « inter-cantonale » et un rabattement optimal sur les principaux nœuds de correspondances ferroviaires ;
- Renforcer la complémentarité entre les lignes de bus et lignes ferroviaires, en intégrant les évolutions planifiées de la desserte ferroviaire ;
- Assurer une offre maillée et attrayante sur le territoire de plaine pour les déplacements pendulaires et du quotidien ;
- Améliorer l'accès aux vallées de montagne depuis les gares principales ;
- Intégrer les grands pôles de développement (pôles d'emplois, nouvel hôpital, etc.).

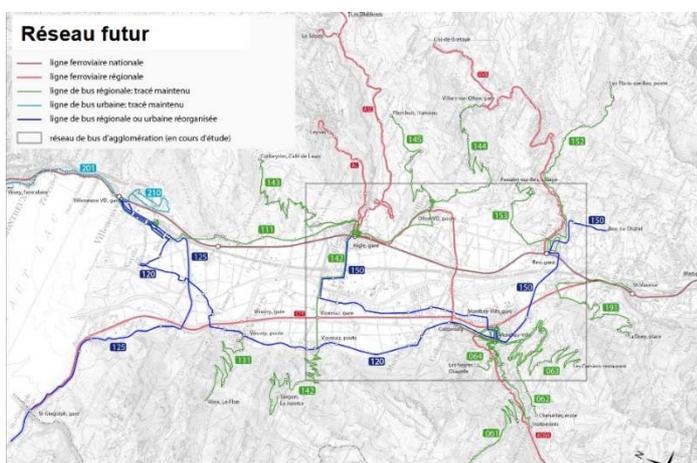


Figure 11 : Concept de bus régional

<sup>1</sup> Votation FAIF du 9 février 2014



## 2.5 Coordination avec les planifications communales

Les communes intègrent les stratégies et mesures développées dans le projet d'agglomération lors de l'établissement ou de la révision de leurs planifications.

Par la signature du rapport, les communes avec les partenaires cantonaux et régionaux, prennent l'engagement de poursuivre les objectifs formulés dans le document, d'organiser les processus nécessaires et de mettre en œuvre les mesures d'urbanisation, de mobilité, du paysage et de l'environnement conformément aux horizons temporels prévus.

Responsables de la planification, de l'organisation des processus et du financement de nombreux équipements et infrastructures sur leur territoire, **les communes sont les maîtres d'ouvrage pour la réalisation des mesures de Chablais Agglo**. Ces démarches impliquent les exécutifs et les législatifs communaux, de façon à garantir à la fois l'ambition des projets et leur faisabilité politique, financière et technique.

Pour gérer les enjeux intercommunaux ou régionaux, elles coopèrent et se coordonnent entre elles.

Contribuant activement à la mise en œuvre du projet, elles veillent, dans le cadre de leurs compétences, à la coordination des activités qui ont une incidence sur le projet.

### 3 INTÉGRER LE COMPTE-RENDU DE MISE EN ŒUVRE DU PROJET DE 2<sup>E</sup> GÉNÉRATION



Dans son rapport d'évaluation du projet d'agglomération de 2<sup>e</sup> génération, la Confédération a estimé que, si le dossier remplissait les exigences de base définies dans les directives du DETEC, l'impact global du projet était trop faible pour pouvoir prétendre à un cofinancement global. Certaines mesures ont toutefois reçu un cofinancement dans le cadre de la décision du Parlement et ont donc fait l'objet d'un accord sur les prestations.

L'intégration du compte-rendu de mise en œuvre du projet d'agglomération de 2<sup>e</sup> génération dans le présent dossier vise à assurer la cohérence entre l'état de mise en œuvre des mesures de ChablaisAgglo 2 et la définition des stratégies et des mesures de ChablaisAgglo 3.

## 3.1 Projets urgents

Le projet d'agglomération de 2<sup>e</sup> génération du Chablais ne présentait pas de mesures urgentes.

## 3.2 Mesures infrastructurelles

Selon accord sur les prestations :

Cofinancées	<b>TP4 – MD23</b> <b>MD liste A</b> (MD2 – MD3 – MD5 – MD6 – MD7 – MD8 – MD9 – MD10 – MD16 – MD24 – MD25)
Non cofinancées	<b>R1 – R4 – R5 – R9 – R10 – R11 – R13 – R14 – R3</b>

Cette liste concerne les mesures d'infrastructures de transports cofinancées par la Confédération. Dans le cas de ChablaisAgglo 2, l'accord sur les prestations mentionne également des mesures qui n'ont pas obtenu de cofinancement. Pour ces dernières, aucune obligation de mise en œuvre n'est formulée par la Confédération.

### 3.2.1 Mesures réalisées entièrement

- **R4** : Réaménagement de l'Avenue de l'Europe à Monthey (ARE - 6153.2.004) ;
- **R3** : Réaménagement du centre-ville de Monthey, étape 1/2 (ARE – 6153.2.090) ;
- **MD7** : Liaison intercommunale Massongex – Monthey par la zone industrielle des Ilettes (ARE – 6153.2.041).

A noter qu'un cofinancement était prévu pour la mesure MD7 mais qu'il n'a pas été demandé en raison du calendrier des travaux.

### 3.2.2 Mesures en cours de réalisation

#### **MD5 : Liaison de mobilité douce entre Muraz et les rives du Rhône (ARE-6153.2.038)**

Un mandat a été attribué en vue d'établir le tracé définitif. Trois variantes sont en cours d'étude. La réalisation devrait intervenir dans les délais prévus (avant 2019).

#### **MD8 : Liaison intercommunale Massongex – pôle industriel de Monthey (ARE-6153.2.041)**

Le projet a été affiné et une demande de cofinancement est déposée auprès de la Confédération. La fin des travaux est prévue pour fin 2016, début 2017.

#### **MD3 : Nouveau passage de MD sous la route de la Vallée à Collombey-Muraz (ARE-6153.2.056)**

Les études de variantes et de faisabilité ont été réalisées. Les décisions politiques relatives aux variantes et au financement devraient intervenir entre fin 2016 et début 2017. Le planning de mise en œuvre pourra, sous réserve des décisions budgétaires, être tenu.

#### **MD3 : Collombey-Village – rives du Rhône par la rue Pré-du-Pont (ARE-6153.2.036)**

Le tronçon sur le territoire de Collombey-Muraz a été réalisé. Le solde de la mesure est lié à la requalification de la rue St-Didier ouest et doit être coordonné avec Monthey pour la partie sur son territoire.

### 3.2.3 Mesures modifiées ou retardées

#### **R1 : Réaménagement du centre-ville d'Aigle (ARE-6153.2.001)**

Le réaménagement du centre-ville d'Aigle a été freiné par une décision du tribunal fédéral suite à un recours portant sur des irrégularités formelles lors du déroulement de la votation communale sur le crédit de ce projet. Si une majeure partie des travaux envisagés ont été approuvés par le biais de préavis entre 2013 et 2015, la commune a décidé d'approfondir ses réflexions sur les points encore délicats que sont le tracé de la ligne de chemin de fer Aigle-Leysin et la circulation dans les rues de la Gare, Colomb et Chevron.

A noter que la faisabilité de la mise en souterrain de la ligne AL dans le centre d'Aigle, couplée à une gare souterraine sera étudiée afin de répondre à la demande exprimée par la majorité des partis politiques aiglons lors des États généraux d'octobre 2016.

Les travaux vont toutefois se poursuivre selon le calendrier prévu pour les éléments approuvés. La première étape est en cours de réalisation avec la route du Collège, qui bénéficiera du passage en zone 30km/h et de la mise en place d'une bande cyclable. L'issue de cette étape des travaux est prévue pour fin 2016.

#### **TP4 : Réaménagement de l'interface de la gare CFF d'Aigle (ARE-6153.2.027)**

Le réaménagement de l'interface de la gare CFF d'Aigle est lié à la constitution du front bâti qui définira le sud de la place de la Gare. Ce front est défini par le PQ Margencel, mis en vigueur en mars 2016. Ce nouveau développement urbain sera donc accompagné par la modification de la gare routière, d'un aménagement urbain prévoyant des parkings vélos ainsi qu'une liaison de mobilité douce en direction de l'avenue des Marronniers. L'horizon de réalisation est repoussé à la période 2019-2022.

#### **MD2 : Monthey – rives du Rhône le long de la Vièze (ARE-6153.2.035)**

En raison des divers projets en réflexion sur la zone, et notamment du dossier du nouveau terminal rail-route, la réalisation de cette mesure est repoussée sur la période 2023-2026.

#### **MD6 : Aigle – rives du Rhône par la route d'Evian (ARE-6153.2.039)**

Les études préparatoires ont été lancées. La création d'une piste cyclable fera l'objet d'une procédure loi sur les routes, procédure longue qui suscitera probablement des oppositions. Dès lors, la réalisation interviendra vraisemblablement sur la période 2019-2022.

**MD9 : Liaison intercommunale Monthey – Collombey-Muraz (ARE-6153.2.042)**

Pour le tronçon sur la commune de Collombey-Muraz, un avant-projet est finalisé. Il a été décidé d'opter pour une requalification complète de la route. La planification financière est en cours. Sous réserve des décisions budgétaires, la mise en œuvre interviendrait selon le calendrier initial (avant 2019). A noter que la réalisation du tronçon sur le sol de Monthey est dépendante de l'avancement des travaux liés au nouveau tracé AOMC et n'interviendra que sur la période 2019-2022.

**MD10 : Liaison intercommunale Aigle – Ollon (ARE-6153.2.043)**

L'état d'avancement de cette mesure est dépendant des travaux de déplacement de la ligne ferroviaire AOMC. Sa réalisation est repoussée et interviendra vraisemblablement sur la période 2019-2022.

**MD16 : Nouveau passage de MD sous le chemin du Châtelard à Aigle (ARE-6153.2.049)**

Le projet est lié au PQ\_Novassalles et au développement du gymnase. La parcelle longeant les rails est propriété des CFF qui se sont retirés du PQ. La liaison de mobilité douce devra donc traverser un P+R, ce qui est situation délicate. Le projet de reconversion du site de l'hôpital en collaboration avec le canton de Vaud est en cours d'élaboration. La position de liaison principale des accès piétons n'est pas encore définie et est en cours de discussion entre le canton et les CFF. La réalisation n'interviendra de ce fait pas avant la période 2019-2022.

**MD24 : Aménagement de zones de stationnement pour deux-roues (ARE-6153.2.057)**

Collombey-Muraz intègre cette problématique à sa réflexion autour du centre du village, pour une réalisation sur 2019-2022. Pour Aigle, la position des parkings principaux pour les deux roues est liée à différents projets : nouveau gymnase, Espaces Evènement des Glariers (salle communale), projet Aigle Centre. Un plan directeur fixant ces sites stratégiques doit être mis en place. Un mandat a été attribué afin d'étudier le réseau cyclable sur la commune entière. Pour Monthey, une étude est envisagée pour la planification du stationnement deux-roues. Elle n'interviendrait toutefois que sur la période 2019-2022.

**MD25 : Mise en place d'une signalisation pour deux-roues (ARE-6153.2.058)**

Pour le Valais, la signalisation des itinéraires deux-roues est gérée par Valaisroule. Les discussions sont en cours pour une réalisation à l'échelle de l'agglomération sur 2019-2022.

### 3.2.4 Mesures sans obligation de mise en œuvre

Ces mesures ne font pas l'objet d'une obligation de mise en œuvre dans le cadre de l'accord sur les prestations. Elles font toutefois partie intégrante du présent compte-rendu de mise en œuvre. Il s'agit des mesures suivantes :

**R5 : Réaménagement de la route de Lausanne à Aigle (ARE-6153.2.005)**

La mesure a été scindée en deux phases. Une première phase, qui porte sur le giratoire du Pré Nové et l'entretien de la route cantonale jusqu'à l'entrée de la localité, a été réalisée en 2015. La deuxième étape, à savoir la requalification de la route de Lausanne, a, quant à elle, été reportée et figure dans ChablaisAgglo 3 (mesure 1.2 : Requalification de la route de Lausanne à Aigle).

**R9 : Réaménagement de l'avenue du Simplon à Monthey (ARE-6153.2.009)**

En raison de la nécessaire intégration du bus d'agglomération, cette mesure est entièrement reprise dans ChablaisAgglo 3, sous la mesure 1.1 : Requalification de l'avenue du Simplon à Monthey.

**R10 : Réaménagement de l'avenue de France à Monthey (ARE-6153.2.010)**

Cette mesure est entièrement reconsidérée en fonction du nouveau tracé AOMC défini. Elle est reprise dans ChablaisAgglo 3, sous la mesure 7.4 : Réaménagement de la route cantonale entre Collombey et Monthey en priorité B.

**R11 : Réaménagement de la route cantonale en traversée de Massongex (ARE-6153.2.011)**

Le début des travaux est planifié pour 2017.

### **R13 : Réaménagement de la route cantonale en traversée de Collombey-Village (ARE-6153.2.013)**

Cette mesure est dépendante du projet de déplacement de l'AOMC et de la variante de tracé arrêtée. Elle est entièrement reprise dans ChablaisAgglo 3, sous la mesure 7.5 : Réaménagement de la route cantonale en traversée de Collombey-Village.

### **R14 : Réaménagement de la route cantonale en traversée de Muraz (ARE-6153.2.014)**

Des mesures ponctuelles de sécurisation ont été entreprises (deux îlots ralentisseurs notamment). La réalisation d'un îlot supplémentaire est prévue encore sur 2016. Cette mesure est poursuivie dans ChablaisAgglo 3, sous la mesure 7.6 : Réaménagement de la route cantonale en traversée de Muraz, notamment en vue des adaptations à prévoir pour le passage du bus d'agglomération.

## 3.3 Mesures assumées entièrement par l'agglomération

Selon accord sur les prestations :

- **R6 -R20 – R19**

Cette catégorie regroupe les mesures de transport à impact local, dont les coûts sont supportables pour l'agglomération. La réalisation de l'ensemble des mesures de cette liste est prévue d'ici à 2018.

### **R6 : Réaménagement de l'avenue des Ormonts à Aigle (ARE-6153.2.006)**

Cette mesure prend place dans le cadre global du projet Aigle Centre 2020 et dépend fortement de la question du tracé de la ligne de train Aigle-Leysin (AL). En 2013, une étude de faisabilité a confirmé que le maintien de l'AL sur son tracé actuel est la meilleure alternative. Dans l'optique de garantir la coordination des travaux de réaménagement de l'avenue des Ormonts avec ceux de la réfection des voies de chemin de fer, le conseil communal a validé, en août 2014, la demande de crédit ad hoc. Toutefois, en raison de la décision du Tribunal Fédéral intervenue en automne 2015 concernant le dossier Aigle Centre 2020, la Commune d'Aigle a décidé d'effectuer une étude complémentaire sur la question du tracé de l'AL. Dès lors, cette mesure est reprise dans le cadre de ChablaisAgglo 3 au travers de la fiche 7.2 : Réaménagement du centre-ville d'Aigle.

### **R20 : Adaptation de la signalisation routière (ARE-6153.2.019)**

Pour les communes d'Aigle, Bex, Collombey-Muraz, Massongex et Ollon aucun besoin immédiat n'a été identifié. Sur le territoire de Monthey, la signalisation a été revue à l'occasion des travaux de la route de la Vallée.

### **R19 : Réaménagement des réseaux routiers communaux dans les secteurs urbanisés (ARE :6153.2.087)**

Plusieurs mesures de réaménagement des réseaux routiers ont été réalisées. Pour Bex, Collombey-Muraz, Massongex et Ollon, l'ensemble des zones résidentielles sont passées sous le régime de 30 km/h. Le chemin du Guinchet a été entièrement requalifié. Pour la commune de Monthey, les zones 30 ont également été généralisées à la quasi-totalité des zones résidentielles. Pour Aigle, les projets suivants ont été menés. Ils sont achevés ou en cours de réalisation :

- aménagement du chemin du Châtelard
- aménagement de la rue Sous-le-Bourg
- aménagement de la route d'Ollon
- traitement des seuils de zones 30 : chemin de Marjolin, chemin de la Rapille

## 3.4 Mesures d'urbanisation

Selon accord sur les prestations :

- **U1 – U1a – U1b – U2 – U2a – U2b – U2c – U2d – U3 – U4 – U4a – U4b – U4c – U4d – U4e – U5 – U6 – U6a – U6b – U7 – U7a – U7b – U7c – P – AGR**

### Mesures réalisées ou en cours de réalisation

Une partie des mesures d'urbanisation prévues dans ChablaisAgglo 2 est en cours de réalisation, voire déjà réalisée. Il s'agit des mesures suivantes :

- U1a : Collombey-Muraz - Secteur Barme – Perraires – Clos Novex (ARE-6153.2.061)
- U1b : Collombey-Muraz - Secteur le Verger – Clos Donroux (ARE-6153.2.062)
- U3 : Massongex – Planification générale (ARE-6153.2.068)
- U4b : Aigle - Secteur de la Gare – Novassalles (ARE-6153.2.071)
- U4c : Aigle - Secteur de la Gare - Centre (ARE-6153.2.072)
- U7 : Planification des zones d'activités (ARE-6153.2.079)
- P : Planification du Paysage (ARE-6153.2.083)
- AGR : Planification des espaces agricoles (6153.2.084)

Concernant la mesure **U6a** : Bex - Secteur La Croix – Pied du Montet (entrée nord) (ARE-6153.2.077), les premières réflexions engagées sur ce vaste secteur de plus de 7 hectares ont abouti à un phasage en 3 étapes.

### U7 : Planification des zones d'activités (ARE-6153.2.079)

L'étude U7 sur le potentiel de développement des zones d'activités d'Aigle, de Bex, de Collombey-Muraz et de Monthey a été finalisée en 2013. Elle propose une vision articulée autour du développement territorial et économique et identifie les principales actions à entreprendre en matière de gestion, de promotion et d'aménagement des zones d'activités. Ces conclusions sont intégrées dans le cadre de ChablaisAgglo 3 et ont servi à l'établissement de la fiche de mesure PA : Pôles d'activités.

### P-AGR : Planification du Paysage et des Espaces agricoles (ARE-6153.2.083/084)

En 2014, Chablais Agglo a développé une stratégie paysagère et agricole de la plaine. Cette étude a permis d'une part, de développer la stratégie paysagère et agricole de ChablaisAgglo 3, et d'autre part, de préparer l'insertion paysagère et territoriale des mesures d'aménagement liées au Plan d'aménagement de la 3e correction du Rhône, et en particulier à la mesure prioritaire Chablais.

### Mesures non-réalisées

Les mesures suivantes n'ont pas été mises en œuvre :

- U1 : Collombey-Muraz - Planification générale (ARE-6153.2.060) ;
- U2 : Monthey – Planification générale (ARE-6153.2.063) ;
- U2a : Monthey - Secteur le Verger – Clos Donroux (ARE-6153.2.064) ;
- U2b : Monthey - Secteur Gare et Centre (Avenue de la Gare) (ARE-6153.2.065) ;
- U2c : Monthey – Secteur Avenue de France (ARE- 6153.2.066) ;
- U2d : Monthey – Secteur Au-Delà du Pont (ARE-6153.2.067) ;
- U4 : Aigle – Planification générale (ARE-6153.2.069) ;
- U4a : Aigle - Secteur Arsenal et Landi (ARE-6153.2.070) ;
- U4d : Aigle - Secteur de l'Hôpital (ARE-6153.2.073) ;
- U4e : Aigle – Entrée Sud (ARE-6153.2.074) ;
- U5 : Ollon – Planification générale (ARE-6153.2.075) ;
- U6 : Bex – Planification générale (ARE-6153.2.076) ;
- U6b : Bex - Secteur de la Gare (ARE-6153.2.078) ;
- U7a : Bex – En Vannel – Les Courtrais (ARE-6153.2.080) ;
- U7b : Aigle – Champex – La Biolle – Les Îles (ARE-6153.2.081) ;
- U7c : Collombey-Muraz – La Charbonnière (ARE-6153.2.082).

En raison du processus de révision des plans directeurs cantonaux vaudois et valaisans ainsi que de la mise en application de la nouvelle LAT, la plupart des mesures de planification générale, ainsi qu'une partie des mesures localisées n'ont pas été mises en œuvre à ce jour. Ces mesures devront être réalisées sur la base des plans directeurs révisés, en accord avec les prescriptions de la LAT.

Dès lors, dans le cadre du projet d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération, ces mesures ont fait l'objet d'une analyse détaillée en regard de leur conformité à la LAT et de sa prise en compte dans les plans directeurs cantonaux vaudois et valaisans. Ce travail a permis d'établir une nouvelle priorisation claire de ces mesures en vue de leur intégration dans ChablaisAgglo 3. Cette analyse est présentée dans le cadre du rapport stratégique et des fiches de mesures ad-hoc.

En raison de situations complexes (acteurs multiples, nécessité de définir une image directrice forte, des objectifs clairs, de préciser la mixité attendue, etc.), les mesures **U4a** (Arsenal et Landi) et **U4e** (Entrée sud) à Aigle ont été déclinées en plusieurs phases. Pour les mêmes raisons, l'horizon de réalisation de la mesure **U6b** de la gare de Bex, a dû être reporté postérieurement à 2030 afin de préciser le développement de ce secteur de 10 hectares.

## 3.5 Mesures de la liste B

Selon accord sur les prestations :

- **TP6 – TP7 – TP9 – MD15 – MD17 – MD21 – MD liste B (MD12 – MD14) – R3 – TP5**

Les mesures d'infrastructures clé de la liste B, selon l'accord sur les prestations, ont été concrétisées à des degrés divers. Elles sont reprises dans le cadre de ChablaisAgglo 3.

### **TP6 : Réaménagement de l'interface de la gare AOMC de Monthey (ARE-6153.2.029)**

Cette mesure dépend du projet de nouveau tracé AOMC. En raison du tracé choisi, qui implique le déplacement de la gare AOMC de Monthey et son intégration à la gare CFF. Une seule mesure d'interface est désormais nécessaire, présentée sous la fiche 9.2 Interface à la gare CFF/AOMC de Monthey. **La mesure TP6 est abandonnée.**

### **TP7 : Réaménagement de l'interface de la gare CFF/AOMC de Collombey-Muraz (ARE-6153.2.030)**

Cette mesure dépend du projet de nouveau tracé AOMC. Elle est reprise dans le cadre de ChablaisAgglo 3 sous la fiche 9.4 : Interface à la halte CFF/AOMC de Collombey-Corbier.

### **TP9 : Mise en service du réseau de bus d'agglomération (ARE-6153.2.032)**

Le système de bus d'agglomération a fait l'objet d'études spécifiques en vue de concrétiser le concept global et de l'intégrer au réseau de bus régional. Le projet tel que défini à ce jour permet une bonne complémentarité avec l'offre des différentes lignes de chemin de fer. Il prévoit une offre fixe avec des cadences au quart d'heure dans les périmètres denses à Aigle, Collombey et Monthey et une offre flexible dans les autres secteurs avec des cadences à la demi-heure ou à l'heure selon la demande. La flexibilité de cette solution permet des adaptations à court terme selon les fréquentations. Une mise en œuvre de ce concept en plusieurs étapes, en fonction de l'évolution de l'urbanisation, du développement du réseau ferroviaire et de l'adaptation du réseau routier sera primordiale.

### **MD15 : Nouveau passage de MD sous les voies CFF à Aigle (Arsenal-Landi) (ARE-6153.2.048)**

Cette mesure doit être coordonnée avec l'urbanisation du secteur Arsenal. Sa priorité a donc été réévaluée conjointement à la mesure d'urbanisation Arsenal. Elle fait l'objet de la fiche 5.6 : Aménagement d'un passage sous les voies CFF dans le secteur "Arsenal-Landi" à Aigle.

### **MD17 : Nouveau passage de MD sous la voie CFF à Aigle (ARE-6153.2.050)**

Cette mesure est à coordonner du secteur Hôpital et de l'urbanisation de l'entrée sud d'Aigle.

### **MD21 : Nouveau passage de MD sous la voie CFF à Monthey (Garre CFF)**

Cette mesure est reprise dans le PA3 à la fiche 9.2 : Interface à la gare CFF/AOMC de Monthey en priorité A.

### **R3 : Réaménagement du centre-ville de Monthey étape 2/2 (ARE-6153.2.091)**

La deuxième étape des travaux est planifiée et fait l'objet de la fiche 7.1 : Réaménagement du centre-ville de Monthey.

### **TP5 : Réaménagement de l'interface de la gare CFF de Monthey (ARE-6153.2.028)**

Cette mesure est reprise dans le PA3 à la fiche 9.2 : Interface à la gare CFF/AOMC de Monthey en priorité A.

### **MD12 : Aménagement d'une piste cyclable sur la route cantonale Aigle-Vionnaz (ARE-6153.2.089)**

Dans le cadre de ChablaisAgglo 3, la pertinence du réseau de mobilité douce a été examinée en détail et les mesures revues en fonction de leur pertinence. Cette mesure a été reprise sous la fiche 4.5 : Aménagement d'une liaison de mobilité douce entre Aigle et Vionnaz.

### **MD14 : Aménagement d'une piste cyclable sur la route cantonale Bex-Monthey (ARE-6153.2.089)**

Cette mesure n'est pas reprise dans le cadre de ChablaisAgglo 3. En effet, sa pertinence et sa priorité ont été réévaluées en fonction de la stratégie Mobilité douce du projet de 3<sup>e</sup> génération et des itinéraires plus pertinents ont été privilégiés.

## 3.6 Restructuration de la ligne AOMC (TP1)

Il s'agit d'une mesure hors fonds d'infrastructure qui ne peut faire l'objet d'un cofinancement au titre de la politique des agglomérations et ne figure donc pas dans l'accord sur les prestations.

Cependant, par son impact majeur sur la structuration du territoire et des réseaux de transport, il s'avère utile de faire état de son avancement dans le cadre du présent rapport de mise en œuvre.

Le projet de déplacement de la ligne AOMC entre Collombey et Monthey a été développé pour être déposé en 2014 auprès de l'OFT. La mise à l'enquête publique devrait intervenir en 2017. La variante retenue prévoit un nouveau tracé partiellement à double voie entre Collombey-Muraz et Monthey, en site propre, directement à côté du tracé de la ligne CFF dite du Tonkin ainsi que de nouvelles haltes à Corbier, Clos-Donroux et à Monthey. Entre la halte de Collombey-Corbier et la gare de Monthey, ce tracé longe la voie CFF. La liaison en direction de Champéry n'est plus prévue à travers le centre-ville de Monthey mais à la hauteur du site stratégique Clos-Donroux. Cette mesure clé pour l'ensemble de l'agglomération est coordonnée avec plusieurs mesures d'urbanisation et de transport du projet d'agglomération de 2<sup>e</sup> et de 3<sup>e</sup> génération. Elle est décrite de manière détaillée dans la fiche Ms1.

Une étape supplémentaire d'amélioration de la ligne AOMC, à savoir l'augmentation des cadences entre Aigle et Monthey, a été inscrite dans le programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire à l'horizon 2030 (PRODES 2030).



Figure 12 : Projet de déplacement du tracé AOMC entre Collombey et Monthey

# 4 ÉTABLIR L'ÉTAT ACTUEL ET LES TENDANCES DE CHABLAIS AGGLO

Les « Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération »<sup>2</sup> précisent que les agglomérations doivent baser leur vision et leurs stratégies sectorielles sur des connaissances approfondies de la structure du paysage, de l'environnement, de l'urbanisation et des transports (exigence EB3 : Analyse de l'état actuel et des tendances de développement et identification des forces, faiblesses, opportunités, menaces et besoins d'action).

Le présent chapitre expose cette analyse détaillée de l'état actuel et des tendances pour le territoire de Chablais Agglo ainsi que les prévisions en termes de démographie et d'emplois issues des scénarios statistiques OFS et des hypothèses développées dans les plans directeurs des cantons de Vaud (PDCn) et du Valais (PDC).

Avec les enjeux qui en ressortent, ce chapitre sert de fondement à la vision de ChablaisAgglo 3 et aux stratégies sectorielles définies dans le volet stratégique.

---

<sup>2</sup> ARE, 2015

## 4.1 Paysage, agriculture et environnement

### 4.1.1 Paysage

Le paysage de l'agglomération a pour origine la plaine alluviale du Rhône, prise entre les versants alpins. Il est le résultat de trois processus fondamentaux :

- Premièrement, le Rhône a façonné la plaine en déposant des alluvions et se déplaçant au gré des crues. L'analyse des boisements, l'occupation du sol et la microtopographie permettent encore de percevoir les bras anciens et les secteurs régulièrement inondés. Tant son cours actuel que les anciens bras et espaces inondables sont organisés en **formes fluides** qui occupent le centre de la plaine, en constituant une sorte de colonne vertébrale.
- Deuxièmement, les affluents du Rhône ont transporté des quantités imposantes de matériaux jusqu'à la plaine. Ces dépôts de **forme conique** ont accueilli la plupart des noyaux historiques d'urbanisation, organisés en formes radiales.
- Troisièmement, dans le reste de la plaine, l'exploitation du sol et sa rationalisation ont amené au développement d'un **damier orthogonal**, ne laissant pratiquement pas de trace de sa constitution alluviale ancienne. L'organisation du parcellaire, des chemins et des canaux, s'inscrit dans cette logique orthogonale. Quelques noyaux d'urbanisation s'y sont également développés.

Ces unités paysagères sont complétées par les coteaux et collines boisés, rocheux ou exploités par la vigne ou des pâturages. Ce relief alpin principal façonne le grand paysage avec les sommets emblématiques de la région.

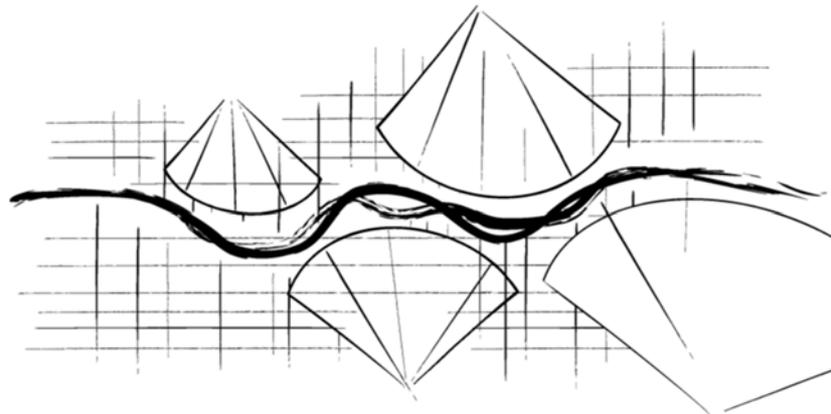


Figure 13 : Schéma géomorphologique du paysage de la plaine du Rhône<sup>3</sup>

Le paysage de l'agglomération a pendant longtemps été organisé en suivant ces unités paysagères. Dans l'espace central, **le Rhône et les zones humides et inondables** ont maintenu une part importante de forêts et de parcours pour le bétail (pâturages). Les principaux affluents complètent le dispositif avec des boisements riverains des cours d'eau. L'urbanisation s'est développée sur les cônes, selon des structures radiales comme en attestent encore les tracés des rues, et avec une forte présence de vergers ou vignobles ceinturant les villages.

**L'espace orthogonal de la plaine** a fait l'objet d'une agriculture orientée principalement sur les céréales et le maïs, laissant un paysage très ouvert et quelques fermes de colonisation. Les collines et pieds de coteaux exposés au sud ont largement été plantés de vignes, alors que les parties moins bien exposées sont des espaces plus extensifs utilisés comme pâturages ou laissés en forêts.

<sup>3</sup> Source : Stratégie paysagère et agricole de la plaine, Paysagegestion/Repetti (2014)

Au cours du XXe siècle, le développement de l'urbanisation et de l'industrie a amené une **forte progression des parties urbanisées** du territoire, rompant avec les unités paysagères originelles. L'industrie a pris une large place en bordure du Rhône, dans des espaces mis à l'abri des inondations par les travaux d'endiguement. Les villes et villages se sont étendus en direction de la plaine orthogonale, ne laissant pratiquement plus de trace de la ceinture ancienne de vergers et débordant largement des anciens cônes, formant par endroit des continuums jusqu'au Rhône ou d'un noyau urbain à l'autre. Ces développements plus récents ont rompu avec les logiques fluides ou radiales pour imposer un modèle orthogonal.



Figure 14 : Paysage de la plaine en 1938, laissant apparaître les anciens bras du Rhône

Les développements urbains récents font aujourd'hui partie du paysage de l'agglomération. Certains de ces développements sont liés à l'histoire de la plaine et présentent des qualités évidentes, à l'exemple des principaux parcs industriels en bordure du Rhône. D'autres ne sont que le prolongement peu qualifié de l'urbanisation ayant notamment amené à la formation de franges urbaines ordinaires.



Figure 15 : Bâtiments industriels en rupture avec la fluidité des structures paysagères anciennes (ancien bras et ses boisements)<sup>4</sup>

Pour les années à venir, la **3<sup>e</sup> correction du Rhône** a prévu d'élargir le lit du fleuve pour mieux protéger la plaine contre les crues. Cet élargissement va influencer le paysage de la plaine et la valeur naturelle du cours d'eau. Il est accompagné par une réflexion sur le renforcement du réseau de mobilité douce et loisirs sur les digues, ainsi que par un renforcement des équipements agricoles dans les secteurs touchés par l'emprise. La 3<sup>e</sup> correction du Rhône est la principale intervention paysagère prévue pour le futur, mais différentes initiatives des communes ou du monde agricole vont également **influencer le paysage** au travers de la mise en place de mesures de conservation du paysage, de renaturation des eaux ou de promotion de la biodiversité.

<sup>4</sup> Source : Stratégie paysagère et agricole de la plaine, Paysagegestion/Repetti (2014)

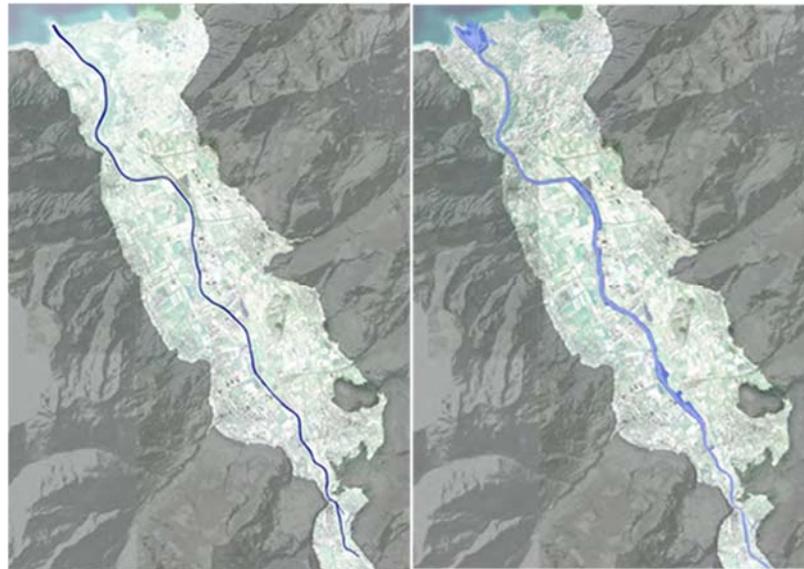


Figure 16 : Le Rhône actuel (gauche) et selon le projet de la 3<sup>e</sup> correction dans la plaine de l'agglomération (droite)<sup>5</sup>

En termes de **qualités patrimoniales et paysagères**, le périmètre de l'agglomération recense plusieurs éléments structurants inscrits dans divers inventaires nationaux et cantonaux :

- Deux grands périmètres inscrits à l'**Inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels d'importance nationale** (IFP) touchent l'agglomération : le périmètre de la Tour d'Ai et de la Dent de Corjon au nord, (n°1515) ainsi que celui des Diablerets et du Vallon de Nant au sud (n°1503). Par ailleurs, se trouvent à l'ouest deux surfaces plus petites de blocs erratiques. Ces surfaces étant situées majoritairement à la périphérie de l'agglomération, elles présentent peu de contraintes pour son développement.
- Plusieurs sites sont inscrits à l'**Inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger en Suisse** (ISOS) : les bourgs d'Aigle et Bex, le secteur du Béviex de Bex ainsi que les villages d'Ollon et Saint-Triphon. En plus de ces sites d'importance nationale, le périmètre de l'agglomération Chablais Agglo comporte également des sites d'intérêt régional et local.
- Des éléments de l'**Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse** (IVS) y sont également observés. L'Inventaire fédéral répertorie les voies de communication historiques (chemins, routes, voies navigables) qui revêtent une importance nationale et qui sont dotées d'une signification historique exceptionnelle dont l'aménagement originel est encore visible<sup>6</sup>. La majorité des villes et villages de l'agglomération comporte des sections de leurs voies de communication inscrites à cet inventaire.
- Au niveau cantonal, les éléments suivants sont recensés dans l'**Inventaire des monuments naturels et sites** (IMNS) sur le territoire de l'agglomération : le Bois de la Glaive (n°191), La Colline de St-Triphon (n°185), le Bois de la Gryonne (n°189), Le Montet (n°186), les Alpes vaudoises (n°188) et la Colline de Chietres (n°187).

<sup>5</sup> Source : Stratégie paysagère et agricole de la plaine, Paysagession/Repetti (2014)

<sup>6</sup> Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse (IVS). Office fédéral des routes (OFROU)

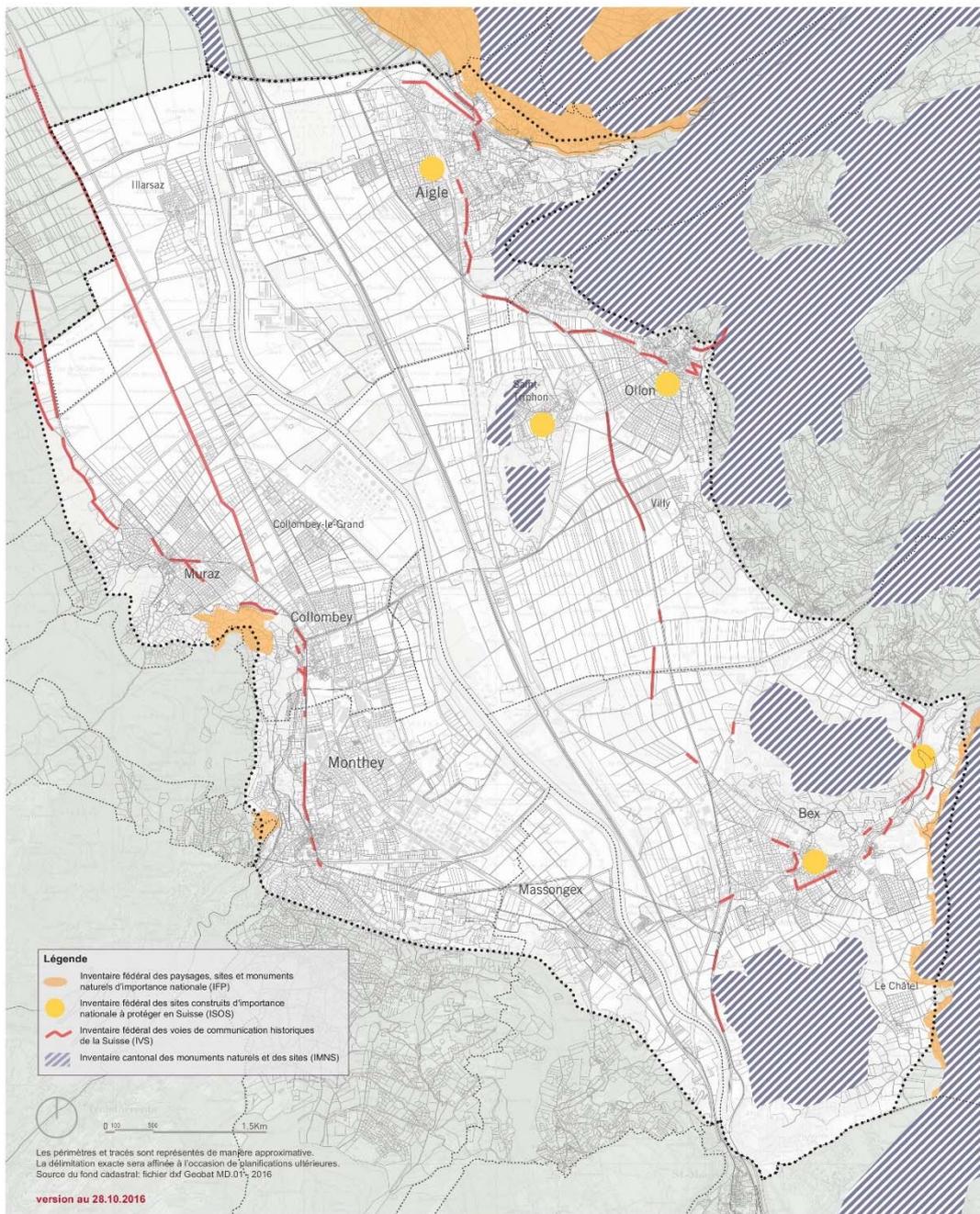


Figure 17 : Principaux inventaires nationaux du périmètre d'agglomération

Le paysage fait dans son ensemble partie de l'attractivité et de **l'identité de Chablais Agglo**. Le Rhône, la plaine, l'urbanisation sur les cônes, les collines et les coteaux boisés, rocheux ou viticoles, sont des éléments identitaires du caractère de l'agglomération auxquels les habitants s'identifient.

La prise en compte du paysage dans la planification de l'agglomération est nécessaire pour assurer la qualité du développement urbain. Dans ce contexte, l'analyse paysagère permet de donner les clés de lecture du territoire. Elle démontre que le paysage est étroitement lié aux différentes unités paysagères et à l'agriculture qui exploite près de la moitié du périmètre de l'agglomération. En regard de l'intensification des usages au cœur de la plaine, la préservation des structures paysagères permettra d'en assurer la cohabitation.

### **Enjeu A : Des unités paysagères respectées**

Le paysage résulte de processus multiples ayant abouti à des unités paysagères distinctes. Cette topographie particulière de la plaine du Rhône est fondatrice de l'identité de Chablais Agglo.

### **Enjeu B : Des constructions et aménagements fidèles aux identités et structures des unités paysagères**

La morphologie d'origine alluviale structure le paysage du Chablais avec des espaces nettement différenciés ayant chacun leur propre logique structurelle. Elle représente le cadre général d'intervention dans le territoire tout en assurant une valorisation des éléments paysagers.

### **Enjeu C : Des qualités patrimoniales et paysagères préservées**

Les qualités patrimoniales et paysagères représentent un enjeu important en tant que témoins historiques. Elles ne doivent en aucun cas devenir une sorte de palimpseste mais doivent contribuer au développement de l'agglomération en tant qu'éléments identitaires et monumentaux.



## 4.1.2 Agriculture

Bien que largement urbanisé et industrialisé, le périmètre du projet agglomération conserve une **importante activité agricole** occupant environ la moitié du territoire de plaine. Cette activité agricole influence directement le paysage de l'agglomération, en mettant en place des structures permettant la rationalisation du travail mais également des surfaces extensives contribuant à la préservation du paysage et de la nature.

L'agriculture est dominée par les **grandes cultures** : céréales panifiables, maïs, pommes de terre. Les prairies y tiennent un rôle secondaire, principalement en zone de colline, mais également dans certains secteurs particuliers de plaine, notamment à proximité du Rhône et en pieds de coteaux. Certaines cultures spéciales sont présentes : maraîchage (essentiellement carottes et oignons), arboriculture (pommes) et pépinières. Les vignobles se répartissent sur les coteaux et collines.

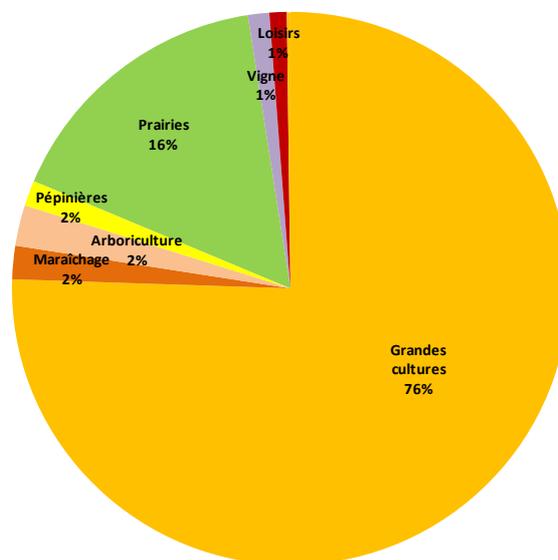


Figure 18 : Répartition des cultures dans la plaine, selon un relevé de terrain<sup>8</sup>

Les grandes cultures sont bien adaptées aux surfaces agricoles de plaine. Les sols y sont plats, sans obstacle et de qualité. Ils permettent une exploitation mécanisée sur de grandes parcelles. Ce sont des productions compétitives dans un marché exigeant une production à coût concurrentiel.

Le maraîchage et les cultures spéciales bénéficient de conditions favorables : bonnes terres agricoles et proximité du marché lémanique. En fonction de l'évolution de la demande, ces activités pourraient se développer et se diversifier à l'avenir.

La répartition des cultures varie très fortement en fonction des entités paysagères ainsi que selon la proximité de l'urbanisation et selon les secteurs fortement occupés par de l'habitat dispersé.

<sup>8</sup> Source : Stratégie paysagère et agricole de la plaine, Paysagegestion/Repetti (2014)

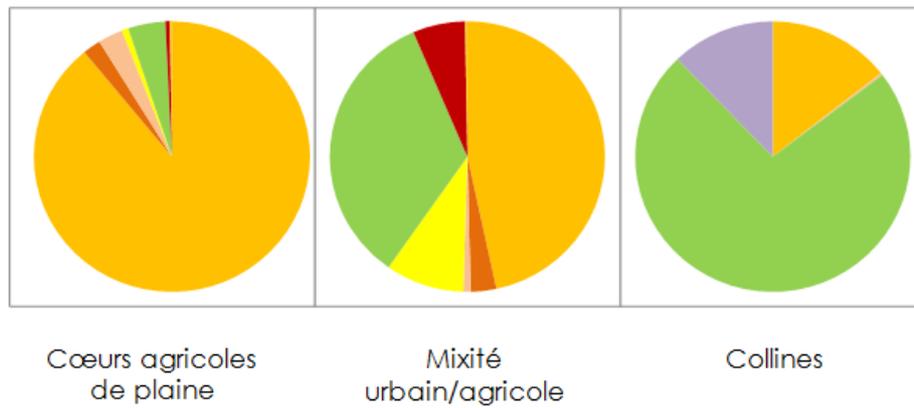


Figure 19 : Répartition des cultures selon les secteurs de plaine, selon un relevé de terrain<sup>9</sup>

La quasi-totalité de la surface agricole est cultivée par des **exploitations agricoles professionnelles et performantes**. Une centaine d'exploitations agricoles sont présentes dans le périmètre qui représente l'équivalent de 150 places de travail directes. Les centres d'exploitation se situent pour la plupart dans les espaces agricoles et hors des zones urbanisées.

Le développement de l'agglomération a un impact direct sur la surface agricole : développement des zones construites, développement des axes de transports, développement des loisirs, renforcement du réseau écologique. Il en va de même des projets de renaturation et de sécurisation des cours d'eau.

L'analyse de détail de l'activité agricole de l'agglomération montre que le périmètre de la plaine peut être réparti en **catégories bien différenciées** :

- Les grands espaces agricoles de la plaine ouverte, orientés sur les grandes cultures.
- Les espaces agricoles à proximité du Rhône, orientés sur une mixité de prairies, pâturages et grandes cultures.
- Les espaces agricoles résiduels, dont l'accès est difficile en raison des grandes infrastructures (routes, rail), du réseau hydrographique ou des zones urbaines, ces espaces sont généralement orientés sur une exploitation plus extensive.
- Les espaces agricoles fortement mités présentant d'abord une vocation résidentielle ou industrielle, dans lesquels l'agriculture est plus hétérogène.
- Les collines et coteaux dans lesquels l'habitat est dispersé et pour lesquels l'activité agricole est orientée en priorité sur l'élevage bovin et sur la vigne lorsque les conditions s'y prêtent.

<sup>9</sup> Source : Stratégie paysagère et agricole de la plaine, Paysagestion/Repetti (2014)

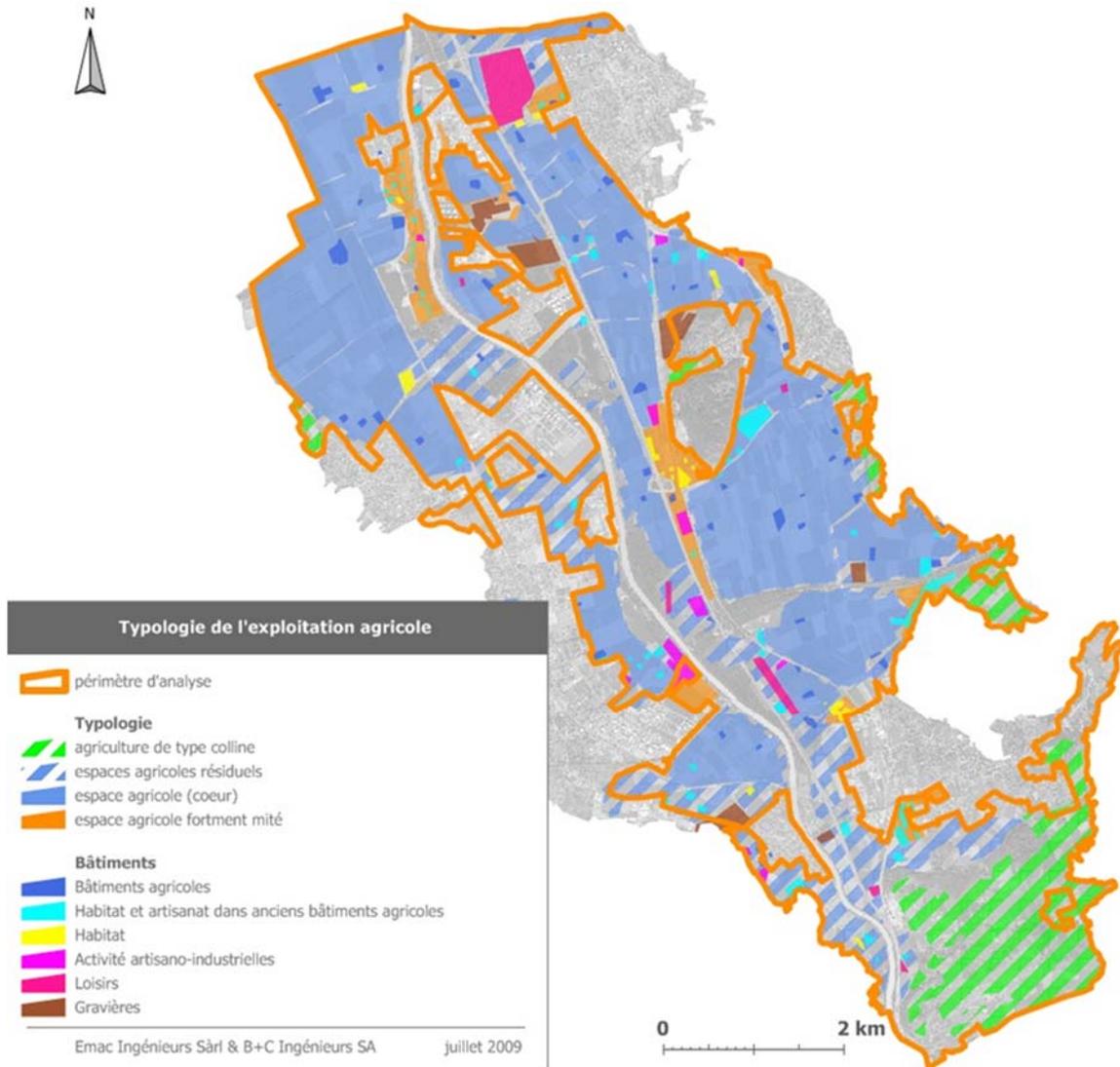


Figure 20: Typologie de l'exploitation agricole<sup>10</sup>

Pour les années à venir, de grands projets agricoles sont en cours de préparation, en compensation et accompagnement de la 3<sup>e</sup> correction du Rhône et son impact sur l'agriculture. Des réflexions de détail seront nécessaires entre les parties.

Dans les cœurs agricoles, l'objectif est d'améliorer les équipements (irrigation, drainage, réseau de chemins, etc.) et le foncier tout en intégrant des activités agricoles sur les digues du Rhône élargi.

En revanche, dans les espaces mixtes par contre, les unités fonctionnelles agricoles sont généralement dégradées, du fait de la difficulté d'accès, de la disparition des centres d'exploitation, de la perte progressive de terres arables, de la pression des loisirs, du trafic routier et industriel et des logiques spéculatives qui vont à l'encontre de l'investissement pour des terres au devenir flou. Dans ces espaces, une réflexion de détail est nécessaire pour préciser les orientations futures en coordination entre agglomération, agriculture, 3<sup>e</sup> correction du Rhône et nature. Certaines parties seront urbanisées, d'autres redeviendront des cœurs agricoles, d'autres encore privilégieront les aspects nature, paysagers, loisirs, sécurité, hydroélectriques ou para-agricoles.

<sup>10</sup> Stratégie paysagère et agricole de la plaine, Paysagession/Repetti (2014)

### Coordination avec le plan sectoriel SDA

Par sa nature, la plaine agricole est pour l'essentiel composée de terrains répertoriés en surfaces d'assolement (SDA). A l'état actuel, Chablais Agglo possède dans son périmètre environ **2'500 ha de SDA** : 880 ha pour la partie valaisanne et 1'624 ha pour la partie vaudoise. En fonction du développement souhaité, certains projets ont des emprises sur les surfaces d'assolement (nouveaux plans d'affectation impliquant des extensions urbaines, sécurisations et revitalisations des cours d'eau ou encore 3<sup>e</sup> correction du Rhône). Bien que les **emprises** de certains projets soient connues, d'autres doivent encore être précisées. Au final, les emprises des SDA dans le périmètre de l'agglomération sont estimées à 1 à 2 hectares pour les infrastructures et les équipements, environ 6 hectares pour le développement de quartiers et enfin 25 à 30 hectares dédiés à la renaturation et la sécurisation de cours d'eau.

La compensation de l'emprise sur les SDA est traitée dans les plans directeurs cantonaux : mesure F12 pour le PDCn Vaud et mesure A2 pour le PDCn Valais.

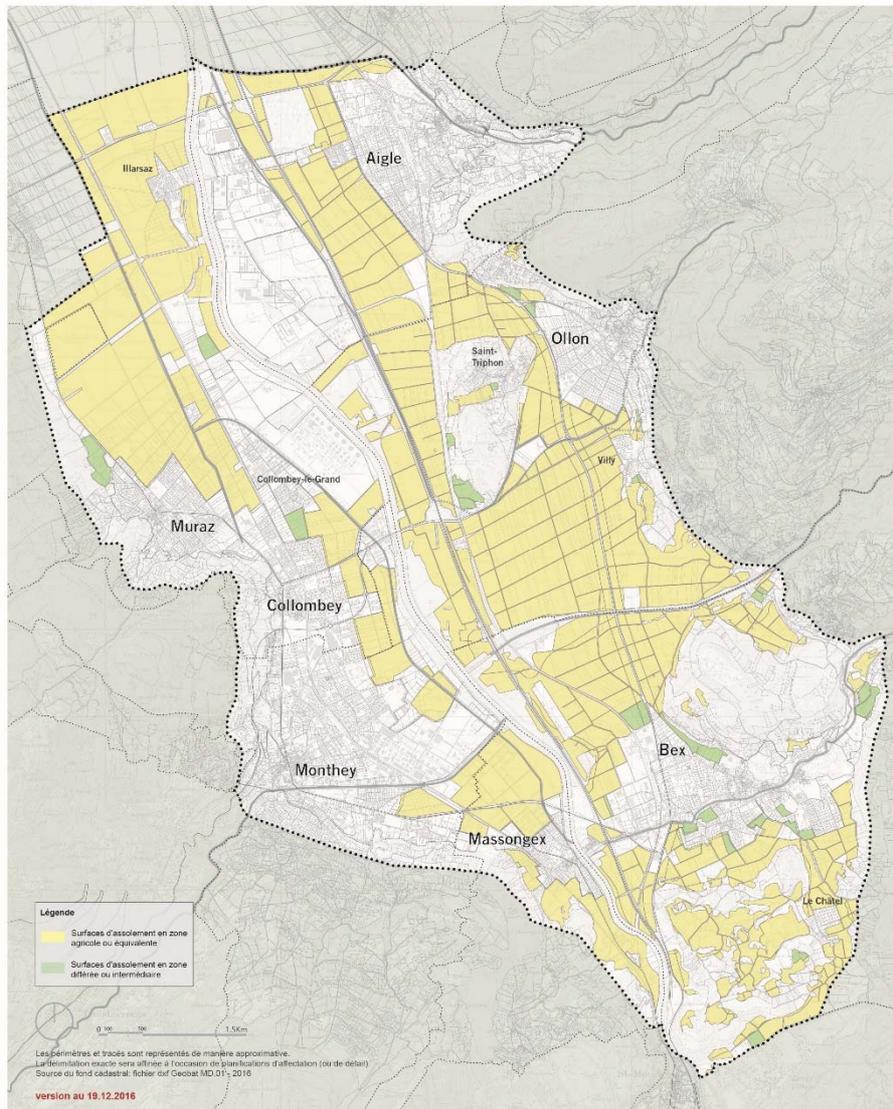


Figure 21: Carte des surfaces SDA comprises dans le périmètre de l'agglomération<sup>11</sup>

<sup>11</sup> Source : Etat de Vaud et du Valais (2016)

#### **Enjeu D : Un outil de production renforcé dans les cœurs agricoles**

L'exploitation agricole est soumise à des exigences de rentabilité et de durabilité toujours plus importantes dans un contexte de réduction de la surface agricole du fait de l'urbanisation et de l'élargissement des cours d'eau. Les communes, cantons et agriculteurs doivent s'engager pour moderniser les infrastructures agricoles de la plaine dans les principaux espaces de production, dans une approche moderne et intégrée de l'agriculture.

#### **Enjeu E : Des surfaces d'assolement préservées**

Par sa nature, la plaine agricole est essentiellement composée de terrains répertoriés en surfaces d'assolement (SDA) qu'il s'agit de préserver conformément à la LAT et OAT tout en permettant un développement mesuré.



### 4.1.3 Environnement

#### Changement de climat

Le changement de climat est un phénomène global qui impose de nouveaux enjeux pour les agglomérations urbaines. Il engendre un certain nombre de défis : accentuation de fortes chaleurs dans les villes, accroissement du risque de dangers naturels (crues, mouvements de terrain, etc.), dégradation de la qualité de l'eau, des sols et de l'air ou encore, modification des milieux naturels, de la composition des espèces et des paysages. En lien avec les scénarios climatiques tablant sur une augmentation des températures annuelles moyennes de 2,5°C à 5°C d'ici à la fin du 21<sup>e</sup> siècle pour le sol helvétique<sup>12</sup>, les villes et régions urbanisées ont un rôle considérable à jouer pour limiter les émissions de gaz à effet de serre et anticiper les changements climatiques attendus. La prise en compte de cette thématique dans la planification de l'agglomération s'impose donc pour **assurer la durabilité du développement**.

A ce stade, aucun diagnostic quantitatif n'a été dressé pour l'agglomération en termes d'émissions. Cette dernière est **une importante consommatrice d'énergie** et contribue au réchauffement climatique, principalement pour les raisons suivantes :

- le milieu bâti est peu dense ;
- les modes de transports privilégiés par la population sont les transports individuels motorisés (TIM). Il existe un axe de transports publics (TP) "fort" dans l'agglomération (AOMC), mais il est peu structurant pour l'urbanisation ;
- de nombreuses activités industrielles, en particulier des industries lourdes, se trouvent sur le territoire de l'agglomération. Ces activités sont de grandes consommatrices d'énergie ou sources d'émissions de gaz à effet de serre.

Malgré ces éléments, **des efforts d'optimisation** de la consommation énergétique et d'anticipation des risques climatiques sont actuellement menés dans l'agglomération :

- La ville de Monthey a mis en place un Plan directeur des espaces verts (2012) identifiant les potentiels des espaces verts de la ville, leur valorisation et leur développement. Cet élément permet de largement contribuer à réduire les effets engendrés par les îlots de chaleur urbains.
- La majorité des communes (Monthey, Aigle, Bex, Ollon et Collombey-Muraz) de l'agglomération ont obtenu le label *Cité de l'énergie*, preuve qu'elles mènent activement une politique énergétique durable.
- Les industries lourdes présentes dans l'agglomération ont entrepris des démarches d'écologie industrielle en pratiquant des synergies de valorisation de leurs déchets et rejets.

Le projet ChablaisAgglo 3 s'intègre dans cette problématique en proposant un certain nombre de stratégies, sectorielles ou transversales, pour valoriser les sources d'énergies non polluantes endogènes, diminuer la consommation d'énergie, gérer de manière mesurée les ressources locales ou encore conserver les éléments naturels, tant en plaine qu'en milieu urbain.

<sup>12</sup> Adaptation au changement climatique (2015). Les cahiers de l'ASPAN. APSAN-SO.

## Espaces naturels variés

Les espaces naturels de l'agglomération présentent une typologie variée qui peut être rattachée aux unités paysagères, telles que décrites ci-avant :

- **Aux abords du Rhône**, les milieux naturels sont à l'origine des milieux alluviaux présentant une grande diversité : cours d'eau, milieux alluviaux minéraux et herbacés, milieux de colonisation de la végétation, forêts alluviales, forêts. Au début du XX<sup>e</sup> siècle, l'endiguement du fleuve et l'intensification progressive de l'usage de ces espaces a partiellement dénaturé et appauvri leur valeur naturelle. Aujourd'hui, le Rhône et ses abords conservent **une valeur écologique importante** et joue un rôle d'axe central pour l'ensemble des espaces naturels de la plaine. Dans l'axe du Rhône, il existe plusieurs milieux humides intéressants, avec notamment au sud de l'agglomération une zone de bas-marais et deux sites de reproduction des batraciens, mais également plusieurs zones humides et plans d'eau liés à l'extraction de matériaux.

L'ouverture sur le bassin lémanique facilite la présence d'espèces qui n'ont pas réussi à pénétrer en amont dans la vallée du Rhône.

- **Les cônes urbanisés** sont à l'origine liés aux milieux alluviaux, de même que les principaux affluents qui les lient au Rhône. Ces cours d'eau et leurs espaces riverains présentaient des valeurs naturelles élevées, mais l'urbanisation a réduit une partie importante de ces milieux à des cours d'eau endigués et étroits ne présentant que peu d'intérêt.
- **Dans la plaine orthogonale**, des espaces naturels de qualité subsistent sous forme d'îlots qui attestent de la situation avant la révolution agricole. **La plaine compte des biotopes de grande valeur**, mais leur mise en réseau, centrale pour la biodiversité, n'est pas assurée. En particulier, l'urbanisation, le rail et les routes principales fractionnent l'espace de la plaine et cloisonnent les valeurs naturelles.

Dans la plaine, se trouvent une zone de bas-marais avec présence de batraciens au sud de Bex, ainsi qu'une autre zone de batraciens en rive droite du Rhône à l'embouchure de la Vièze.

Du point de vue du **passage de la faune**, un couloir d'importance régionale permet le passage transversal de la plaine entre Collombey et le nord de Bex. Dans l'axe de la plaine, il existe deux liaisons principales de faune, en bordure du Rhône et au nord de Collombey.

- **Les collines et coteaux** présentent leurs valeurs naturelles propres, notamment liées aux milieux secs et préalpins. Ces milieux présentent à l'origine des valeurs naturelles plus faibles que la plaine, mais sont moins soumis aux pressions de l'urbanisation et de l'agriculture.

La colline de St-Triphon est l'un des rares secteurs de la plaine à abriter des forêts mésophiles.

Pour les années à venir, la 3<sup>e</sup> correction du Rhône va **renforcer la valeur naturelle** du cours d'eau et de ses abords. Elle est accompagnée par différentes interventions sur les principaux affluents et sur les canaux, qui, ensemble, vont renforcer de façon significative les valeurs naturelles et améliorer la liaison entre elles. D'autres initiatives des communes ou du monde agricole vont également influencer les milieux naturels, notamment au travers de la mise en réseau de surfaces agricoles extensives.

La protection et la mise en valeur des espaces naturels fait partie, dans son ensemble, des enjeux pour le développement durable de l'agglomération. En lien avec les unités paysagères, le Rhône, la plaine, les collines et les coteaux boisés ont chacun leurs caractéristiques et leurs milieux naturels propres. La prise en compte des espaces naturels dans la planification de l'agglomération s'impose donc comme un élément clé pour assurer la durabilité du développement.

## Ressources locales et gestion des déchets

### Eau

Situé dans la plaine du Rhône, le territoire de l'agglomération est traversé par ce fleuve dans l'axe nord-sud. Un important travail de renaturation du Rhône et de ses berges est prévu dans le cadre du projet de 3<sup>e</sup> correction du Rhône. On trouve également, dans l'axe est-ouest quatre de ses principaux affluents (la Vièze, l'avançon, la Gryonne et la Grande Eau), qui font l'objet de **renaturation et élargissement**, ainsi que des canaux dans l'axe nord-sud. Par ailleurs, plusieurs étendues d'eau sont présentes. Elles correspondent à des sites actifs ou anciens d'extraction de gravier.

Du point de vue des **eaux souterraines**, le territoire de l'agglomération est situé au-dessus d'une nappe phréatique peu profonde. Le territoire de l'agglomération se trouve majoritairement en secteur *Au*<sup>13</sup> de protection des eaux, relativement contraignant pour les activités pouvant avoir un impact sur la nappe phréatique. Une partie de la plaine entre Bex et Saint-Triphon est en secteur *üB*<sup>14</sup>, relativement peu contraignant. Cinq zones de captage, pour lesquelles des zones de protection sont définies, se trouvent sur le territoire de l'agglomération : aux Iles d'en Bas au nord de Massongex, en rive droite et en rive gauche à la hauteur de Collombey, à Collombey-le-Grand, et à l'embouchure de la Grande Eau à l'extrémité nord du périmètre.

L'**approvisionnement en eau potable** dans l'agglomération est géré à l'échelle communale. Il provient de ressources des coteaux et est complétés par des captages dans la nappe phréatique. Les eaux du Rhône sont exploitées pour les besoins industriels et agricoles. Certaines industries lourdes de l'agglomération exploitent également les eaux souterraines pour leurs besoins.

Les eaux du Rhône sont de qualité biologique mauvaise<sup>15</sup>. Dans la région du Chablais, les principaux problèmes qualitatifs sont essentiellement accidentels, notamment suite à des déversements industriels.

### Matériaux minéraux

Le périmètre de l'agglomération comporte de **nombreux sites d'extraction et de dépôt de matériaux minéraux**. Les sites d'extraction sont essentiellement des gravières de plaine, des gravières au fil du Rhône ainsi que quelques carrières en périphérie de l'agglomération.

Les sites d'extraction et de dépôts de matériaux sont sources de nuisances (trafic, bruit et poussières). Ils sont donc contraignants pour l'urbanisation (ne pas localiser les installations sensibles proches de ces sites) et les transports (prise en compte du trafic généré par l'exploitation des sites). Les éventuels développements d'activités sur la zone industrielle de Saint-Triphon (commune d'Ollon) doivent être coordonnés avec les activités de tri et de stockage des matériaux inertes et des scories d'incinération. A Aigle, une gravière coupe la zone industrielle en deux. L'exploitation des graviers conditionne un futur développement industriel sur son périmètre.

Au niveau **des déchets minéraux**, l'Etat du Valais a mené une étude stratégique pour l'identification d'un site de recyclage des matériaux de construction. Un tel site pourrait être regroupé avec un site de stockage temporaire des matériaux issus de la 3<sup>e</sup> correction du Rhône. A noter qu'un projet de DCMI (décharge contrôlée de matériaux inerte) est en cours de finalisation sur la commune de Massongex.

Ces prochaines années, les travaux de renaturation des cours d'eau avec élargissement vont être largement excédentaires en matériaux minéraux. **Une gestion spécifique** des matériaux est mise en place par projet, qui prévoit différentes solutions de valorisation des matériaux minéraux : comblement partiel de lacs de gravières, modification de la géométrie des digues, stockage temporaire pour la construction, etc. Une réflexion se met en place pour la coordination de la gestion des matériaux minéraux à l'échelle de Chablais Agglo.

<sup>13</sup> Les secteurs *Au* (secteurs particulièrement menacés) comprennent des réserves d'eaux souterraines exploitables ainsi que des zones attenantes nécessaires à assurer leur protection.

<sup>14</sup> Les secteurs *üB* constituent le reste du territoire

<sup>15</sup> Rapport d'impact sur l'environnement (RIE 1<sup>ère</sup> étape), Projet 3<sup>e</sup> correction du Rhône (2014)

## Energie

L'agglomération dispose de plusieurs ressources ou potentialités énergétiques à mettre en valeur :

- **Coproduits industriels**
  - L'usine d'incinération des ordures ménagères (UIOM) de Monthey, gérée par la SATOM, produit annuellement 140 GWh d'électricité. La chaleur dégagée (48 GWh) est réutilisée dans un réseau de chauffage à distance permettant de chauffer environ 3'500 foyers. Par ailleurs, des projets énergétiques sont également en cours de réalisation à l'usine de compostage et de méthanisation de Villeneuve, gérée également par la SATOM.
  - La raffinerie de Collombey a injecté, jusqu'à l'abandon de l'exploitation, 22 MW dans le réseau électrique urbain.
- **Hydroélectricité**
  - Un projet de palier hydroélectrique Massongex-Bex-Rhône (environ 100 GWh/an) est à l'étude.
  - A Lavey, il existe une centrale hydroélectrique (400 GWh/an) et un projet d'augmentation de la production (+75 GWh/an) est à l'étude (hors périmètre d'agglomération).
  - Différentes petites centrales hydroélectriques sont présentes sur le périmètre de l'agglomération.
- **Energie géothermique**
  - A Lavey, l'énergie géothermique est exploitée pour des besoins récréatifs (Bains de Lavey). Le projet *Alpine Geothermal Power Production* est à l'étude. L'objectif est de bénéficier de l'exploitation de l'anomalie géothermique du site pour produire principalement de la chaleur.
  - L'exploitation géothermique de faible enthalpie par des doublets géothermiques (nappe du Rhône) ou des sondes géothermiques (rive droite) pourrait faire l'objet de développement (à évaluer en accord avec la législation sur la protection des eaux).
- **Ecologie industrielle**
  - L'entreprise CIMO prévoit de mettre en œuvre des stratégies d'écologie industrielle entre les différentes activités de son site de production.
  - Un projet de synergie entre la SATOM et l'entreprise CIMO est en cours afin de pouvoir valoriser les rejets de chaleur à haute température pour le préchauffage des procédés chimiques, puis valoriser ceux de plus faible température pour le chauffage à distance.
  - A Collombey, un projet de serres agricoles pouvant bénéficier des rejets de chaleur de la SATOM est à l'étude.



Figure 22 : SATOM<sup>16</sup>

Certaines communes de l'agglomération se sont d'ailleurs engagées dans des procédures de valorisation des énergies renouvelables et de gestion durable des ressources par le biais du programme "**Cité de l'énergie**" :

- La commune d'**Aigle** a été labélisée en 2009. Elle a notamment mis en place un fonds de subvention pour les énergies renouvelables à destination des habitants, une mise à disposition de toitures communales pour la production d'énergie photovoltaïque ou encore la réalisation de projets en lien avec la mobilité douce et l'urbanisme.
- La commune de **Monthey** a été labélisée en 2010. Une planification énergétique comprenant le chauffage à distance a été réalisée ainsi qu'un plan directeur pour l'éclairage public et la construction de 6 centrales photovoltaïques.
- La commune de **Bex** a été labélisée en 2011. Outre la disponibilité de deux chauffages à distance et de turbinage des eaux potables, la commune a réalisé un concept énergétique communal intégrant une planification énergétique territoriale.
- La commune de **Collombey-Muraz** a été labélisée en 2015. Le réseau de chauffage à distance a notamment été étendu dans le territoire communal, un monitoring de la consommation énergétique des bâtiments communaux a été réalisé et des subventions sont proposées pour les audits énergétiques.
- La commune d'**Ollon** est également membre de l'association Cité de l'énergie et bénéficie de son soutien pour la réalisation de projets en vue de l'obtention du label.
- La commune de **Massongex** a réalisé plusieurs études dans le domaine de l'énergie, dont une étude complète sur son potentiel photovoltaïque. La certification « Cité de l'énergie » est en cours. A noter également que Massongex s'approvisionne exclusivement en électricité verte.

Par ailleurs, une planification durable des transports, publics notamment, est réalisée au niveau du Chablais.

---

<sup>16</sup> (Source : Projet d'agglomération du Chablais, rapport final (2011))

### Gestion des déchets

Concernant la gestion des déchets, on relève la présence de **l'unité d'incinération d'ordures ménagères** (UIOM) de Monthey gérée par la SATOM ainsi que des sites de tri et de stockage de matériaux inertes et de scories à Saint-Triphon.

Plus de 12'000 tonnes de déchets provenant du périmètre de l'agglomération ont pu être valorisées par la SATOM en 2014.

Par ailleurs, l'UIOM de la SATOM permet la récupération et la valorisation de près de 5'000 tonnes de métaux par an (provenant de l'ensemble de son périmètre de collecte).

Au niveau des déchets minéraux, l'Etat du Valais a mené une étude stratégique pour l'identification d'un site de recyclage des matériaux de construction. Un tel site pourrait être regroupé avec un site de stockage temporaire des matériaux issus de la 3<sup>e</sup> correction du Rhône.

### Sites pollués

L'agglomération compte de nombreux sites pollués, principalement des sites de stockage (aux abords et dans les zones de village) et des aires d'exploitation (dans la plaine du Rhône).

Une part importante de ces sites est toujours en activité et ne fait pas l'objet d'une surveillance stricte ou ne le nécessite pas. Cependant de multiples investigations ont été réalisées ou sont en cours et ont mené à divers projets d'assainissement (ex : Le Pont rouge à Monthey, finalisé en 2016).

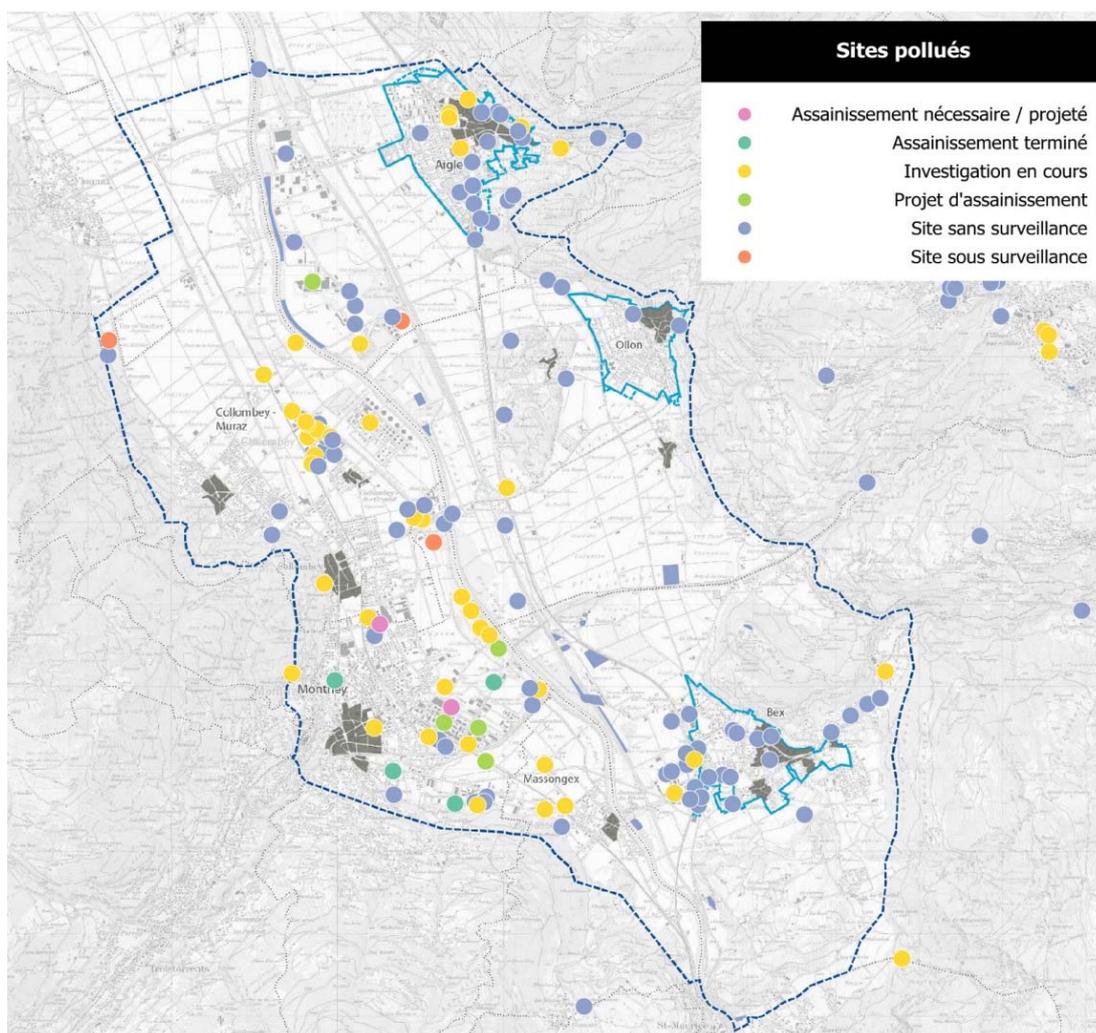


Figure 23 : Sites pollués - classification sur la base des données cantonales (1:100'000)<sup>17</sup>

<sup>17</sup> Source : Projet d'agglomération du Chablais, rapport final (2011)

## Risques naturels

Le danger d'inondation est le principal danger naturel concernant le périmètre de l'agglomération, principalement de par la présence du Rhône pour les dangers élevés. **La 3<sup>e</sup> correction du Rhône vise à réduire ce danger élevé.** Environ 10 ans seront nécessaires à la réalisation complète du projet dans le Chablais. Des travaux de sécurisation sont également en projet sur les principaux affluents du Rhône afin de permettre une réduction significative du danger dans toute la plaine.

D'autres dangers sont également présents, spécialement sur les cônes alluviaux, et sont généralement de degré faible, voire moyen. Il s'agit de dangers géologiques (laves torrentielles, glissements de terrains spontanés ou permanents et chutes de pierres ou de blocs).

Une carte synoptique des dangers naturels a été élaborée. Elle distingue quatre niveaux :

- Danger élevé (rouge) : pas d'augmentation de l'exposition au danger ;
- Danger moyen (bleu) : les zones concernées sont soumises à des restrictions de constructibilité ;
- Danger faible (jaune) : les zones concernées sont soumises à des restrictions de constructibilité pour certaines affectations sensibles ;
- Danger résiduel (jaune strié) : les zones concernées sont soumises à des restrictions de constructibilité pour certaines affectations sensibles.

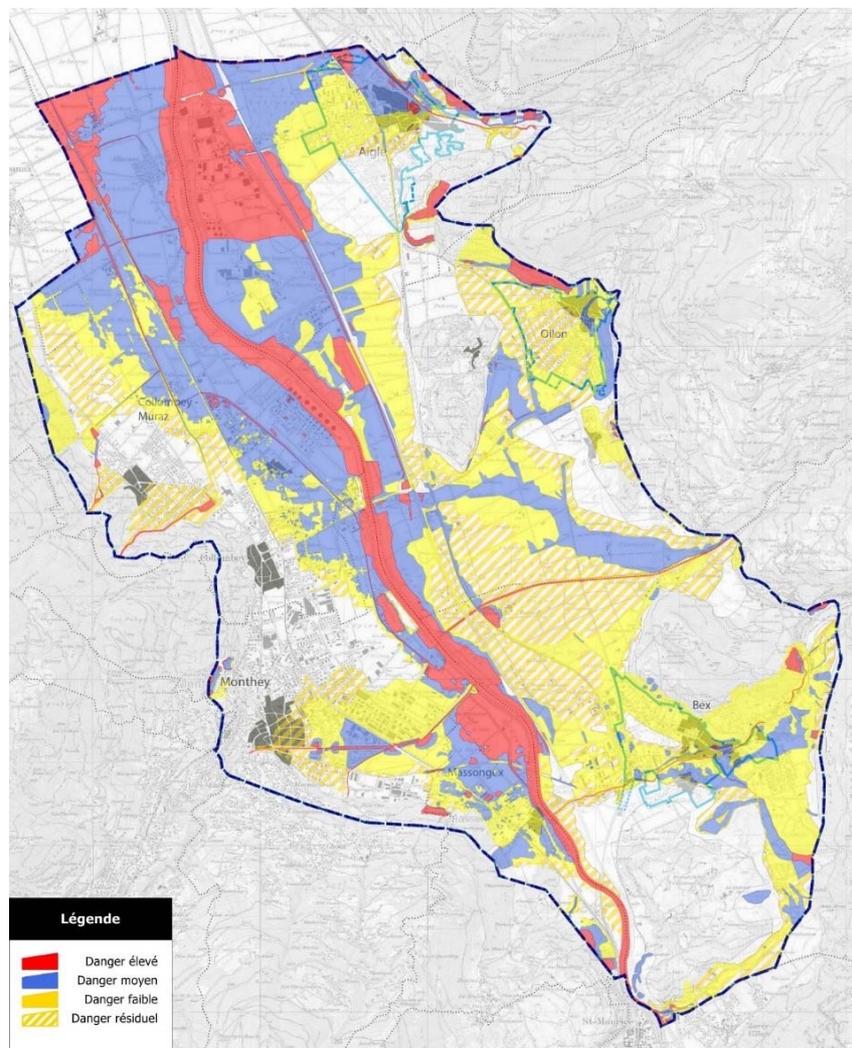


Figure 21 : Carte synoptiques des dangers naturels<sup>18</sup>

<sup>18</sup> Source : Etat de Vaud et Etat du Valais (2016)

Les zones de **dangers d'inondation** sont généralement décroissantes en termes de degré de danger avec la distance aux cours d'eau. Les zones les plus à risques touchent majoritairement le territoire agricole, à l'exception de la zone industrielle d'Aigle, particulièrement vulnérable aux crues du Rhône. A l'état actuel, la zone industrielle d'Aigle se trouve en zone de danger élevé au nord et de danger moyen au sud. La réalisation de **mesures urgentes transitoires** en 2010 et 2011 a permis de renforcer les tronçons de digue pour lesquels le plan d'aménagement de la 3<sup>e</sup> correction du Rhône ne prévoyait pas d'élargissement<sup>19</sup>. Un deuxième volet de mesures urgentes pour sécuriser la zone industrielle d'Aigle est prévu sur les tronçons du Rhône qui seront à terme élargis en rive droite dans cadre de la 3<sup>e</sup> correction du Rhône. Ces mesures ont toutefois été suspendues en attendant la réalisation de la **mesure prioritaire (MP) du Chablais**. Prévue pour 2020 environ, cette dernière permettra de protéger l'ensemble de la zone industrielle d'Aigle, réduisant son exposition à un danger résiduel.

La gestion des dangers naturels **dans le Canton de Vaud** passe par une intégration des différentes cartes des dangers dans les documents d'affectation sur la base de l'exposition constatée par les cartes de dangers naturels. Des mises à jour des planifications devront permettre de limiter la constructibilité dans les secteurs soumis à d'importants dangers ou de prévoir les mesures de protection collectives ou individuelles nécessaires à la protection des constructions existantes ou futures. La transcription des cartes des dangers naturels dans l'aménagement du territoire se fait donc directement dans les planifications d'affectation. Les mesures seront définies au fur et à mesure de l'adaptation des différents plans d'affectation concernés.

Les cartes de dangers **pour le Canton du Valais** ont été transcrites dans des plans des zones de dangers réglant les restrictions du droit de propriété, les exigences en matière de construction et les mesures organisationnelles nécessaires. Ces plans des zones de dangers sont mis à l'enquête et sont donc contraignants, au même titre que les plans d'affectation qu'ils complètent.

## Risques technologiques

Les données sur les sites présentant des risques au sens de l'Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM) ne sont pas publiques. Aussi, l'identification des **objets pouvant présenter un risque** est indicative et il est possible que certains sites soumis à l'OPAM n'aient pas été identifiés. Les objets identifiés dans le cadre de ChablaisAgglo 3 sont :

- La raffinerie de Collombey (hors service) ;
- La gare de chargement d'Aigle ;
- Les réservoirs d'hydrocarbures d'Aigle et de Collombey ;
- L'oléoduc Chavalon, Collombey (hors service);
- L'oléoduc Collombey-Martigny;
- Le gazoduc le long du Rhône ;
- L'autoroute A9 ;
- La voie CFF Genève-Brigue ;
- La voie ferroviaire entre la gare de chargement d'Aigle et Saint-Triphon ;
- La route cantonale St-Triphon – Saint-Maurice.

Par ailleurs, l'agglomération est également survolée par plusieurs **lignes électriques à haute tension**. L'Ordonnance sur les rayonnements non ionisants (ORNI) impose pour ces installations un couloir de sécurité dépendant de leur tension (jusqu'à 65 m suivant la tension et la sensibilité des affectations). De plus, l'Ordonnance fédérale sur les lignes électriques (OLEI) prévoit une distance minimale entre les lignes électriques et les bâtiments en cas de chute du câble.

<sup>19</sup> Rapport Stucky, zone industrielle d'Aigle, Direction Générale de l'Environnement – Division EAU (2015).

## Immissions d'air et de bruit

### Pollution de l'air

À l'échelle du Chablais, un rapport technique établi en 2005 par le SEVEN<sup>20</sup> fait état de rejets par la raffinerie de Collombey dépassant les normes d'émissions (en particulier des composés organiques volatils). Les concentrations dans la plaine du Rhône demeurent toutefois inférieures à celles observées couramment en milieu urbain. Plus largement, on observe dans les cantons du Valais et de Vaud des **dépassements périodiques des normes de concentration en particules fines, NOx et O<sub>3</sub>**. La raffinerie n'étant plus en activité depuis 2015, un nouveau diagnostic permettrait d'actualiser ces données. Une analyse sur d'autres sources d'émissions permettrait également de consolider le diagnostic.

### Bruit

Les principales sources de bruit de l'agglomération sont les **axes de transport**, l'autoroute A9, les axes routiers principaux et la voie CFF Genève-Brigue. Sur la base des cartes de bruit de l'OFEV (2009), les isophones correspondant aux valeurs limites d'immission (VLI) ont été évalués. Le plan d'affectation a été traduit en degré de sensibilité selon l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) afin d'identifier les zones pour lesquelles des dépassements de VLI sont probables. La principale zone sensible de l'agglomération concerne les zones d'habitations riveraines de l'axe Collombey-Monthey à travers la ville de Monthey. Dans une moindre mesure, les zones d'habitations riveraines de l'axe ferroviaire Genève-Brigue en ville d'Aigle sont sensibles au bruit ferroviaire de nuit. L'intensité d'éventuels dépassements devrait être vérifiée sur la base de données d'immissions plus précises ou d'une étude sectorielle "bruit". A ce stade, le bruit lié aux industries et aux sites d'exploitation de matériaux n'a pas été évalué. Il reste également à relever l'aérodrome de Bex ainsi que les stands de tir.

### Enjeu F : Des valeurs naturelles et des liaisons biologiques renforcées et reliées en lien avec le réseau hydrologique

Tant la préservation des valeurs naturelles et des liaisons biologiques que leur connectivité est un élément essentiel pour permettre d'améliorer les conditions d'existence des espèces animales et végétales. L'enjeu est de renforcer le réseau écologique entre les principaux milieux naturels de la plaine et des coteaux en s'appuyant sur l'armature des cours d'eau (qui doit également faire l'objet d'un important projet de renaturation), des boisements existants et des surfaces agricoles extensives.

### Enjeu G : Des ressources gérées durablement

Le développement de l'urbanisation et de la mobilité implique dans certains cas des contraintes pour l'environnement qu'il s'agit de prendre en compte. Les projets de planifications doivent se faire dans un cadre durable de gestion des ressources et de protection de l'environnement à l'échelle intercommunale en définissant des principes généraux d'organisation et de coordination, voire des concepts de gestion pour les domaines de l'énergie et des matériaux terreux et minéraux.

### Enjeu H : Une plaine sécurisée contre les principaux dangers

La maîtrise du danger d'inondation est le principal enjeu en matière de dangers naturels. Les cours d'eau de la plaine sont en voie de sécurisation tout en retrouvant une largeur suffisante correspondant à leur importance paysagère.

<sup>20</sup> Qualité de l'air du Chablais. Campagnes de mesures. Rapport technique. Etat de Vaud. Département de la sécurité et de l'environnement. Service de l'environnement et de l'énergie (SEVEN) (2005).



## 4.2 Urbanisation

### 4.2.1 Ancrage territorial

#### Une agglomération à l'interface de l'espace métropolitain lémanique et des Alpes occidentales

Située à l'interface de l'espace métropolitain de l'Arc lémanique et de l'espace des Alpes occidentales, Chablais Agglo occupe, selon le projet de territoire suisse, une position stratégique en Suisse. En effet, l'agglomération a un rôle de pivot ou de relais entre ces deux types d'espace. D'un côté, elle est fortement connectée aux autres polarités de l'espace métropolitain lémanique, à l'intérieur duquel les échanges et les complémentarités entre agglomérations sont encouragés. Ses liens avec l'agglomération Riviera et l'agglomération Lausanne-Morges sont particulièrement forts, ces régions constituant un bassin d'emploi important, et générant une pression démographique significative sur l'agglomération du Chablais. De l'autre côté, Chablais Agglo est également très liée aux polarités des Alpes et de la vallée du Rhône. Située sur la voie historique du Simplon, à l'entrée du défilé de St-Maurice, elle constitue non seulement la porte d'entrée du canton du Valais, mais aussi celle des vallées latérales, qui abritent d'importantes stations touristiques vaudoises (Leysin, Les Diablerets, Villars-sur-Ollon) et valaisannes (Champéry, Morgins). Agglomération multipolaire, Aigle et Monthey étant reconnus comme des centres urbains formant un seul espace fonctionnel, Chablais Agglo doit mettre en avant sa complémentarité avec les autres agglomérations suisses.

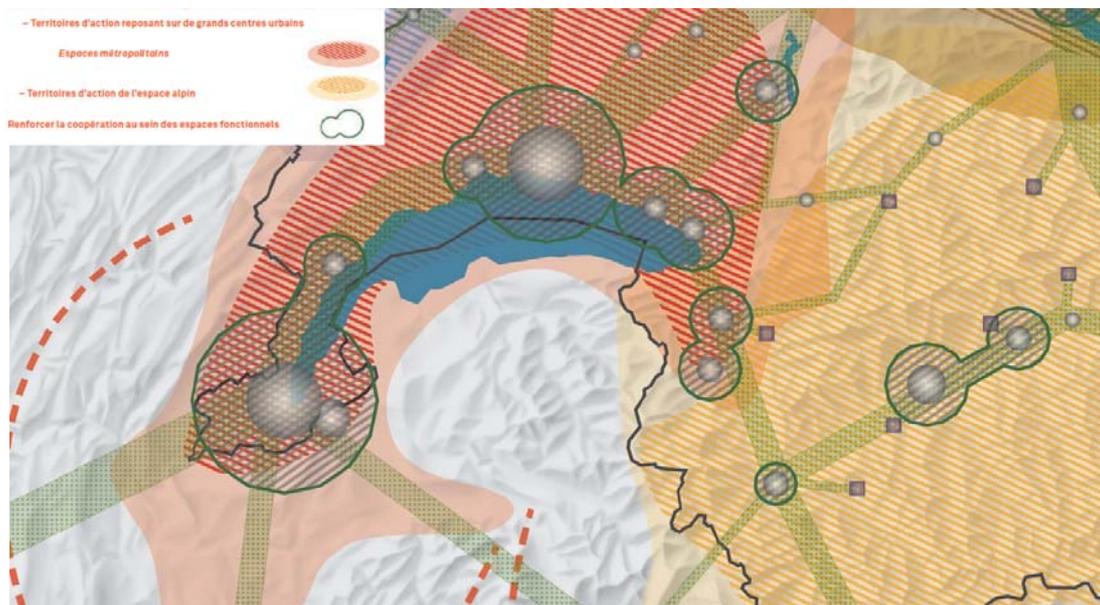


Figure 24 : L'agglomération du Chablais et les polarités voisines (projet de territoire suisse)

En matière de transports, la gare principale de l'agglomération, située à Aigle, est idéalement connectée aux gares de Genève, Lausanne et Sion (voir tableau ci-après).

Temps de parcours depuis la gare d'Aigle	Transports publics <sup>21</sup>	Transports individuels motorisés <sup>22</sup>
Sion	31 min	40 min
Lausanne	32 min	40 min
Genève	1h16	1h20
Berne	1h43	1h20
Zurich	2h45	2h30

Tableau 1: Temps de parcours vers les principales villes du pays (depuis la gare d'Aigle)

## 4.2.2 Tendances socio-économiques

### Population

#### Une croissance démographique soutenue

Pendant les 20 dernières années, l'agglomération a connu une croissance démographique importante pour atteindre 43'434 habitants à fin 2014, à savoir 19'210 habitants côté vaudois (44.2%) et 24'224 côté valaisan (55.8%).

	1995/2005	2005/2014
Canton du Valais	+7.47%	+13.7%
Canton de Vaud	+7.44%	+16%
<b>Chablais Agglo</b>	+10.55%	+15.4%

Tableau 2 : Croissances démographiques comparées

Entre 1995 et 2005, la croissance de la population de l'agglomération (+10.55%) a été plus importante que celles des cantons de Vaud et du Valais avec 7.4% et s'est accentuée durant la dernière décennie pour atteindre plus de 15%.

<sup>21</sup> Temps minimal selon horaire

<sup>22</sup> Temps estimé avec des conditions de circulation fluides

Communes	Population 31.12.2014 <sup>23</sup>		
Collombey-Muraz	7'615		
Massongex	1'487		
Monthey	15'122		
<b>Total VS</b>	<b>24'224</b>		
	<i>Pour VD : Centre</i>	<i>Pour VD hors centre</i>	<i>Total VD</i>
Aigle	9'202	540	9'742
Bex	4'563	1'820	6'383
Ollon	2'296	789	3'085
<b>Total VD</b>	<b>16'061</b>	<b>3'149</b>	<b>19'210</b>
<b>Total Agglo</b>	<b>43'434</b>		

Tableau 3 : Population des communes de l'agglomération au 31.12.2014

Les communes d'Aigle et Monthey représentent à elles seules 57.2 % de la population de l'agglomération. Avec Collombey-Muraz, la part s'élève à près de 75 %.

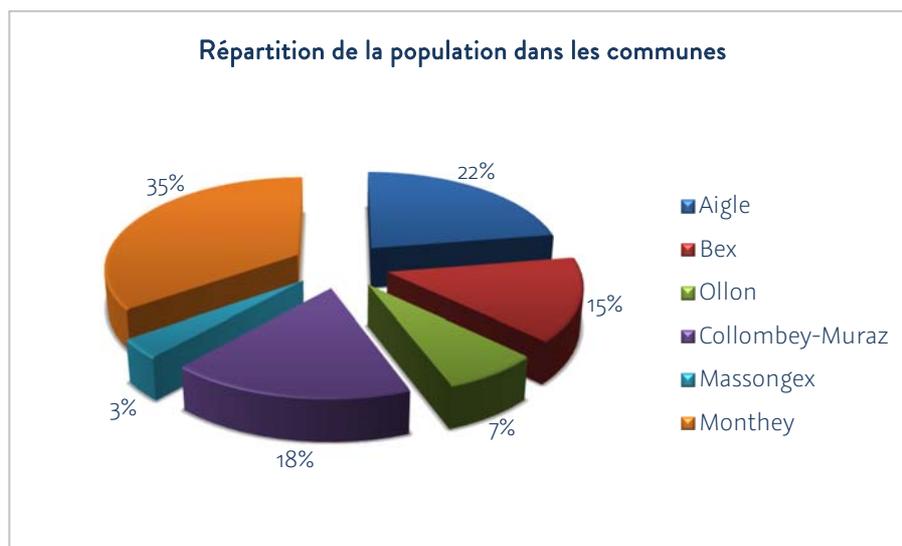


Tableau 4 : Répartition de la population entre les communes de l'agglomération

### Les perspectives démographiques selon la LAT

Selon la loi sur l'aménagement du territoire (LAT) et son ordonnance d'application (OAT) révisées, entrées en vigueur en mai 2014, les perspectives de croissance démographique s'établissent selon des scénarios sur 15 ans et 25 ans. Cette méthode permet d'ajuster périodiquement la planification territoriale au développement démographique.

L'Office fédéral de la statistique (OFS), Statistique Vaud (STATVD) et l'Office cantonal de statistique et de péréquation du Valais (OCSP), ont établi des scénarios de croissance démographique.

<sup>23</sup> Population dans le périmètre de l'agglomération (en dessous de 550 m d'altitude)

**Pour le Canton de Vaud,** le scénario retenu par le Conseil d'Etat et auquel se réfère la 4<sup>e</sup> adaptation du PDCn, correspond au scénario haut 2016 de STATVD. Selon ce scénario, qui table sur une croissance de la population cantonale de 185'000 entre 2014 et 2030, le Canton accueillera environ respectivement 940'000 habitants en 2030 et 1'040'000 en 2040.

Le PDCn répartit désormais la **croissance démographique** par type d'espace du projet de territoire cantonal, afin de dimensionner la zone à bâtir (mesure A11). Pour Chablais Agglo, la valeur de référence des perspectives de croissance démographique, au sein du périmètre compact d'agglomération, s'élève à :

- 5'440 nouveaux habitants pour la période 2014-2030 ;
- 2'500 nouveaux habitants pour la période 2031-2040.

La perspective de croissance retenue pour Chablais Agglo, **supérieure à la moyenne cantonale**, exprime la volonté de concentrer la croissance démographique dans les centres et les agglomérations et reflète le dynamisme régional.

Dans les villages et quartiers hors centre de la partie vaudoise de l'agglomération, la croissance annuelle maximale est de 0.75 % de la population hors centre 2014 par commune soit plus 377 habitants à l'horizon 2030.

Pour le détail, voir la note LAT-PDCn VD en annexe 2.

**Pour le Valais,** les projections du Canton s'élèvent à plus 5'551 habitants à l'horizon 2030.

Ainsi, à l'horizon 2030, 11'368 nouveaux habitants sont prévus (plus 5'817 habitants pour la partie vaudoise et plus 5'551 côté valaisan) pour une agglomération de près de 55'000 habitants (54'802 précisément).

### **Enjeu I : Des territoires de projet priorités pour l'accueil de nouveaux habitants.**

Les territoires de projets sont des sites regroupant une forte concentration territoriale d'enjeux et d'opportunités divers. Ils ont été identifiés comme tels car ils bénéficient d'une bonne accessibilité et possèdent un potentiel de développement important tant en termes résidentiel qu'économique. Il existe une inéquation entre la situation territoriale et l'occupation actuelles de ces territoires et leur potentiel de développement. Ce sont les secteurs dans lesquels l'agglomération doit concentrer ses efforts de développement et où l'urbanisation doit se faire en priorité tout en tenant compte notamment des valeurs biologiques présentes, et en conformité avec la nouvelle LAT et les prévisions des plans directeurs cantonaux révisés.

## Emplois et zones d'activités

Fin 2013, l'agglomération compte 18'855 emplois répartis comme suit : 61.8% dans le secteur tertiaire, 35.6% dans le secteur secondaire et 2.5% dans le secteur primaire.

Part des emplois en %			
	VD	VS	Chablais Agglo
<b>Secteur I</b>	2.7	4	2.5
<b>Secteur II</b>	20	27	35.6
<b>Secteur III</b>	77.3	69	61.8

Tableau 5 : Répartition des emplois selon les secteurs économique, 2013

La principale caractéristique de l'agglomération du Chablais est d'avoir plus d'un tiers des emplois dans le secteur secondaire traduisant ainsi un contexte industriel avéré qu'il s'agira de préserver.

ETP par secteur et par commune au 31.12.2013 <sup>24</sup>				
	secteur I	secteur II	secteur III	Total
<b>Aigle</b>	203	1'298	3'224	<b>4'725</b>
<b>Bex</b>	120	729	1'141	<b>1'990</b>
<b>Ollon (40%)</b>	54	99	655	<b>808</b>
<b>Collombey-Muraz</b>	70	1'093	1'325	<b>2'488</b>
<b>Massongex</b>	14	114	139	<b>267</b>
<b>Monthey</b>	19	3'382	5'176	<b>8'577</b>
<b>Total</b>	480	6'715	11'660	<b>18'855</b>

Tableau 6 : Détail par commune de la répartition des emplois entre les secteurs économiques, 2013

Les 18'855 emplois se répartissent entre 7'523 emplois côté vaudois (soit près de 40%) et 11'332 côté valaisan (60%).

<sup>24</sup> Source : SATENT 2015



Tableau 7 : Répartition des emplois par commune, 2013

A elle seule, la commune de Monthey rassemble près de la moitié des emplois et avec la commune d'Aigle ce sont plus de 70% des emplois de l'agglomération.<sup>25</sup>

Ainsi, le ratio emploi/habitant (e/hab) pour l'agglomération s'élève à : **0.43 e/hab**.

### Enjeu J : Une attractivité maintenue et renforcée.

Afin de limiter la résidentialisation et de prendre en compte les potentiels d'emplois dans les pôles d'activités, le projet d'agglomération vise un ratio de 0.5 e/hab, soit pour 11'368 habitants supplémentaires, plus 5'684 emplois sont attendus à l'horizon 2030.

#### Des zones d'activités attractives

Près de 14,7 % (2'770) des emplois sont situés dans les 4 pôles d'activités de l'agglomération.

**Les zones d'activités** du Chablais présentent des densités qui correspondent aux types d'activités en place (artisanales et industrielles) caractérisées par une faible utilisation du sol, par une faible densité d'emplois (rapportée au m<sup>2</sup> de surface de plancher) et par un fort besoin de surfaces libres de constructions à des fins de stockage ou d'extensions futures des activités.

S'il est nécessaire de préserver ce type d'activités, il s'agit d'**optimiser l'utilisation du sol** dans l'optique de préserver le paysage du Chablais et de densifier les secteurs les mieux desservis par les transports publics. La densification de ces zones d'activités et l'augmentation du nombre d'emplois doivent être adaptées au type d'activités souhaité dans la région.

Par ailleurs, une coordination est nécessaire entre les zones d'activités hors centre urbain et celles en centre urbain. Il peut s'avérer bienvenu d'un point de vue économique et pour la **mixité des centres** de maintenir certaines activités artisanales pourvoyeuse d'emplois et de services dans les centres. Une mixité d'activités secondaires compatibles avec le tertiaire peut être envisagée.

Concernant les zones d'activités, l'agglomération met en avant 4 pôles :

- Champex-la Biolle-Les Iles (Aigle)
- En Vannel-Les Courtraits (Bex)
- La Charbonnière (Collombey-Muraz)
- Les Ilettes (Monthey-Massongex)

<sup>25</sup> Pour Ollon, la part des emplois prise en compte (40%), correspond à la part de la population de la commune dans l'agglomération

Pôles	Surface (ha)	Réserve (ha)	Nombre emplois	Typologie/secteurs/activité	Desserte
<b>Aigle</b> <i>Site « Champex - La Biolle - Les Iles »</i> N°ARE : 6153.2.081 Site PPDE VD* : 1b1	200	Env. 60 ha dont 30 ha de réserves stratégiques.	<b>1'420</b>	Commerces 24.4%, secondaire 25%, construction 16.6%, logistique 14.4%, tertiaire technique 9%	TP : très faible Ligne bus communale pour secteur Nord (commerces), Sud : rien Connexion rail en partie Route : privilégiée
<b>Bex</b> <i>Site « En Vannel - Les Courtraits »</i> N°ARE : 6153.2.080 Site PPDE VD* : 1c1	52.72	-	<b>589</b>	Industriel et artisanal hétéroclite Electricité 13.4%, secondaire 33.4%, construction 17.7%, logistique : 11.2%, autre tertiaire : 13.4%	Proximité gare (500 m), future plateforme d'échanges multimodale. Desserte rail assurée par la commune (entretien et exploitation) mais peu utilisée.
<b>Collombey-Muraz</b> <i>Site « La Charbonnière »</i> N°ARE : 6153.2.082 Site PDE VS ** « Monthey »	49.33	42.8	<b>74</b>	Secteur industriel et artisanal. Composée surtout de réserves	Desserte routière dont nouvelle route communale reliant à la jonction autoroutière de St-Triphon Pas connectée au rail. Faible desserte TP (2 arrêts en dehors de la zone)
<b>Monthey-Massongex</b> Site « Les Ilettes » Site PDE VS ** « Monthey »	32.7	6.77	<b>687</b>	Pôle artisanal complémentaire aux pôles industriels voisins	Ligne TP au nord de la zone

\* PPDE : Politique des pôles de développement, Canton de Vaud, mesure D11 du PDCn.

\*\* PDE : Pôles de développement, Canton du Valais, fiche de coordination C.4 du PDC en cour de révision.

### Le site Tamoil

Réparti sur deux sites : à Aigle avec le stockage et la gare de chargement et à Collombey, avec la raffinerie d'une superficie de 85 ha.

Aujourd'hui, le site est arrêté depuis janvier 2015 et doit être assaini pour accueillir éventuellement d'autres activités.

### Vers une gestion coordonnée des zones d'activités

Dans le canton de Vaud, la 4<sup>e</sup> adaptation du PDCn pose les bases du **système de gestion des zones d'activités**. Selon la ligne d'action D1, l'importance de maintenir des zones d'activités dans les agglomérations, et particulièrement à proximité des centres urbains, est reconnue.

Les zones d'activités du Chablais, **présentent des réserves** permettant l'accueil d'emplois et d'activités ne pouvant être accueillis dans d'autres agglomérations. Dans ce but, la mise en place d'un système de gestion régional est indispensable pour organiser le développement futur des zones d'activités.

Pour le canton du Valais, **l'étude U7 « Stratégie des zones d'activités du Chablais »** constitue la référence pour la gestion des zones d'activités. Cette étude identifie notamment des secteurs stratégiques dans les zones d'activités de Chablais Agglo. Le caractère stratégique de ces périmètres est principalement lié au fait qu'il s'agit de très **grands espaces disponibles d'un seul tenant** en main d'un petit nombre de propriétaires. Une des conclusions de ce rapport est que si la région dispose de grandes réserves, celles-ci sont néanmoins nécessaires pour accueillir les emplois prévus et répondre aux besoins d'activités industrielles qui ont de plus en plus de difficultés à trouver des lieux d'accueil dans l'arc lémanique. Ainsi, Chablais Agglo dispose d'un potentiel dont elle doit savoir tirer parti et qui lui permet de se positionner comme un pôle industriel d'intérêt suprarégional, voir national.

#### **Enjeu K : Des zones d'activités au profil affirmé, accessibles, reliées, intégrées et coordonnées.**

Il s'agit de les maintenir et de les renforcer, sans péjorer la qualité du cadre de vie de l'agglomération. Un système de gestion et de promotion des zones industrielles et artisanales concerté à l'échelle de l'agglomération doit permettre une gestion coordonnée et optimale de ces zones. La reconversion des zones industrielles ou artisanale existantes doit identifier les possibilités de maintien de certaines activités et viser une certaine mixité.

### **4.2.3 Densité et mixité**

Concentrer le développement de l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti, bien coordonné aux transports, est un principe fondamental de la LAT révisée. Il s'agit également d'objectifs que Chablais Agglo entend mener.

La notion de mixité se fonde sur une approche quantitative et vise à établir la part dédiée à l'habitat et celle dédiée à l'activité au sein d'un même plan d'affectation.

Ainsi, concernant les zones d'habitation et mixtes, la densification doit se faire prioritairement dans les secteurs situés à l'intérieur du périmètre compact d'agglomération et doit être limitée dans les secteurs en périphérie, mal desservis par les transports publics. Il s'agit également d'éviter que l'urbanisation ne continue à se développer dans des secteurs soumis à des contraintes paysagères ou naturelles fortes. Aucune nouvelle zone à bâtir ne devrait y être créée d'ici 2030.

La densification n'est cependant pas possible partout avec la même intensité. La nécessité de densifier n'est pas significative dans les secteurs plus périphériques, plus largement résidentiels et situés plus loin des transports publics. De plus, dans certains cas, une augmentation de la densité pourrait se traduire par des atteintes tant à la qualité actuelle du cadre de vie qu'aux valeurs patrimoniales ou paysagères existantes. C'est pourquoi, dans ce type de territoire, la densification devrait se faire de manière plus parcimonieuse et en tenant compte des spécificités et sensibilités locales.

#### **Enjeu L : Une urbanisation contenue.**

Il s'agit d'éviter que l'urbanisation continue à se développer dans des secteurs soumis à des contraintes paysagères ou naturelles fortes. Aucune nouvelle zone à bâtir ne devrait y être créée d'ici 2030.

#### **Enjeu M : Une densification modérée respectueuse des plans directeurs cantonaux et communaux.**

La densification doit se faire prioritairement dans les secteurs à l'intérieur du périmètre compact / d'urbanisation d'agglomération et doit être limitée dans les secteurs en périphérie, mal desservis par les transports publics.

## 4.2.4 Centralité

### Chablais Agglo : une centralité régionale confirmée

Près de 50% de la population des districts d'Aigle, de Monthey et de St-Maurice vit dans le périmètre de l'agglomération.

Cette dynamique confirme et renforce le positionnement de Chablais Agglo en tant que principale centralité urbaine de cette région.

### Monthey et Aigle : deux polarités régionales majeures

Au sein du périmètre de l'agglomération, les centres-villes de Monthey et d'Aigle possèdent des caractéristiques qui justifient leur reconnaissance comme centralités majeures de l'armature urbaine chablaisienne. Ces communes concentrent en effet une grande diversité programmatique et bénéficient d'une attractivité résidentielle et économique plus importante que les autres localités.

#### Monthey

La commune de Monthey est le **centre urbain principal du Bas-Valais** (entre St-Gingolph et Martigny). Elle est un pôle d'échanges multimodaux essentielle au fonctionnement des réseaux de l'agglomération (CFF, AOMC, bus d'agglomération et régionaux). Elle assure le rôle de chef-lieu des 9 communes du district de Monthey, en fournissant l'essentiel des équipements et services pour la Vallée d'Illicz, comprenant 8'000 habitants et 20'000 lits touristiques. De plus, elle est la première commune de l'agglomération en termes de nombre d'habitants et d'emplois. Cette vitalité économique doit être canalisée et orientée, notamment en direction de son centre-ville.

La commune possède un véritable centre urbain, regroupant un nombre important de commerces, services, et équipements diversifiés. Sa vitalité est toutefois menacée par les grandes surfaces commerciales en périphérie. Le renforcement de l'attractivité du centre de Monthey constitue un enjeu important du projet d'agglomération du Chablais de 3<sup>e</sup> génération.

#### Aigle

La commune d'Aigle est reconnue comme une « **centralité de niveau cantonal** » dans le périmètre compact dans le PDCn vaudois. Elle est la seconde commune de l'agglomération en termes de nombre d'habitants et d'emplois.

Aigle est également le **principal nœud de transports publics**, tant pour l'agglomération que pour la desserte des vallées latérales (interface CFF, AL, ASD, AOMC, bus d'agglomération). Il est prévu de renforcer ses connexions aux centres urbains à plus large échelle, notamment avec Lausanne, ce qui assoit d'autant plus son rôle d'ancrage au réseau (national) des agglomérations suisses.



**Bex et Collombey : deux polarités locales**

Bex et Collombey jouent un rôle de centralités secondaires par rapport à Aigle et Monthey.

**Bex**

Bex est reconnue comme une « **centralité de niveau régional** (dans le périmètre compact) dans le PDCn Vaud. C'est une commune à vocation plutôt résidentielle et qui accueille des services, équipements et commerces de rayonnement local s'adressant notamment aux villages des hauts (Gryon, Barboleusaz, Plans-sur-Bex, etc.) Si la population de la commune a augmenté sans interruption depuis 1995, le nombre d'emplois a eu quant à lui tendance à rester stable. En outre, Bex a un rôle particulier au sein de l'agglomération principalement en raison de son rôle d'interface de transport permettant le transfert entre le réseau ferroviaire national « grandes lignes » et le réseau ferroviaire régional. De plus, Bex accueille des services s'adressant aux villages des hauts (notamment : Gryon, Barboleusaz, Plans-sur-Bex).

**Collombey**

Selon le concept cantonal de développement (CCDT) du Canton du Valais, le centre de Collombey est **situé dans l'espace périurbain**. Le centre-ville de Collombey est situé dans l'aire d'influence de la ville de Monthey et offre de nombreux services, commerces et infrastructures sociales complémentaires à ceux de Monthey. En outre, c'est un lieu important de production industrielle à l'échelle de l'agglomération.

**Enjeu N : Des centralités aménagées.**

Les centralités représentent un enjeu important pour le Chablais car elles sont les cœurs de la vie sociale, économique et culturelle de l'agglomération, qu'elle soit locale ou régionale. De plus, certaines d'entre elles voient converger les principales composantes du réseau de transports et opèrent ainsi comme des interfaces multimodales pour toute l'agglomération et pour les vallées et stations alentour. De ce point de vue, les centralités doivent faire l'objet d'une attention particulière afin d'assurer un aménagement et un développement urbain en adéquation avec le rôle qu'elles ont à jouer, chacune à leur échelle.

**4.2.5 Armature urbaine****Développement de l'urbanisation jusque vers 1950**

Le développement du territoire de l'agglomération est étroitement lié à la maîtrise des eaux du Rhône. Jusqu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, le fleuve occupe la majeure partie de la plaine et les activités humaines se concentrent alors seulement sur les cônes de déjection, les coteaux et les collines, à l'abri des inondations.

Les grands travaux d'infrastructures de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle permettent le désenclavement du Chablais et, par extension, du Valais (1853, ouverture de la ligne de chemin de fer Le Bouveret - Martigny ; 1859, prolongation jusqu'à Sion ; 1860, ouverture de la ligne Lausanne - St-Maurice; 1907, ouverture de la ligne de tram Monthey - Aigle).

L'occupation de la plaine n'est possible que suite aux travaux d'assainissement (drainages et canaux) et de correction du Rhône, qui ont débuté à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et se sont poursuivis jusqu'au milieu du XX<sup>e</sup> siècle.

Vers 1950, le territoire urbanisé est encore très concentré. L'habitat et les activités industrielles, notamment l'usine CIBA à Monthey, se concentrent à proximité des gares.

## Développement après 1950

Dès la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle, le développement de l'urbanisation déborde du cadre des villages pour investir la plaine. On assiste à l'installation de grands ensembles industriels dans la plaine (notamment la raffinerie de Collombey) et à la dispersion des constructions. La rationalisation des pratiques agricoles modifie le paysage de la plaine, déjà remodelé par les améliorations foncières des décennies précédentes.

L'éclatement de l'urbanisation est favorisé par l'amélioration des conditions de mobilité individuelle. Ainsi, entre 1975 et 1980, la mise en service de l'autoroute renforce l'attractivité de la région et dynamise son développement.

## État actuel

L'urbanisation de la deuxième moitié du XX<sup>e</sup> siècle a eu pour effet d'enrober les noyaux d'origine d'un tissu bâti qui s'est largement étalé. Cet **étalement de l'urbanisation** a conduit à une perte de lisibilité des structures d'origine. En outre, on peut observer un phénomène de colonisation des coteaux, particulièrement à Monthey.

Le développement autour des noyaux initialement isolés a conduit Monthey, Collombey et Muraz à ne former plus qu'un seul tissu bâti continu. Quant aux communes vaudoises de l'agglomération, elles sont suffisamment distantes les unes des autres pour ne pas avoir connu ce phénomène.

Des zones commerciales aux abords des localités, ou à l'écart de celles-ci, ont fortement contribué à l'éclatement des structures initiales.

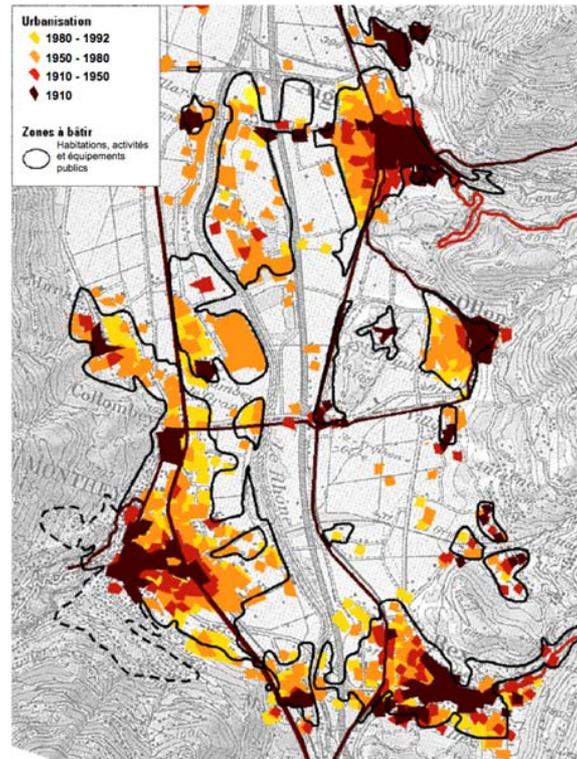


Figure 25 : Evolution de l'urbanisation au cours du XX<sup>e</sup> siècle. Projet d'agglomération Monthey-Aigle, 2007

## Tendances

En poursuivant la mise en œuvre du projet d'agglomération de 2<sup>e</sup> génération, les communes du Chablais se sont lancées dans des projets urbains destinés à rompre avec les modalités de développement territorial du XX<sup>e</sup> siècle et mettre ainsi un frein à l'étalement urbain. Dans cette optique, de nombreux projets ont été engagés afin de construire « la ville sur la ville ». Ces projets s'inscrivent en totale adéquation avec les dispositions légales actuelles et particulièrement avec la LAT révisée. Ils visent en effet à :

- optimiser l'utilisation du sol à l'intérieur des localités par la valorisation de dents creuses bien localisées par rapport aux transports publics ;
- densifier le tissu bâti actuel lorsque l'utilisation du sol est en inadéquation avec la qualité de desserte en transports publics ;
- anticiper la reconversion de certaines zones d'activités situées au cœur des localités et dont le maintien ne répond plus aux besoins de la région.

## 4.2.6 Qualité de la desserte des zones bâties

Seule une faible part des zones d'habitations et d'activités de l'agglomération est bien ou très bien desservie par les transports publics.

Qualité	Niv. A	Niv. B	Niv. C	Niv. D	-
Habitat	9,3%	11,9%	28,5%	29,8%	20,5%
Activités	10,3%	19,8%	18,9%	31,2%	19,9%

Tableau 8 : Qualité de desserte par les TP dans l'agglomération<sup>26</sup>

La qualité de desserte de niveau A est atteinte uniquement dans le périmètre de la gare d'Aigle. Le niveau B est atteint autour des gares de Bex et de Monthey-Ville et dans la zone des centres commerciaux à Collombey (bus local de Monthey et de Collombey-Muraz).

### Enjeu O : Un développement urbain coordonné à la mobilité.

L'accueil de nouveaux habitants doit être cadré pour que ceux-ci s'établissent dans des quartiers proches des transports publics et des services de proximité, cela afin de limiter l'usage des transports individuels motorisés.

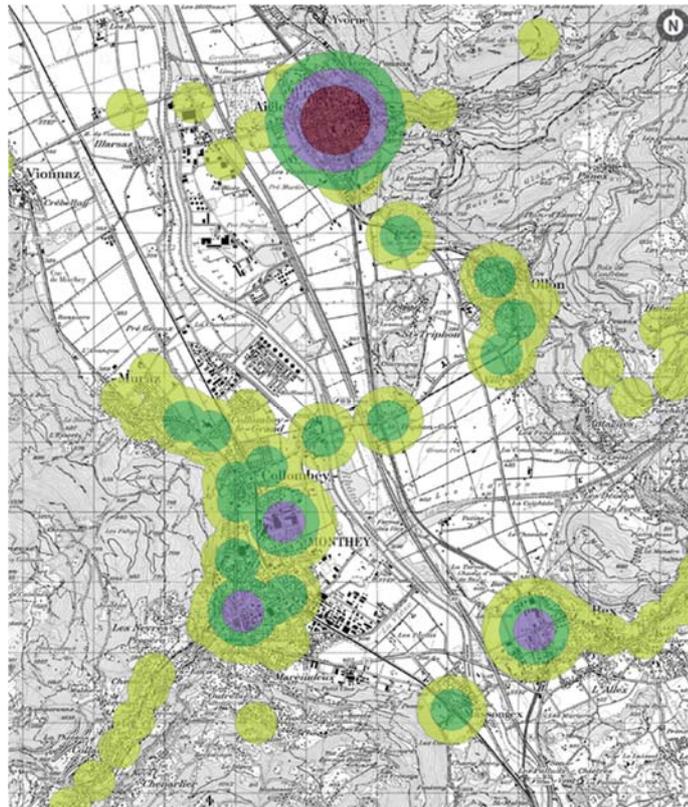


Figure 26 : Qualité de la desserte en transports publics 2012<sup>27</sup>

<sup>26</sup> Les niveaux de qualité de desserte par les transports publics dépendent du type de moyens de transport et de la cadence par arrêt, ainsi que de la distance entre les arrêts. Ils sont définis comme suit:

- Niveau A: Très bonne desserte ;
- Niveau B: Bonne desserte ;
- Niveau C: Desserte moyenne ;
- Niveau D: Faible desserte ;
- Aucun niveau: Desserte marginale ou inexistante.

<sup>27</sup> Base : ARE

## 4.2.7 Equipements collectifs régionaux

Les localités sont aujourd'hui correctement pourvues en équipements publics locaux mais la croissance de la population entraînera de nouveaux besoins (p. ex. scolaires ou sociaux). La définition de l'offre future en équipements publics reste de compétence locale (communale ou intercommunale selon les projets).

L'agglomération est également dotée d'équipements collectifs (culturels, touristiques, sportifs ou techniques) dépassant le cadre local, voire rayonnant largement hors du périmètre de l'agglomération. Il s'agit par exemple des équipements suivants :

### Culture et tourisme

- Théâtre du Crochetan (Monthey)
- Cinéma multiplex Cosmopolis (Aigle)
- Salines de Bex
- Château d'Aigle

### Sport

- Centre mondial du cyclisme (Aigle)

### Technique

- SATOM (Monthey)
- Chauffage à distance (Collombey-Muraz-Monthey)

Les collaborations et synergies existent déjà depuis de nombreuses années. Elles s'articulent notamment à partir de Chablais Région.

## 4.2.8 Installations à forte fréquentation

### Situation actuelle

Les centres-villes d'Aigle et de Monthey bénéficient d'une **offre commerciale importante** et bien située, qui renforce le caractère de centre régional de ces localités

Toutefois, quelques installations commerciales à forte fréquentation (ICFF), selon la dénomination du canton de Vaud, ou Installations générant un trafic important (IGT), selon le canton du Valais, sont situées en périphérie des centralités et peuvent créer une dévitalisation de celles-ci. Il s'agit en particulier de :

- la zone commerciale de Collombey-Muraz ;
- le centre commercial Migros et ses abords dans la zone industrielle d'Aigle.

Si ces deux secteurs sont desservis par les transports publics, les cadences sont cependant peu attractives et peu concurrentielles par rapport à la desserte automobile. Le centre commercial Migros est desservi par le réseau urbain de la commune d'Aigle et la zone commerciale de Collombey par une ligne urbaine depuis décembre 2011.

Lorsqu'elles existent, les **conditions d'accès en mobilité douce**, ainsi que la qualité des espaces collectifs d'accompagnement sont faibles voir dissuasives pour les usagers.

Les communes ont pris des dispositions pour **limiter fortement l'implantation de nouvelles ICFF/IGT**. En effet, les réglementations des zones concernées excluent désormais l'implantation de tels équipements. De plus, les plans directeurs cantonaux définissent les conditions d'implantation de ces installations. La problématique est donc gérée à l'échelle cantonale : mesure D13 du PDCn VD et mesure C7 du PDC VS.

### Enjeu P : Une mise en œuvre des installations à forte fréquentation.

Les installations à forte fréquentation ont un impact important sur le territoire, notamment en termes de mobilité. Elles doivent faire d'objet d'une mise en œuvre attentive à l'échelle de l'agglomération et ne pas prêter à la valorisation des pôles d'activités, ni le développement des centres-villes.

### 4.2.9 Patrimoine et cadre de vie

Les centres-villes principaux sont à appréhender de manière particulière en raison de leur double fonction : résidentielle et représentative. En effet, ils regroupent une part importante de logements, mais également des services, commerces, richesses patrimoniales et des offres en matière de culture, loisirs et tourisme les faisant rayonner au-delà de leurs limites et fondant leur identité urbaine.

Il est donc important de :

- maintenir et renforcer leurs qualités urbaines (densité, mixité, diversité programmatique) tout en respectant leur identité propre ;
- accompagner leur développement en cadrant l'évolution des tissus bâtis environnants que ces derniers puissent progressivement devenir partie prenante du fonctionnement des centres-villes ;
- requalifier, restructurer, densifier et décroisonner les friches subsistant dans certaines centralités et qui péjorent leur potentiel d'accueil en termes d'habitants et emplois tout en contraignant la continuité des espaces publics ;
- De plus, une attention particulière doit être portée à la qualité du cadre de vie dans les centralités (espaces publics agréables, préservation des nuisances, ...) et à l'amélioration des liaisons entre elles (transports publics, mobilité douce).

#### **Enjeu Q : Une qualité de vie et un patrimoine mis en avant.**

Les centres-villes principaux ont une double fonction : résidentielle et représentative. En effet, ils regroupent une part importante de logements, mais également des services, commerces, richesses patrimoniales et offre culturelle, de loisirs et touristique les faisant rayonner au-delà de leurs limites. Il est donc important de maintenir et renforcer leurs qualités urbaines en portant une attention particulière à la qualité du cadre de vie (espaces publics agréables, préservation des nuisances, ...) et à l'amélioration de leur accessibilité (transports publics, mobilité douce).



## 4.3 Mobilité

### 4.3.1 Mobilité générale

Au vu de sa proximité avec des zones urbaines d'importance et saturées, telles que Genève, Lausanne et la Riviera, Chablais Agglo dispose de liaisons fortes et nombreuses avec ces pôles. De plus, l'agglomération occupe une position stratégique en tant que la porte d'entrée du Valais, sur la voie historique du Simplon.

#### Structure des déplacements

L'analyse de la structure des déplacements sur le territoire de l'agglomération se base ici sur les relevés structurels couvrant la période 2011/13. Faute de données supplémentaires, seuls les déplacements pendulaires, c'est-à-dire, domicile-travail sont analysés. Malgré le fait que ce ne soit qu'un seul type de déplacement, on observe un **fort potentiel de report modal vers les transports publics ou la mobilité douce**. Il est à noter que ces chiffres seront comparés à ceux issus des recensements des déplacements pendulaires de 2000 (source : OFS, déplacements pendulaires 2000).

#### Mouvements pendulaires de et vers l'agglomération

L'agglomération du Chablais se situe à l'entrée de la Vallée du Rhône et à proximité immédiate d'agglomérations d'importance qui sont celles de Lausanne-Morges (258'000 habitants en 2013) et de la Riviera. Une forte part des déplacements pendulaires va en direction de ces régions. De plus, les nombreuses industries, chimiques notamment, pourvoient beaucoup d'emplois pour la région (Val d'Illeiez, Pays-d'Enhaut, districts environnants).

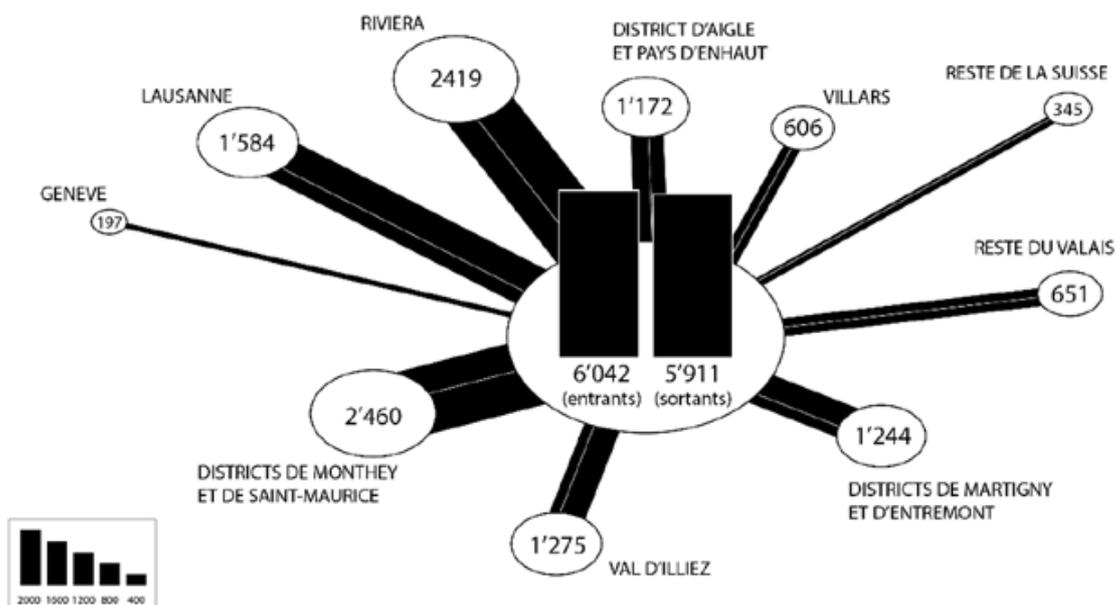


Figure 27 : Mouvements pendulaires des actifs de et vers l'agglomération<sup>28</sup>

<sup>28</sup> Source: recensement fédéral 2000 (données)

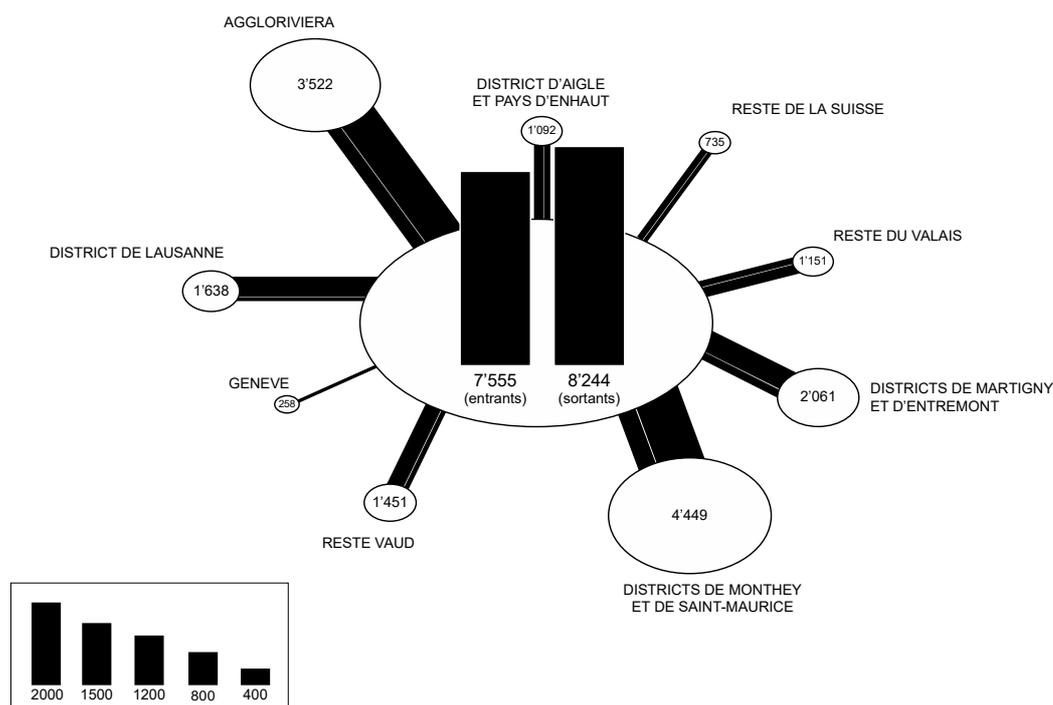


Figure 28 : Mouvements pendulaires des actifs de et vers l'agglomération<sup>29</sup>

Le nombre de pendulaires entrants est inférieur au nombre de pendulaires sortants en comparaison avec la situation de 2000 (figure 39). En d'autres termes, il y a un déséquilibre entre le nombre de personnes actives résidant dans l'agglomération et le nombre d'emplois disponibles. De plus, on remarque qu'il y a eu une forte **augmentation du nombre d'actifs sortants de l'agglomération** en comparaison avec la situation de 2000 (+39%). Cette tendance s'explique notamment par la baisse d'activités de certains sites générateurs d'emplois (exemple : le site Tamoil à Collombey-Muraz) et le développement des régions limitrophes. L'analyse plus précise des chiffres indique que :

- 36% des pendulaires habitent ou travaillent dans les districts voisins de Monthey, Aigle et Saint-Maurice, dont 69% de pendulaires "entrants" (résidants à l'extérieur de l'agglomération). Ces données sont légèrement plus faibles que celles issues du recensement de 2000 (41% de pendulaires total dont 68% de pendulaires « entrants »).
- 22% des pendulaires habitent ou travaillent sur la Riviera (dont 74% sortants). En proportion, ces valeurs sont semblables à celles du recensement de 2000 mais un déséquilibre est notable lorsqu'on analyse les valeurs absolues. En effet, le nombre d'actifs entrants a diminué alors que celui des actifs travaillant dans la région a augmenté de manière significative.
- 7% vont ou viennent du reste du Valais (dont 61% entrants). Cette valeur a fortement baissé depuis 2000, en effet, 16% des pendulaires allaient ou venaient du reste du Valais.
- 11% vont ou viennent de la région lausannoise (dont 85% sortants). Cette valeur a légèrement baissé depuis 2000 (13% des pendulaires).

Ainsi, près de 90% des pendulaires entrants ou sortants viennent, soit de la proche région, soit de zones situées à moins de 30 minutes en transports publics de la gare d'Aigle (32 minutes de Lausanne, 31 minutes de Sion).

Le potentiel d'utilisation des transports publics pour les déplacements de ou vers l'extérieur de l'agglomération est donc important.

<sup>29</sup> Données issues des recensements de 2011/13

### Mouvements pendulaires internes à l'agglomération

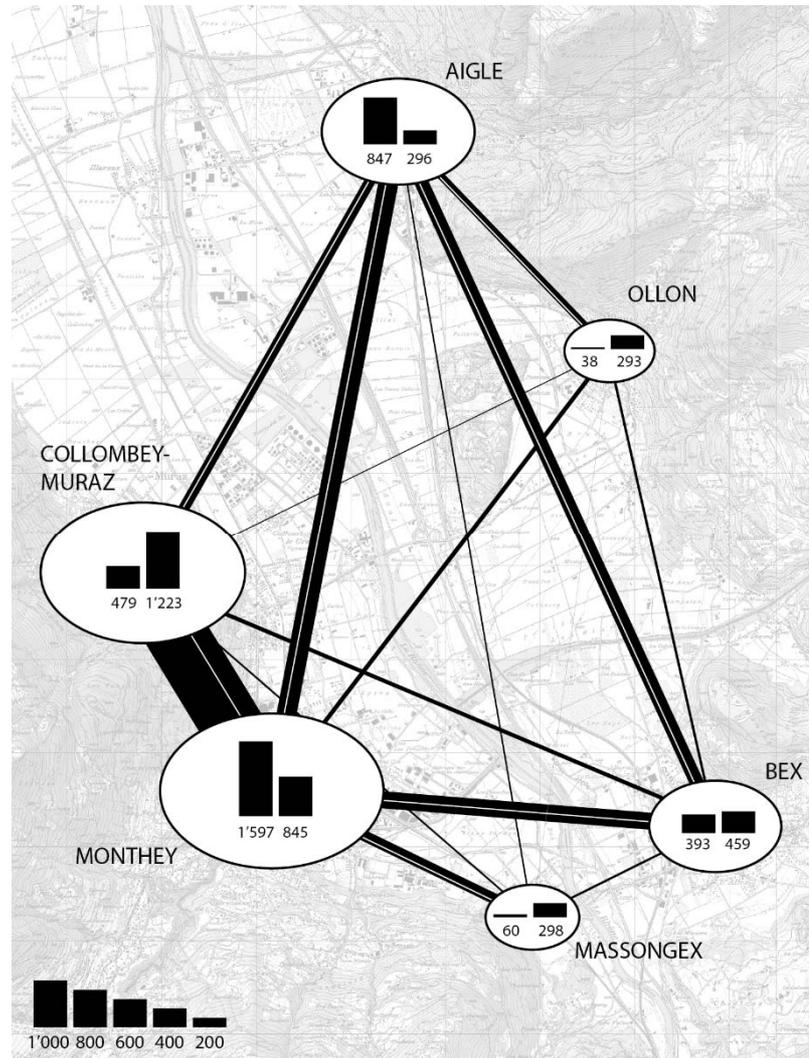


Figure 29 : Mouvements pendulaires des actifs internes à l'agglomération<sup>30</sup>

<sup>30</sup> Source : recensement fédéral 2000

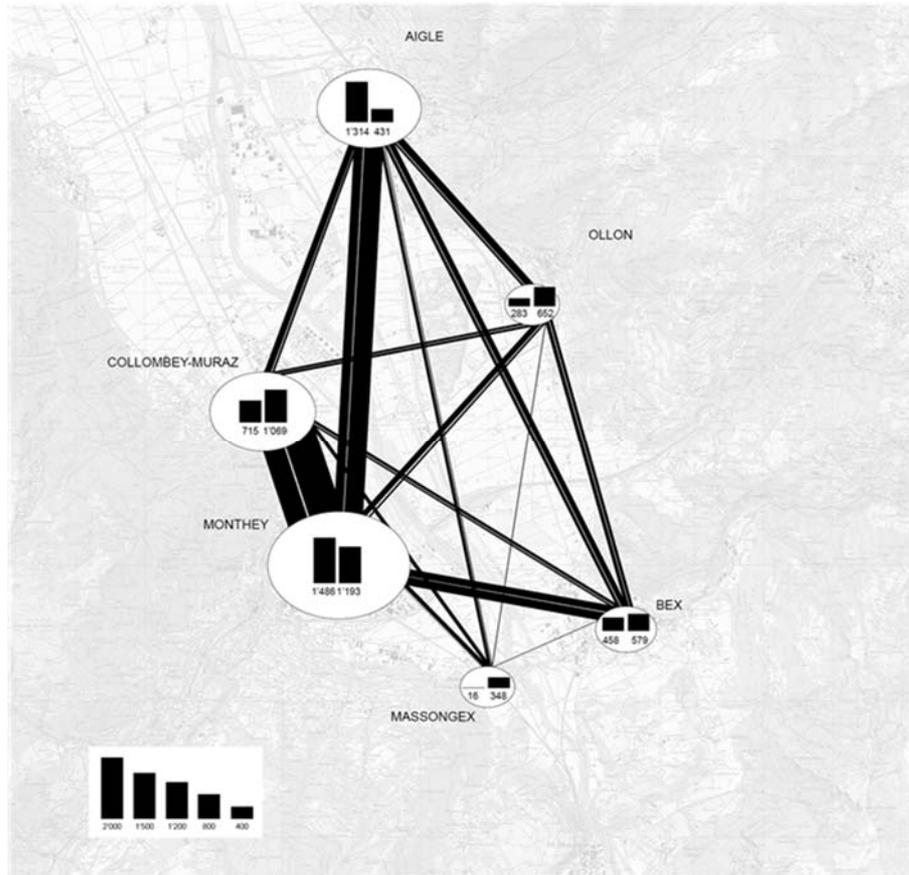


Figure 30 : Mouvements pendulaires des actifs internes à l'agglomération<sup>31</sup>

L'essentiel des pendulaires internes converge vers les communes de Monthey (34%) et d'Aigle (32%). Les valeurs entre les deux villes de l'agglomération sont sensiblement similaires alors que d'après les données issues du recensement de 2000, une part plus importante des pendulaires convergeait en direction de Monthey (47%).

Le nombre de déplacements pendulaires internes à l'agglomération (entre les communes) est assez faible en comparaison avec le nombre de déplacements de et vers l'agglomération. L'importance des échanges entre Monthey et Collombey-Muraz montre l'importance de ces deux communes dans l'agglomération.

<sup>31</sup> Données issues des recensements de 2011/13

### Actifs travaillant dans leur propre commune de domicile

Selon les données de 2011/2013, 6'873 personnes actives résidant dans l'agglomération travaillaient dans leur commune de domicile, soit 29% du total des actifs.

	Total	Dans leur commune de domicile		Dans une autre commune de l'agglomération		Hors de l'agglomération	
Aigle	3'687	1'168	32%	431	12%	2'089	57%
Bex	2'293	651	28%	579	25%	1'063	46%
Ollon	2'759	987	36%	652	24%	1'121	41%
Collombey-Muraz	3'372	842	25%	1'069	32%	1'461	43%
Massongex	761	62	8%	348	46%	351	46%
Monthey	7'222	3'163	44%	1'193	17%	2'867	40%
<b>Total</b>	<b>20'094</b>	<b>6'873</b>	<b>29%</b>	<b>4'272</b>	<b>26%</b>	<b>8'952</b>	<b>46%</b>

Tableau 9 : Répartition des flux d'actifs 2011/2013

Ce taux varie fortement selon les communes (44% à Monthey contre 8% à Massongex ou 25% à Collombey-Muraz) mais il offre cependant, compte tenu de la taille et de la topographie des communes, d'intéressantes perspectives de développement de la mobilité douce. Le tableau ci-dessus donne, sur la base du relevé structurel 2011/2013 et pour chacune des communes de l'agglomération, le nombre de flux d'actifs travaillant dans leur commune de domicile, dans une autre commune de l'agglomération ou à l'extérieur de l'agglomération.

Le nombre de déplacements pendulaires internes aux communes est donc assez important. Combiné à la petite taille des communes et à une topographie globalement favorable, cet élément offre des **perspectives intéressantes pour le développement de la mobilité douce**.

### Report modal

Suite à la croissance de la population et des emplois à l'intérieur de l'agglomération et aux alentours (plaine, stations touristiques d'altitude), de l'étalement urbain - notamment la réalisation d'installations à forte fréquentation à la périphérie - et l'augmentation de la mobilité individuelle, le nombre et la longueur des trajets ont augmenté rapidement.

Dans l'agglomération du Chablais, pour différentes raisons dont notamment la qualité de desserte par les différents modes de transport, mais aussi la faible densité des périmètres urbanisés, le report modal de transports publics et de mobilité douce est en dessous de la moyenne des petites et des moyennes agglomérations suisses.

	Transports individuels motorisés	Transports publics	Autres
Agglomération Chablais	75%	20%	5%
Moyenne des petites agglomérations suisses	67%	29%	4%
Moyenne des agglomérations moyennes suisses	65%	33%	2%

Tableau 10 : Report modal 2012<sup>27</sup>

Sans mesure adéquate, une diminution de la croissance de la mobilité et une modification du report modal sont exclues.

Le recensement fédéral de la population 2000 ainsi que les relevés structurels fournissent également des indications quant au mode de transport utilisé par les pendulaires pour se rendre à leur travail.

L'analyse ci-dessous a été faite en mettant en relation les catégories de déplacements telles qu'identifiées ci-dessus avec le mode de transport utilisé.

### Mouvements pendulaires de et vers l'extérieur de l'agglomération : Situation

La répartition modale des mouvements pendulaires de et vers l'extérieur de l'agglomération varie fortement selon les communes.

Communes	Total	TIM		TP		MD	
Aigle	2'875	1'969	68%	888	31%	18	1%
Bex	1'330	998	75%	325	24%	7	1%
Ollon	1'024	790	77%	233	23%	1	0%
Collombey-Muraz	1'302	1'127	87%	169	13%	6	0%
Massongex	291	246	85%	43	15%	2	1%
Monthey	5'018	4'081	81%	921	18%	16	0%
<b>Total</b>	<b>11'840</b>	<b>9'211</b>	<b>78%</b>	<b>2'579</b>	<b>22%</b>	<b>50</b>	<b>0%</b>

Tableau 11 : Déplacements entrants/sortants par commune (de et vers l'extérieur de l'agglomération), 2000

Communes	Total	TIM		TP		MD	
Aigle	4'361	2'783	63%	1'482	34%	96	2%
Bex	1'836	1'322	72%	472	25%	42	2%
Ollon	1'665	1'113	67%	475	28%	77	4%
Collombey-Muraz	2'552	2'099	82%	406	16%	46	2%
Massongex	456	367	80%	89	19%	0	0%
Monthey	7'216	5'680	79%	1'303	18%	233	3%
<b>Total</b>	<b>18'086</b>	<b>13'364</b>	<b>74%</b>	<b>4'227</b>	<b>23%</b>	<b>494</b>	<b>2%</b>

Tableau 12 : Déplacements entrants/sortants par commune (de et vers l'extérieur de l'agglomération), 2011/13

La comparaison des deux tableaux montre que le nombre de mouvements pendulaires (valeurs pondérées) tous modes ont augmenté entre 2000 et 2011/13. Toutefois, seule la part des mouvements pendulaires en modes doux a augmenté par rapport aux autres modes.

Le tableau ci-dessus permet en effet de constater que, si 34% des déplacements de ou vers Aigle sont effectués en transports publics, cette proportion chute de plus de 40% pour Monthey et de plus de 50% pour Massongex et Collombey-Muraz. Les valeurs ont faiblement évolué entre les deux périodes, la tendance reste la même depuis 2000. Toutefois, une augmentation significative est constatée pour les communes d'Aigle et d'Ollon.

On constate alors que la bonne desserte de la gare d'Aigle (ou la mauvaise desserte de la gare de Monthey) a un effet direct significatif sur la part d'utilisation des transports publics.

Les valeurs de Bex et d'Ollon, respectivement 25% et 28%, confirment cette analyse. En effet, Bex, bien que situé sur la ligne du Simplon, a une desserte deux fois moins bonne qu'Aigle en terme de fréquence alors que, pour Ollon, les courses de l'AOMC permettent de conserver une assez bonne part modale aux transports publics.

Les chiffres suivants portant sur les parts modales TP vers les villes de Lausanne, Vevey, Montreux et Villeneuve permettent de compléter l'analyse. Pour rappel, ces données portent uniquement sur les déplacements pendulaires, elles ne tiennent pas compte de la fréquence hebdomadaire des déplacements :

- 1'500 personnes de l'agglomération vont en direction de Lausanne (commune) dont 880 en transports publics, soit environ 59%.
- 814 personnes de l'agglomération vont en direction de Vevey (commune) dont 413 en transports publics, soit environ 50%.
- 588 personnes de l'agglomération vont en direction de Montreux (commune) dont 453 en transports publics, soit environ 77%.
- 597 personnes de l'agglomération vont en direction de Villeneuve (commune) dont 102 en transports publics, soit environ 17%.

Ces valeurs montrent la forte part modale des TP, notamment en direction de Lausanne et de Montreux.

### Mouvements pendulaires internes à l'agglomération : Situation

On constate que la part modale TP est nettement plus faible que pour les déplacements sortants de l'agglomération.

Communes	Total	TIM	TP	MD
Aigle	1'346	1'133	84%	201
Bex	943	824	87%	107
Ollon	789	680	86%	107
Collombey-Muraz	1'741	1'526	88%	119
Massongex	366	332	91%	18
Monthey	2'559	2'249	88%	192
<b>Total</b>	<b>7'744</b>	<b>6'744</b>	<b>87%</b>	<b>744</b>

Tableau 13 : Déplacements entrants/sortants par commune (de et vers l'agglomération), 2000

Communes	Total	TIM	TP	MD
Aigle	1'745	1'515	86%	217
Bex	1'037	921	89%	111
Ollon	935	791	85%	138
Collombey-Muraz	1'785	1'504	84%	114
Massongex	364	327	89%	15
Monthey	2'679	2'300	86%	204
<b>Total</b>	<b>8'545</b>	<b>7'358</b>	<b>86%</b>	<b>799</b>

Tableau 14 : Déplacements entrants/sortants par commune (de et vers l'agglomération), 2011/13

Ceci est incontestablement lié à une offre en transports publics régionaux assez sommaire et à des conditions de circulation généralement bonnes.

On constate d'ailleurs sans surprise que c'est de/vers Aigle, Ollon et Bex (en réalité entre ces trois communes) que l'utilisation des transports publics est la plus importante. La part de mobilité douce est globalement très faible alors que certaines communes sont relativement proches les unes des autres.

### Déplacements vers la commune d'Aigle

Il est à noter que les valeurs ci-après sont issues du projet d'agglomération du Chablais de 2<sup>e</sup> génération. Faute de données représentatives des parts modales entre les communes de l'agglomération dans les relevés structurels de 2011/2013, les chiffres du recensement de 2000 ont été reconduits. L'analyse est donc à relativiser.

Une analyse particulière a été faite sur les déplacements entre la ville d'Aigle et les autres communes de l'agglomération.

Communes	Total	TIM		TP		MD	
Bex	297	231	78%	63	21%	3	1%
Ollon	362	302	83%	59	16%	1	0%
Collombey-Muraz	230	210	91%	17	7%	3	1%
Massongex	34	33	97%	1	3%	0	0%
Monthey	423	357	84%	61	14%	5	1%
<b>Total</b>	<b>1'346</b>	<b>1'133</b>	<b>84%</b>	<b>201</b>	<b>15%</b>	<b>12</b>	<b>1%</b>

Tableau 15 : Déplacements des différentes communes de l'agglomération vers la commune d'Aigle, 2000

A la lecture de ce tableau, on constate que, bien qu'Aigle soit reliée directement par le train aux communes de Monthey, Ollon et Bex, la part des déplacements en transports publics reste assez faible, notamment en direction de Monthey (une partie importante de la commune d'Ollon, la station de Villars, n'est pas directement desservie par le train).

### Actifs travaillant dans leur propre commune de domicile

Globalement, il y a plus de personnes travaillant dans leur commune de domicile que dans une autre commune de l'agglomération. Les données suivantes sont issues du recensement de la population datant de 2000, l'analyse de la situation est donc à relativiser.

Communes	Total	TIM		TP		MD	
Aigle	1'797	842	47%	48	3%	907	50%
Bex	1'314	708	54%	40	3%	566	43%
Ollon	1'481	634	43%	39	3%	808	55%
Collombey-Muraz	778	418	54%	24	3%	336	43%
Massongex	100	35	35%	1	1%	64	64%
Monthey	4'087	2'162	53%	57	1%	1'868	46%
<b>Total</b>	<b>9'557</b>	<b>4'799</b>	<b>50%</b>	<b>209</b>	<b>2%</b>	<b>4'549</b>	<b>48%</b>

Tableau 16 : Déplacements internes aux communes, 2000

La part modale des mobilités douces est ici, sans surprise, assez importante. On constate néanmoins que plus d'un usager sur deux se déplace quand même en TIM alors que la taille et la topographie des communes sont très favorables aux déplacements à pied ou à vélo.

### Enjeux R : Une mise en réseau des mobilités, adaptée au projet Chablais Agglo

Les mesures préconisées en matière de gestion du trafic répondent à la nécessité d'atténuer les impacts de la circulation routière sur la qualité de vie et l'environnement dans les zones urbanisées (traversées, centres-villes), d'assurer une progression efficace des transports publics sur les axes routiers les plus sollicités, d'organiser un accès limitant les nuisances pour les grands secteurs de développement (nouveaux espaces urbains, zones d'activités, interface rail-route). Des mesures de gestion et de promotion assurent l'intégration de ces projets dans une stratégie multimodale.

### 4.3.2 Transports publics

#### Offre

Le territoire de l'agglomération est relié au réseau national et international par deux lignes CFF, la **ligne internationale du Simplon** et **celle en direction du Sud Léman**. Trois gares (Aigle, Bex, St-Maurice) constituent ainsi les points d'accrochage de l'agglomération au reste du pays.

**La gare d'Aigle** constitue le principal nœud ferroviaire du Chablais. Deux trains nationaux directs s'y arrêtent toutes les heures. La ligne du RER vaudois, s'arrêtant aujourd'hui à Villeneuve, sera prolongée jusqu'à Aigle. De la gare d'Aigle, trois lignes ferroviaires régionales relient les vallées latérales à une cadence horaire, en direction du Val d'Illeiez (AOMC), de Leysin (AL) et des Diablerets (ASD). La ligne AOMC est renforcée à la demi-heure en périodes de pointe sur le tronçon de plaine, assurant une liaison structurante dans l'agglomération entre Aigle, Ollon, Collombey et Monthey. En sus, quatre lignes de bus régionaux assurent des liaisons vers Villeneuve (cadence horaire), Villars-sur-Ollon (cadence horaire), Vionnaz - Torgon ou Vionnaz - Vouvry - St-Gingolph (moins de 10 courses) et Corbeyrier (moins de 10 courses).

**La gare de Bex** est desservie par la ligne du Simplon une fois par heure. Une ligne ferroviaire régionale y assure une connexion en direction de Villars-sur-Ollon (BVB) à la cadence horaire. Trois lignes de bus régionaux assurent également des liaisons (moins de 10 courses) vers Monthey, Les Plans-sur-Bex et Fenalet-sur-Bex. A l'avenir, les trains nationaux pourraient ne plus être en mesure de s'arrêter en gare de Bex. Cette suppression éventuelle de desserte devra être compensée par le prolongement des trains RE desservant l'arc lémanique jusqu'à St-Maurice.

**La gare de Saint-Maurice** assure la connexion du réseau national avec la ligne sud-lémanique St-Maurice - Monthey - Saint-Gingolph (Regionalps). C'est par cette gare que se font la plupart des échanges de la partie valaisanne de l'agglomération vers le Valais, voire aussi vers l'Arc lémanique (depuis Massongex en particulier). La ligne Regionalps circule à la demi-heure entre Monthey et St-Maurice, et une cadence similaire est planifiée pour la liaison Monthey - St-Gingolph, actuellement desservie à une cadence horaire. Hormis **la gare de Monthey**, l'agglomération est desservie par cette ligne également à Massongex (à la demi-heure) et à Collombey (à l'heure). A terme, la réouverture de la ligne entre St-Gingolph et Evian permettra une interconnexion avec le Léman Express.

Trois lignes de **bus régionaux** assurent des liaisons (moins de 10 courses) entre Monthey et les coteaux environnants (Monthey - Choëx - Les Cerniers, Monthey - Choëx - Chenarlier, Collombey - Monthey - Les Neyres).

On note aussi sur l'agglomération le bus régional Ollon - Plambuit (moins de 10 courses).

Trois communes ont mis en place une **desserte urbaine** de leur territoire, exploitée en journée du lundi au samedi :

- à Aigle, une ligne de bus circule en boucle à la demi-heure ;
- à Collombey-Muraz également, une ligne de bus circule en boucle à la demi-heure ;
- à Monthey, l'unique ligne en boucle a été remplacée en 2015 par deux lignes de bus bidirectionnelles, circulant également à la demi-heure.



Sur le périmètre de l'agglomération, on constate que malgré le nombre important de lignes de transports publics et la part élevée de lignes ferroviaires, **la qualité de desserte actuelle reste modeste** et bien en deçà des besoins d'une agglomération urbaine :

- le noeud d'Aigle joue un rôle majeur de porte d'entrée de l'agglomération, la **qualité des correspondances** est toutefois préétablie par un horaire CFF dissymétrique ;
- les gares de l'agglomération desservies par les lignes CFF, AOMC et Regionalps ne bénéficient pas de plus d'un à deux trains par heure et par sens. En particulier, le **niveau de desserte** actuel des lignes AOMC et Regionalps est **insuffisant** pour répondre aux besoins de mobilité de la population urbaine et pour permettre à ces infrastructures d'assumer un rôle véritablement structurant à l'échelle de l'agglomération ;
- le niveau de **desserte des lignes de bus régionales** n'excède pas la cadence horaire, elles ont donc un attrait très limité pour les déplacements dans l'agglomération ;
- l'amélioration récente de la desserte urbaine de Monthey a permis d'en améliorer sensiblement l'attrait (et la fréquentation). Toutefois, les trois dessertes urbaines existantes sur l'agglomération n'ont qu'une portée territoriale limitée (échelle communale) et leur attrait (en termes de cadences, d'amplitudes, de tracés) reste faible pour la clientèle non captive.

Ainsi d'après les critères usuels de qualification de la qualité de l'offre, on constate que la desserte du territoire est très bonne autour de la gare CFF d'Aigle, bonne autour des gares de Bex et Monthey, satisfaisante autour des autres gares AOMC et Regionalps et mauvaise sur le reste de l'agglomération.

Enfin, compte tenu de la grande diversité et imbrication des réseaux, l'absence de **communauté tarifaire** est un vrai handicap à l'utilisation des transports publics, tant pour les déplacements dans l'agglomération que vers l'extérieur. L'extension de la communauté tarifaire Mobilis aux communes vaudoises de l'agglomération est une première étape.

**Des améliorations importantes sont planifiées** et ou à l'étude sur **les lignes ferroviaires AOMC** (réduction du temps de parcours Aigle-Collombey/Monthey, renforcement du niveau de desserte et de la capacité, tracé en site propre sur Collombey et Monthey, redéfinition des haltes et interfaces) et **Regionalps** (cadences à la demi-heure sur l'ensemble de la ligne, nouvelles haltes), ainsi que la création d'une desserte bus d'agglomération, apporteront de fortes améliorations dans les toutes prochaines années.

**La revitalisation de la ligne Sud Léman** et la mise en connexion de la ligne du Tonkin avec le réseau Léman Express est une perspective bienvenue et importante pour l'agglomération du Chablais. La mise en connexion des réseaux Léman express (Genève) et RER Valais|Wallis renforcera l'accessibilité et la visibilité de l'agglomération. Elle contribuera à réduire les problèmes de trafic automobile pendulaire et de loisir sur les deux rives du lac. Elle répondra aussi à un intérêt économique valaisan (réduction de temps de parcours entre l'agglomération du Grand-Genève et le canton du Valais, notamment les stations touristiques).

A terme, le développement de liaisons directes entre l'agglomération genevoise et le Valais via la ligne sud-lémanique offrirait l'opportunité de délester la ligne nord de l'arc lémanique et d'améliorer encore l'accessibilité de l'agglomération et son positionnement au carrefour des réseaux franco-genevois, valaisan et vaudois.

Les liaisons de transport public entre l'agglomération du Chablais et le **futur Hôpital intercantonal du Chablais** (à Rennaz), actuellement insuffisantes, sont aussi appelées à fortement s'améliorer compte tenu des améliorations planifiées par les cantons de Vaud et du Valais dans le cadre de la réorganisation de la desserte régionale par bus (renforcement à la demi-heure de la ligne de bus régionale Aigle - Hôpital - Villeneuve, nouvelle ligne de bus Monthey - Collombey - Muraz - Hôpital - Villeneuve à cadence horaire, trains Bex - Aigle-Villeneuve connectés au futur trolleybus Villeneuve - Hôpital).

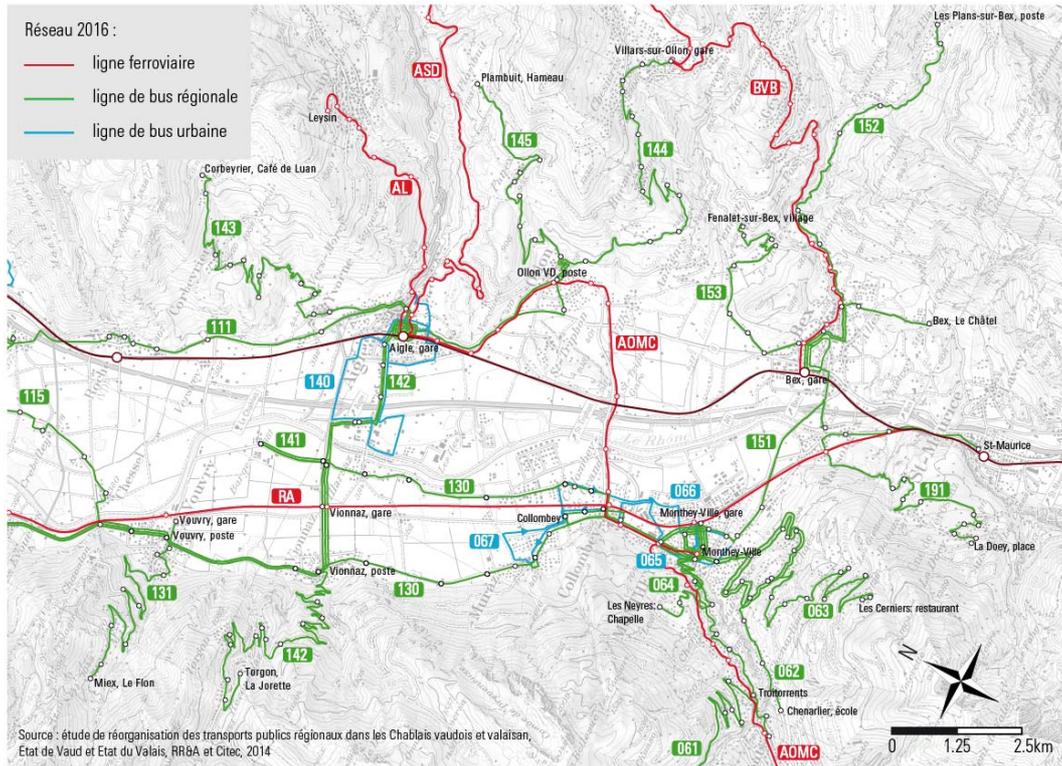


Figure 31 : Réseau de transports publics existant

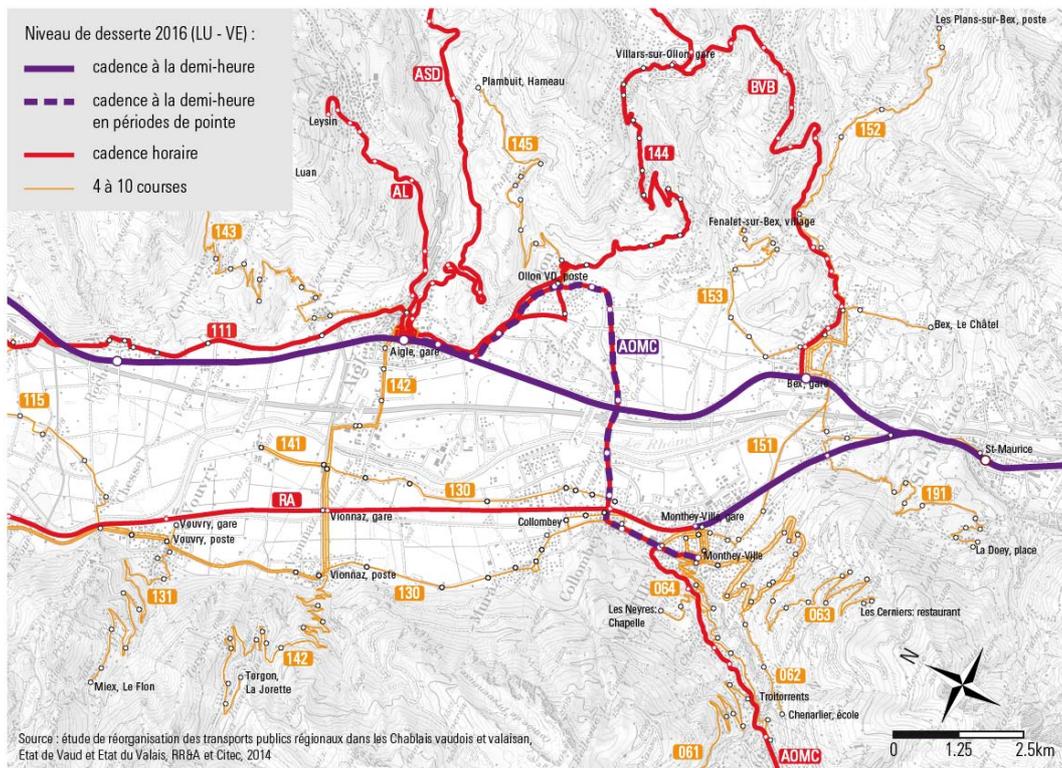


Figure 32 : Niveau de desserte du réseau de transports publics régional existant

## Demande

Les cartes ci-après illustrent la fréquentation des lignes de transports publics, sur la base des données mises à disposition.

A noter que ces valeurs de "fréquentation" observées sont certainement peu représentatives de la "demande" potentielle (dans le sens de souhaits ou de besoins), compte tenu de la qualité modeste et des lacunes de l'offre de transports publics actuelle.

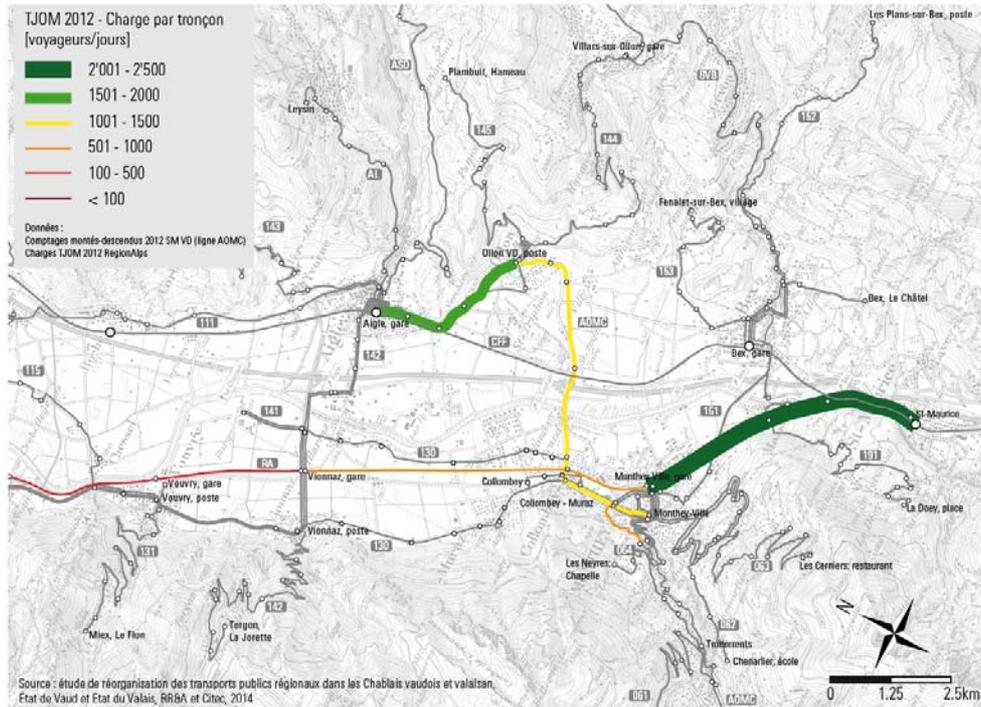


Figure 33 : Fréquentation des lignes ferroviaires en plaine

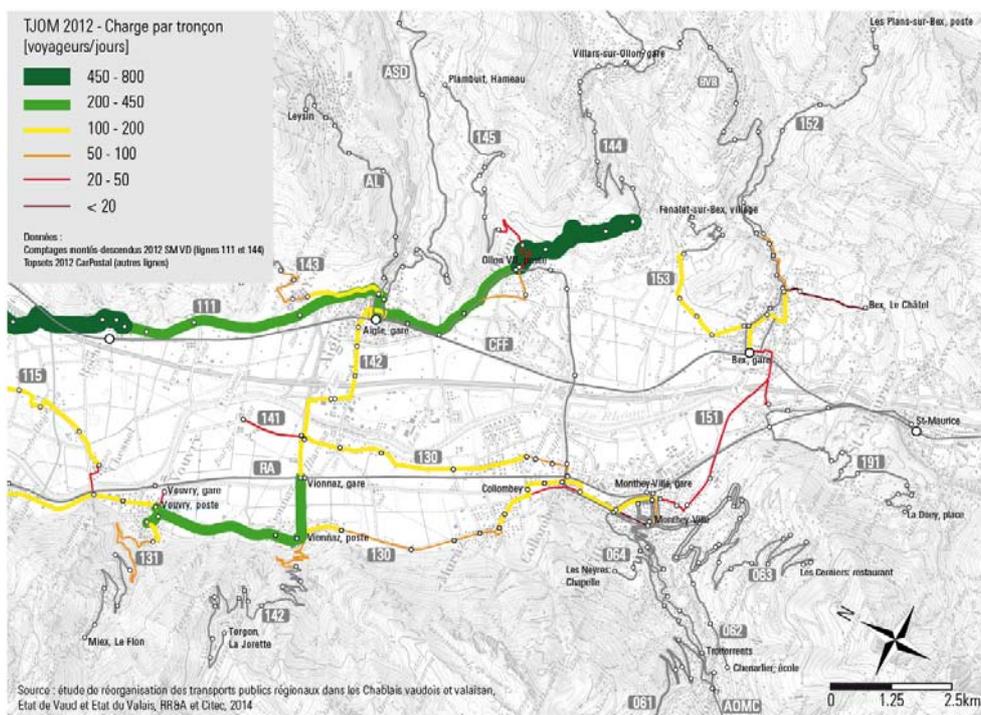


Figure 34 : Fréquentation des lignes de bus régionaux en plaine

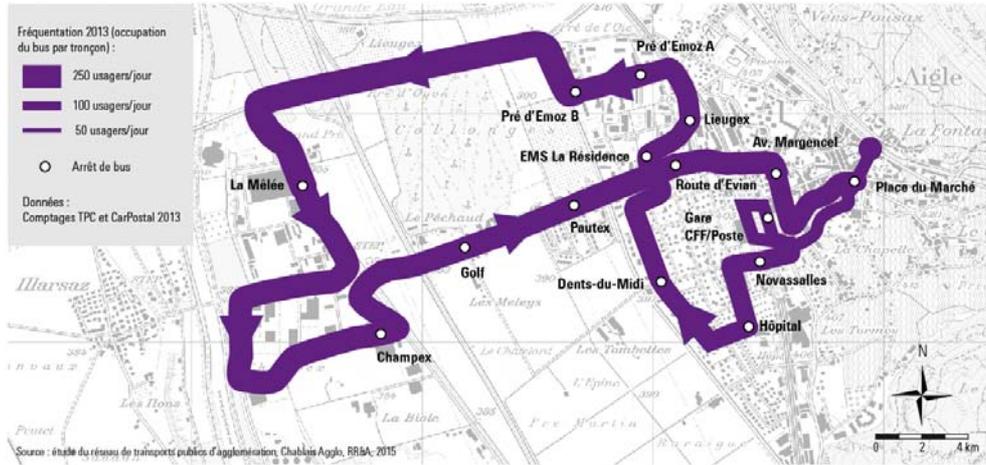


Figure 35 : Fréquentation du bus urbain d'Aigle

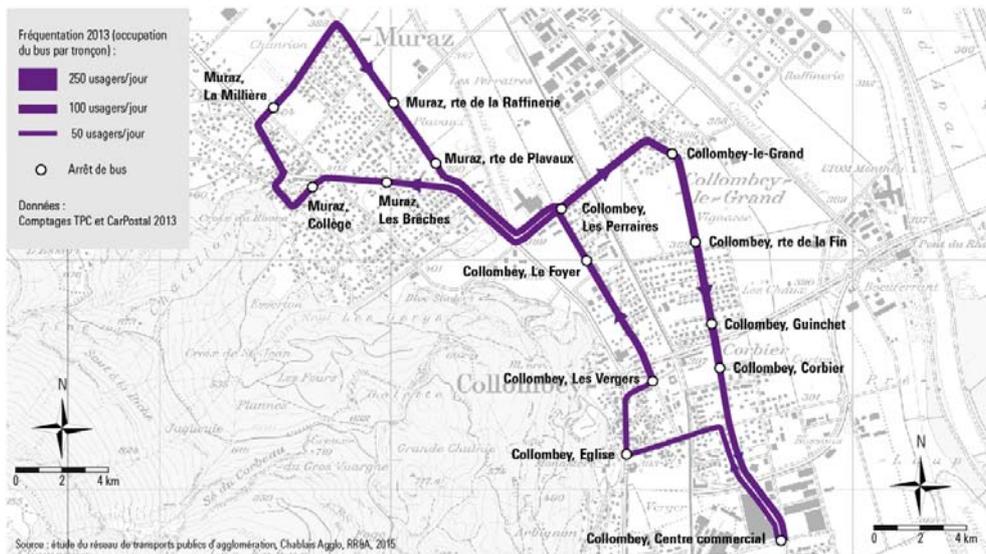


Figure 36 : Fréquentation du bus urbain de Collombey-Muraz



Figure 37 : Fréquentation du bus urbain de Monthey

A noter pour le bus urbain de Monthey que les données de fréquentation correspondent à la boucle de desserte qui circulait avant son remplacement récent par deux lignes bidirectionnelles (qui semble se traduire par une hausse rapide et significative de la fréquentation).

## Intermodalité

Aujourd'hui, c'est essentiellement sur le train, notamment en gare d'Aigle, que s'effectuent les rabattements multimodaux.

La gare aiglonne est en effet la mieux desservie par le réseau CFF principal. Son parking d'échange de 350 places est saturé. On constate qu'une bonne partie des utilisateurs du P+R d'Aigle provient du Valais. En effet, les liaisons entre Monthey/Collombey et Aigle en transports publics sont actuellement très peu compétitives par rapport au rabattement en voiture. Les améliorations planifiées de la ligne AOMC (nouveau tracé, trains directs, cadences) permettront de changer radicalement la donne et de réduire la demande P+R à Aigle.

Un P+R de 80 places existe également à Bex, mais compte tenu de la moindre fréquence des trains, ce parking est moins utilisé. A noter que ce parking bénéficie cependant d'un accès plus aisé en voiture et que la localisation excentrée de la gare permet d'en limiter les nuisances. De plus, une extension du parking en surface est possible.

Ailleurs dans l'agglomération, les possibilités de rabattement en voiture sur le train sont actuellement limitées, si l'on excepte peut-être l'utilisation possible du parking du Cotterg situé à proximité de la gare AOMC de Monthey-Ville et du parking communal près de la gare AOMC d'Ollon.

L'utilisation du bus pour accéder aux gares concerne aujourd'hui principalement le trafic régional. En effet la faible desserte bus sur l'agglomération limite l'attrait de cette solution de rabattement. La création d'une desserte d'agglomération devrait permettre ici aussi de changer la donne.

Dans les gares et haltes ferroviaires, les possibilités de parking pour les deux-roues légers sont généralement insuffisantes ou mal équipées.

## Bilan

Le potentiel d'amélioration de l'offre de transports publics sur l'agglomération est important, notamment en termes de couverture (arrêts, liaisons), d'horaires (cadences, amplitude, correspondances), de performance (temps de parcours, congestion), d'intermodalité.

Sans une amélioration conséquente de la desserte en transports publics, ainsi qu'une coordination efficace avec les réseaux de mobilité douce et la gestion du trafic routier, il serait à craindre que l'agglomération ne perde de son attractivité.

Plusieurs planifications d'ores et déjà engagées (en particulier : améliorations sur les lignes AOMC et Regionalps, création d'une desserte d'agglomération) permettent d'escompter des évolutions notables, qu'il s'agira de valoriser et d'accompagner.

### **Enjeux S : Un transport public performant à l'échelle de Chablais Agglo.**

De nombreuses améliorations des infrastructures et de l'offre ferroviaire nationale et régionale sont planifiées. Les mesures prévues en matière de transports publics s'inscrivent en appui de ces développements : mise en œuvre d'une desserte urbaine complémentaire couvrant l'ensemble de l'agglomération, aménagement de qualité des interfaces de transport, optimisation des parcours TC grâce à de nouveaux franchissements du Rhône. Des mesures de gestion et de promotion assurent l'intégration de ces projets dans une stratégie multimodale.



### 4.3.3 Transport individuel motorisé (TIM)

#### Réseau routier principal actuel

L'agglomération est très bien desservie du point de vue routier. En effet, traversée par **l'autoroute A9**, elle dispose de trois jonctions autoroutières (Aigle, Saint-Triphon et Bex). **Deux routes cantonales** parallèles à l'autoroute desservent directement les communes valaisannes et vaudoises et sont reliées aux jonctions autoroutières par trois transversales (Bex-Monthey, Collombey-St-Triphon-Ollon et Aigle-Vionnaz).

Les vallées latérales sont raccordées au réseau principal à Aigle (Col des Mosses, Leysin, Les Diablerets), Bex, Ollon (Villars-sur-Ollon) et Monthey (Val d'Illeiez).

L'autoroute A9 supporte des charges de trafic importantes, notamment en fin de semaine. Les **trois jonctions desservant l'agglomération** fonctionnent de manière satisfaisante. Cependant, compte tenu des trafics pendulaires et poids lourds liés à la zone industrielle et au futur terminal combiné, l'opportunité de compléter la jonction autoroutière de Bex en direction du Valais devra être réexaminée.

De plus, aux heures de pointe, **des ralentissements** sont constatés au niveau de la jonction autoroutière de Saint-Triphon. Un projet de réaménagement de ce secteur est en cours en vue de fluidifier le trafic mais également de sécuriser la jonction.

L'ensemble du territoire est correctement desservi. Quelques tronçons routiers communaux de desserte sont à l'étude ou en phase de réalisation.

Une analyse de l'utilisation du réseau par les usagers montre que l'autoroute n'est que peu utilisée pour les déplacements internes à l'agglomération bien que, souvent, les temps de parcours en seraient raccourcis. Ceci est notamment dû au fait que les routes cantonales parallèles à l'autoroute restent très attractives en termes de capacité et de fluidité.

## Trafic automobile et capacité du réseau

Suite au développement de la région (population, emplois, centres commerciaux), à l'élargissement du réseau routier (contournement de Monthey) et à l'évolution générale de la mobilité, la route nationale ainsi que les réseaux de routes cantonales ont connu, dans certains secteurs, une **forte croissance du trafic journalier entre 2010 et 2015**.

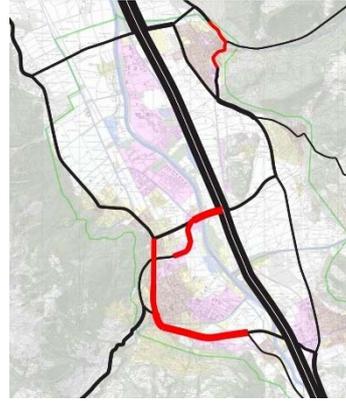


Figure 38 : Secteur fréquemment saturé, source ChablaisAgglo 2

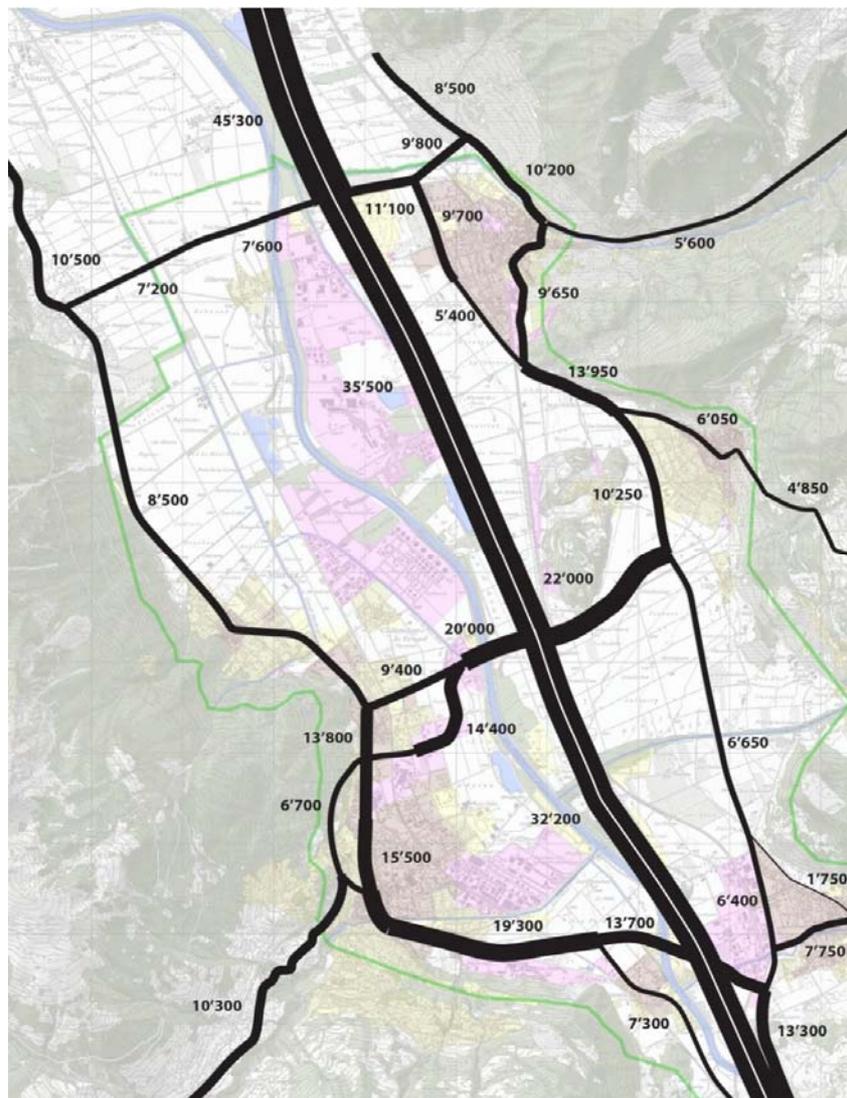


Figure 39 : Plan de charge TJM 2009 (VS et A9) et (2010 (VD), extrait de ChablaisAgglo 2

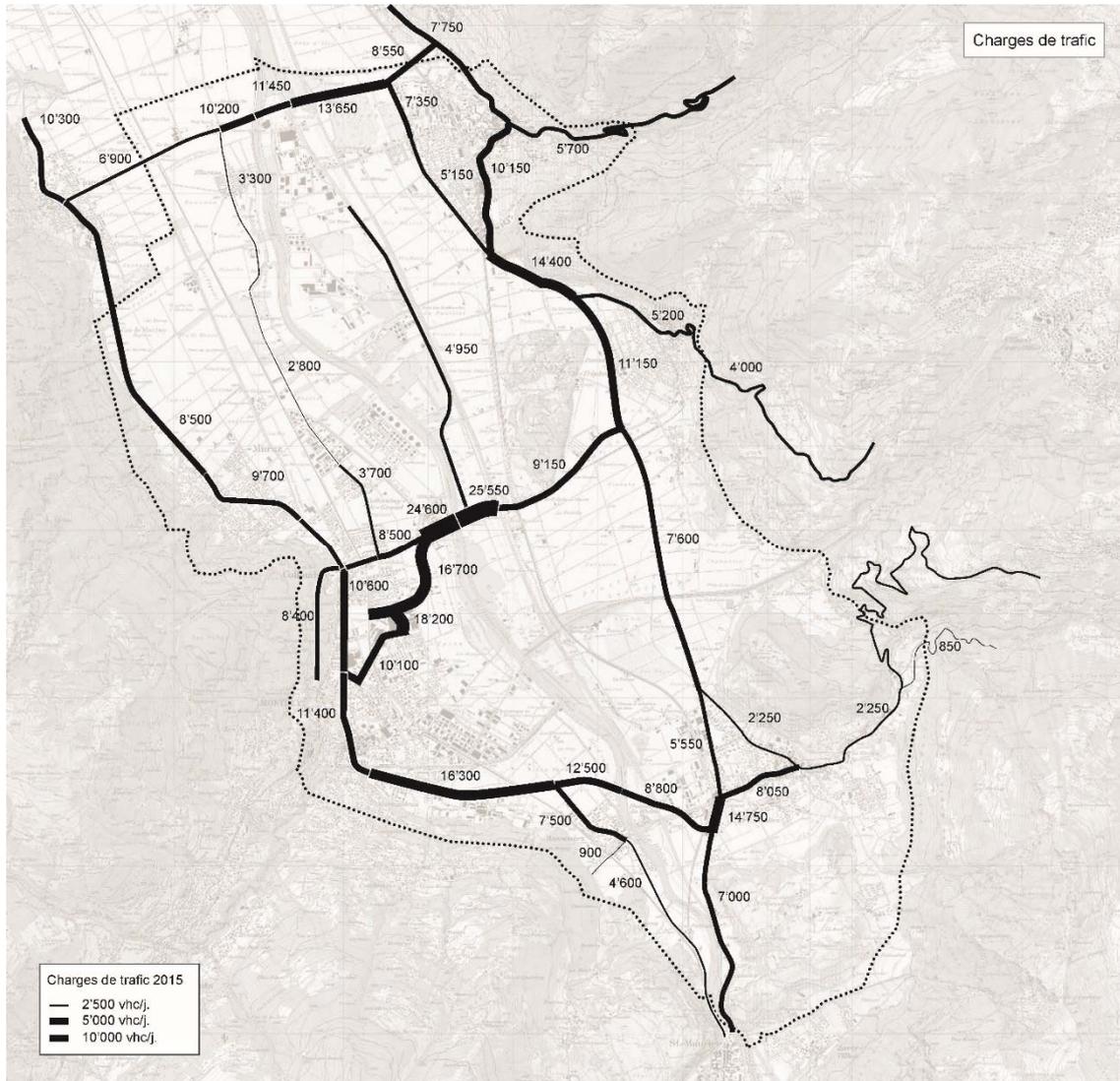


Figure 39: Plan de charge TJM

En effet, sur la route de contournement de Monthey on observe une augmentation de trafic de 16% par rapport à la situation de 2010 ainsi qu'au niveau de la jonction de Saint-Triphon, en direction de Monthey, une augmentation de 23%. Une importante augmentation est également constatée sur la route Savolar, sur la partie valaisanne avec une augmentation de 34% du trafic journalier au niveau de la jonction autoroutière.

**La gestion du trafic dans ces secteurs est une priorité** pour l'agglomération notamment en termes de sécurisation. De plus, aux heures de pointes, certains carrefours à proximité des jonctions autoroutières arrivent aux limites de leur capacité.

Sur le reste du réseau valaisan et particulièrement dans le centre de Monthey et les axes d'entrée, les charges de trafic ont fortement diminué. Cette tendance est différente côté vaudois, avec une augmentation générale du trafic sur le réseau principal ainsi qu'en traversée de localité. Les diminutions constatées sont sur la route de contournement d'Aigle, sur la route d'Aigle à Ollon et sur la route du Grand-Saint-Bernard à Bex.

Le réseau routier principal fonctionne dans l'ensemble correctement, malgré quelques encombrements aux heures de pointe dans les centres-villes d'Aigle et de Monthey. La transversale Saint-Triphon-Collombey-Muraz en direction du Valais connaît une situation saturée et problématique notamment en fin de journée.

Plusieurs **traversées de villes et de villages**, notamment Monthey, Collombey-Muraz et Aigle, supportent des charges de trafic importantes malgré une baisse des charges de trafic constatée au centre de Monthey. Des aménagements spécifiques, au niveau des entrées, sont à prévoir afin de limiter le trafic dans les localités et d'améliorer la qualité de ces espaces.

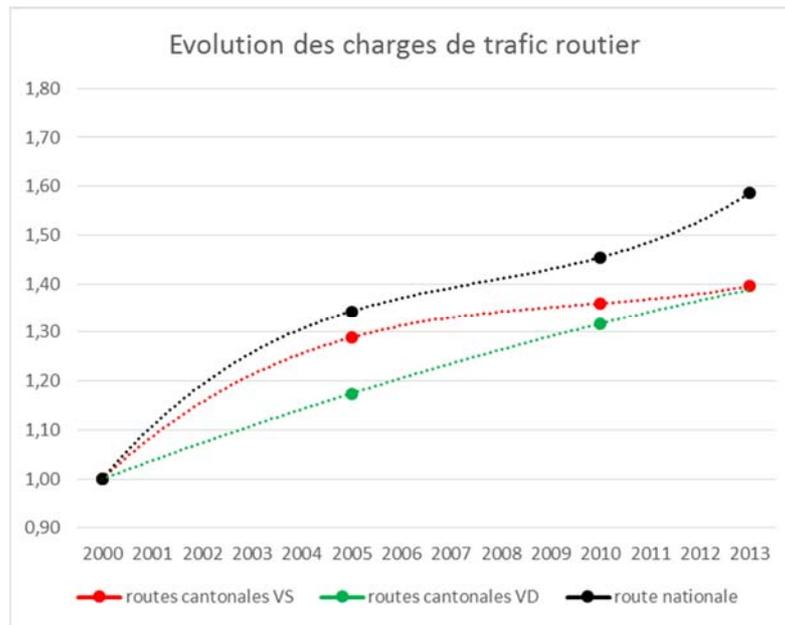


Figure 41 : Evolution des charges de trafic sur les réseaux de routes cantonales et nationales

### Les traversées de localité

Actuellement, une partie du trafic de transit (trafic régional) utilise le réseau routier principal alors qu'il devrait être reporté sur le réseau autoroutier. Cet état de fait a comme conséquence que ce type de trafic traverse les localités.

Les centres des villes et des villages sont, en majorité, **traversés par des routes principales**. Le trafic de transit y est important. Malgré le réaménagement de certains centres-villes, ceux de Monthey et d'Aigle notamment, la situation reste problématique particulièrement au niveau des entrées.

L'importance de ce trafic dans des secteurs habités et concentrant les activités commerciales et sociales engendre des nuisances importantes, aussi bien en termes de bruit, de pollution et de sécurité pour les usagers et les riverains.

Ces secteurs sont des zones importantes de conflits entre les différents usagers et modes de déplacement (automobilistes, cyclistes et piétons notamment).

## Le stationnement

### Voitures

Le stationnement est un élément essentiel des politiques de mobilité. En effet, chaque déplacement automobile commence et se termine sur une case de stationnement. La disponibilité (et le coût) des places de stationnement a donc une influence déterminante sur le choix du mode de déplacement.

Dans les différentes communes de l'agglomération du Chablais, le nombre de places de stationnement, tant publiques que privées, est globalement élevé. Cette situation favorise l'utilisation de la voiture dans les déplacements quotidiens. Il a également comme corollaire une forte occupation de l'espace public.

Sur la commune de Monthey, il a été recensé environ 2'650 places publiques<sup>33</sup> (état des lieux à décembre 2014), dont 20% sur voirie. Un report du stationnement dans les parkings en ouvrage est favorisé par la présence d'une offre conséquente de cases hors voirie (environ 2'000 places, dont 50% sont en souterrain).

Un certain nombre de réflexions ont été menées au sein de l'agglomération, notamment dans les travaux du projet d'agglomération de deuxième génération, sur **une coordination des politiques de stationnement** à l'échelle de l'agglomération du Chablais. Toutefois, cette homogénéisation fait actuellement toujours défaut.

De la même manière, les règlements communaux des constructions fixent des valeurs minimales de places de parc à réaliser lors de constructions nouvelles ou de transformation. Une coordination de ces règlements est nécessaire tout en prenant en compte les types de localisation des projets ou la desserte en transports publics.

Dans le périmètre de l'agglomération, les **principaux points de rabattement P+R** sont les gares d'Aigle et de Bex et les principales haltes de l'AOMC :

- **Aigle** : le fort développement du réseau de transport public a pour but de réduire la demande de déplacements individuels motorisés et ainsi favoriser le report modal. Les P+R, et en particulier celui d'Aigle, seront redimensionnés pour optimiser le recours aux transports publics ou modes doux et ainsi éviter une augmentation du trafic automobile.
- **Bex** : le potentiel est assez limité, il concerne principalement les hauts du village et les hameaux vaudois et valaisans alentours dont la desserte reste modeste. Un nombre croissant de véhicules valaisans est recensé sur ce parking, il s'agit de les inciter à utiliser les alternatives lorsqu'elles existent (rabattement par bus ou sur les gares en amont). Un déplacement ou une possibilité d'extension du P+R du côté de la zone industrielle a été imaginé dans le cadre du schéma directeur et de la stratégie de développement de Bex.
- **Monthey** : l'analyse sommaire menée dans le cadre du projet de nouveau tracé AOMC confirme l'intérêt d'une offre P+R, destinée principalement à la population résidant sur les coteaux où la desserte reste modeste voire lacunaire, et se rendant en direction du Valais.
- **Ollon** : l'utilisation du parking public proche de la gare par une clientèle P+R présente un intérêt pour les populations peu ou pas desservies des hameaux, des coteaux et des villages amont.
- **Collombey-Corbier** : la bonne accessibilité routière en fait un site de rabattement P+R privilégié et complémentaire au site plus urbain de la gare de Monthey. Selon l'analyse menée dans le cadre du projet de nouveau tracé AOMC, l'offre vise principalement la population résidant sur les coteaux de Monthey et Collombey ou à l'écart des axes desservis, et se rendant en direction du canton de Vaud.

Des plans de mobilité d'entreprises ont été réalisés dans certaines entreprises de la région avec notamment la mise en place de services de navettes. Les administrations publiques ont également commencé à mettre en place ce type de mesure pour leurs employés, sur la base des mesures de gestion de la mobilité de ChablaisAgglo 2 et notamment celles à caractère général, GM1 et GM3.

Toujours dans une logique de report modal et de diminution de l'importance des véhicules motorisés sur le territoire de l'agglomération, des projets de développement du co-voiturage sont à l'étude.

<sup>33</sup> Donnée extraite du rapport du bureau Citec "Révision de la politique de stationnement" du 12 février 2015

## Vélos

Les données concernant le stationnement vélo sont issues de ChablaisAgglo 2, faute de données actualisées.

Il existe des **carences concernant le stationnement pour les vélos**, notamment en places de stationnement couvertes, dans toutes les communes. Des réflexions sont menées dans les pôles communaux et notamment au niveau des gares de l'agglomération. Ces études sont en lien avec les projets de réaménagement des interfaces de transports publics avec la création de vélostations. De plus, il est à noter que la mesure MD24 du projet de 2<sup>e</sup> génération prévoyait la réalisation de 500 places couvertes et 500 places en plein air afin de remédier à ce déficit.

La commune d'Aigle a fait un inventaire détaillé des places de stationnement vélos existantes en 2011. On y recense quelque 870 cases dont presque 40% couvertes. L'analyse a mis en évidence la nécessité de créer un certain nombre de places supplémentaires ou d'équiper certaines places existantes, notamment au centre-ville et près de différents générateurs de trafic.

### **Enjeux T : Une gestion de la desserte des centralités, sans trafic de transit.**

Les mesures préconisées en matière de gestion du trafic répondent à la nécessité d'atténuer les impacts de la circulation routière sur la qualité de vie et l'environnement dans les zones urbanisées (traversées, centres-villes), d'assurer une progression efficace des transports publics sur les axes routiers les plus sollicités, d'organiser un accès limitant les nuisances pour les grands secteurs de développement (nouveaux espaces urbains, zones d'activités, interface rail-route). Des mesures de gestion et de promotion assurent l'intégration de ces projets dans une stratégie multimodale

### 4.3.4 Mobilité douce

L'agglomération du Chablais présente une **topographie globalement favorable pour la mobilité douce**. Actuellement, le Rhône constitue l'axe de mobilité douce touristique principal sur le territoire de l'agglomération. Il fait l'objet d'une requalification de son tracé dans le cadre du projet Rhône 3. Cette voie cyclable et piétonne assure une liaison sécurisée et attractive à travers toute l'agglomération. Par son réaménagement, il y aura lieu de connecter cet axe aux communes et d'y favoriser les déplacements de loisirs mais également pendulaires. Il sera nécessaire ponctuellement de sécuriser les abords du Rhône voire de les améliorer.

Les **déplacements à l'intérieur des villes et villages** (de taille modeste) peuvent, pour la plupart, se faire à pied ou en vélo. Toutefois, la continuité des cheminements n'est pas assurée ou certains secteurs, de par le manque d'aménagements, ne favorisent pas les déplacements modes doux, notamment les secteurs centraux.

**Entre les différentes localités** de l'agglomération, la situation varie selon les cas. Du côté valaisan, les distances relativement modestes entre Monthey et Collombey-Muraz, voire entre Monthey et Massongex, offrent des perspectives intéressantes pour les déplacements à vélo. On soulignera également la proximité de Bex et Massongex ou d'Aigle et Ollon.

**La sécurité des piétons** et des vélos en milieu urbanisé, même si elle est globalement satisfaisante (absence de points noirs identifiés), devrait être localement améliorée. En effet, une amélioration des **conditions de circulation des cyclistes**, dans les villes et dans les villages, contribuerait à améliorer fortement l'attractivité de ce mode de déplacement, notamment pour les déplacements pendulaires.

Conscientes de cet état de fait, les communes d'Aigle, de Collombey-Muraz et de Monthey ont entrepris, depuis le lancement du Projet d'agglomération, une réflexion spécifique sur les adaptations à apporter à leurs réseaux de mobilité douce. Les documents y relatifs sont à disposition.

Plusieurs projets sont en cours de réalisation. Dans le cadre du Projet d'agglomération, le choix a été fait de se concentrer sur les mesures à mettre en œuvre entre les communes, les mesures d'amélioration des réseaux piétons et cyclables dans les centres des villes et des villages feront l'objet de principes d'aménagement globaux.

Le Rhône, l'autoroute et les voies CFF et AOMC, et dans une certaine mesure les axes routiers principaux, constituent des obstacles naturels ou artificiels qui sont autant d'entraves aux déplacements entre les localités des deux cantons. Même si globalement un certain nombre de liaisons ont déjà été aménagées, il y aurait lieu d'examiner la nécessité de créer l'une ou l'autre liaison supplémentaire en lien également avec les réseaux patrimoniaux (IVS en particulier). Hormis les trois ponts des routes cantonales (où les cyclistes devront être sécurisés), seules deux passerelles dédiées à la mobilité douce permettent le franchissement du Rhône, au nord, la passerelle d'Illarsaz et au sud, la passerelle de Massongex/Bex. Il y aura lieu de créer de nouveaux franchissements en lien avec la requalification des rives du Rhône prévue dans le projet Rhône 3.

**Le réseau des chemins agricoles** est densément tissé et offre des opportunités pour leur utilisation par les MD, pour autant que les éventuels conflits avec l'agriculture soient réglés ou que le réseau soit localement complété. Ce sont également des itinéraires équestres conseillés, reliant les principaux manèges de l'agglomération au Rhône.

La carte ci-dessous présente le réseau actuel de cyclotourisme sur l'agglomération et localise les principales « barrières » pour la mobilité douce.

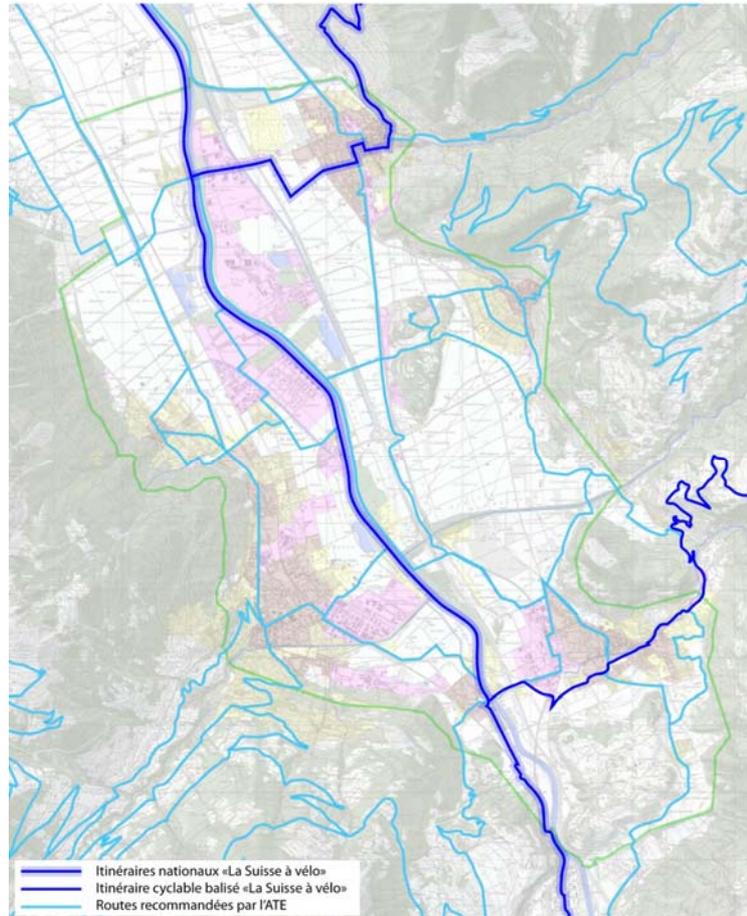


Figure 402 : Réseau principal de cyclotourisme

Des aménagements spécifiques pour les cyclistes existent ponctuellement. Ils ont été réalisés au coup par coup, le plus souvent en fonction d'opportunités ou de demandes particulières. Compte tenu du potentiel d'utilisation du vélo dans l'agglomération, les infrastructures appropriées (bandes ou pistes cyclables, stationnement deux-roues, etc.) sont insuffisantes, notamment dans les villes de Monthey et d'Aigle. Sur les routes cantonales, entre les localités de l'agglomération, la situation est semblable. Quelques aménagements ont été réalisés mais **la continuité des liaisons n'est pas assurée**. La sécurité y est relativement précaire compte tenu notamment de la vitesse du trafic automobile.

Sur le territoire de l'agglomération, 10 stations de **vélos en libre-service** sont aménagées, 6 sur la commune de Monthey et 4 sur la commune d'Aigle. Aucune offre de vélos électriques n'est proposée. Il est nécessaire d'analyser la pertinence de multiplier ces stations pour les autres communes de l'agglomération. Néanmoins, aujourd'hui aucune donnée de fréquentation des stations Publibike n'est disponible.

**L'intermodalité** avec les transports publics est insuffisante notamment dans les haltes ferroviaires et nécessite d'être améliorée pour favoriser le report modal et réduire les déplacements en véhicules individuels motorisés.

### Enjeu U : Un réseau de mobilité douce attractif et de qualité.

Seuls des réseaux attractifs sont à même de motiver la population d'utiliser les modes doux au quotidien.

La sécurisation du réseau est primordiale, notamment dans les zones urbanisées, souvent saturées et sur les principaux axes du réseau routier. Le stationnement vélo est également important. Il est nécessaire de proposer des aires de parage à proximité des secteurs d'attractivité ainsi que des arrêts de transports publics par exemple pour favoriser l'intermodalité.

### 4.3.5 Sécurité routière

Les cantons ont chacun mené une étude sur l'**accidentologie** dans le cadre du programme de la Confédération MISTRA. L'analyse porte sur les années 2010 à 2014 pour les deux indicateurs suivants :

- MOCA, indicateur 3.1 « Accidents » qui consiste à comparer le nombre d'accidentés (tués et blessés) sur la route pour 1'000 habitants ;
- les points noirs du réseau routier obtenus à l'aide du programme MISTRA, application métier Vugis, conformément à la méthode décrite dans la norme VSS 641'721.

#### Analyse de l'indicateur MOCA, indicateur 3.1 "Accidents"

Cet indicateur est l'un des quatre critères retenus pour faire le monitoring des projets d'agglomération Transports et urbanisation (MOCA). Il est régulièrement mis à jour sous la supervision de la Confédération et constitue le quotient entre le nombre d'accidentés ramené à 1'000 habitants.

Les graphes suivants présentent l'évolution de ce ratio depuis l'an 2'000 mis en parallèle à la population. Les données du graphique ci-dessous ne tiennent pas compte du découpage de l'agglomération mais de l'ensemble de la population et des accidents dans les communes de l'agglomération. Ils varient pour chacun des cantons.

D'après le graphique ci-dessous (du canton de Vaud), on constate qu'avec la prise en compte de l'autoroute, il y a eu une **diminution du nombre d'accidentés** sur la route pour 1'000 habitants depuis les 10 dernières années. Ce nombre passe de 4.49 en 2005 à 2.84 en 2014. Malgré l'augmentation de la population (1.85% en moyenne par année), la sécurité sur les routes tend à augmenter ces dernières années. Cette diminution est principalement due à la baisse du nombre de blessés légers. Le nombre de blessés graves et de tués restent quant à eux relativement stationnaires.

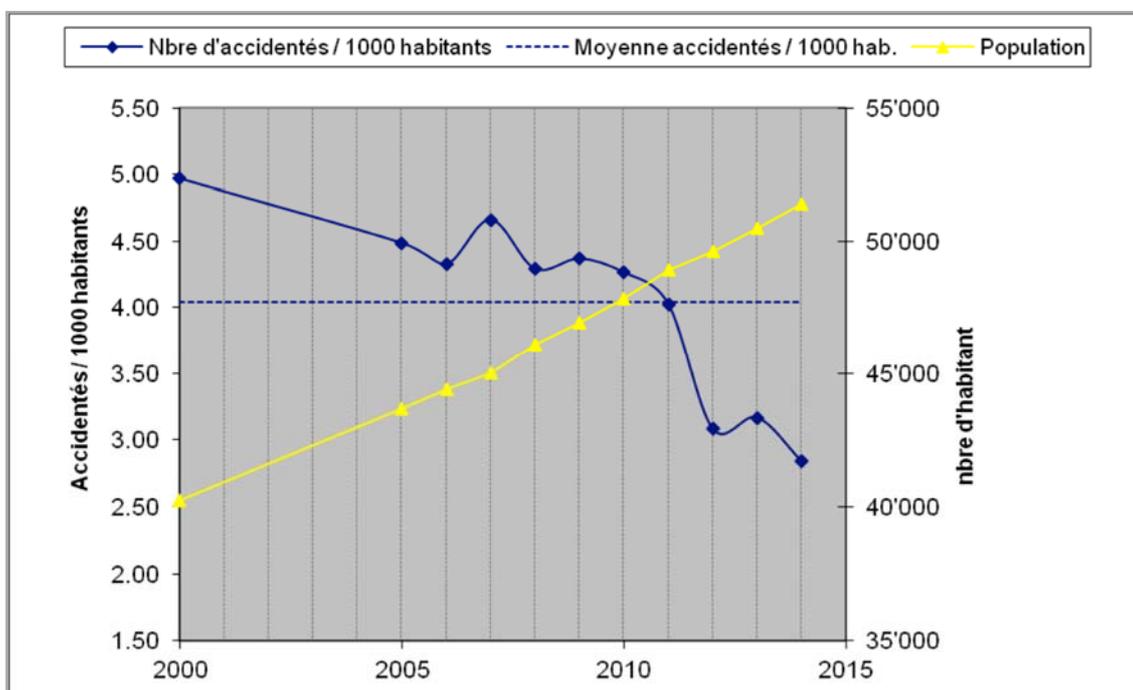


Figure 413 : Nombre d'accidentés sur la route pour 1'000 habitants et population (autoroute comprise) – canton de Vaud<sup>34</sup>

<sup>34</sup> Graphique issu du rapport de la DGMR – VD Entité accidentologie du 13.11.2015

En dehors de l'autoroute, sur les 5 dernières années le nombre d'accidentés sur la route pour 1'000 habitants a également diminué, sur le canton de Vaud, comme l'indique le graphique ci-dessous. Ce nombre est passé de 3.35 en 2010 à 2.32 en 2014. La diminution est également liée à la baisse du nombre de blessés légers. Toutefois, une augmentation des blessés graves a été constatée sur cette même période.

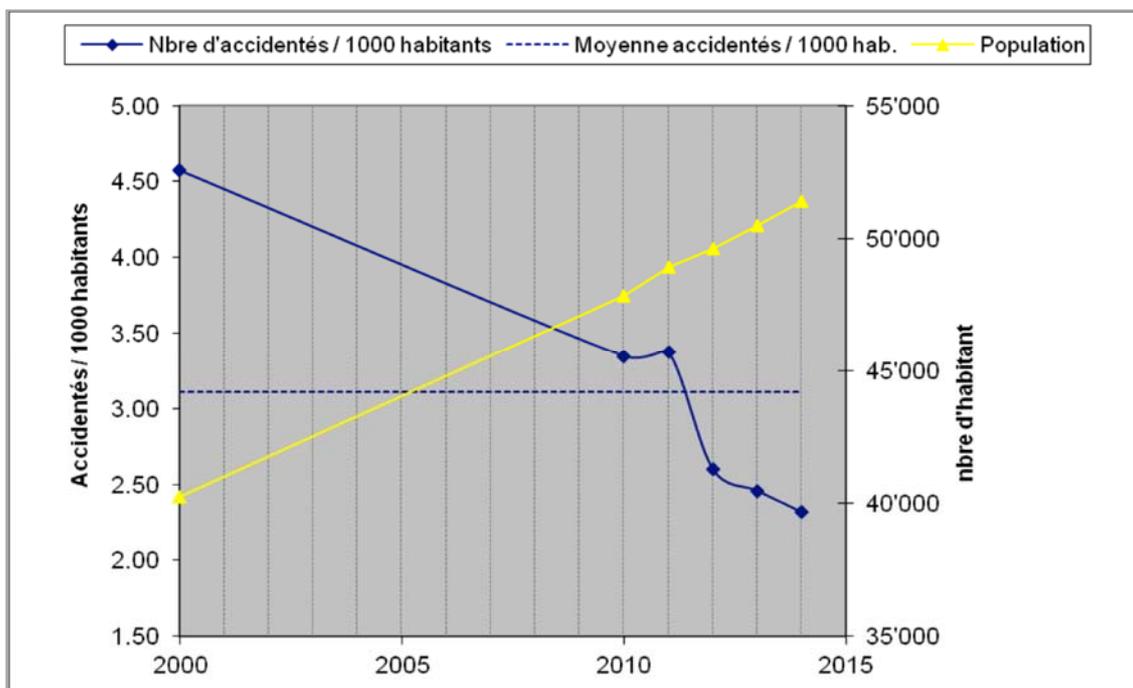


Figure 44 : Nombre d'accidentés sur la route pour 1'000 habitants et population (autoroute non comprise) – canton de Vaud<sup>35</sup>

Pour le canton du Valais, les variations sont plus importantes sur la période 2000 – 2014, toutefois la tendance est à la baisse. En effet, entre 2005 et 2014, le nombre d'accidentés pour 1'000 habitants a fluctué pour arriver à 1.35 en 2014, alors que ce ratio était de 1.55 en 2005. Entre ces deux dates il a fortement fluctué. La diminution est liée à la baisse conséquente du nombre de blessés graves alors que le nombre de blessés légers a augmenté. On remarque alors que les situations sont différentes entre les deux cantons malgré une tendance à la baisse du nombre d'accidentés.

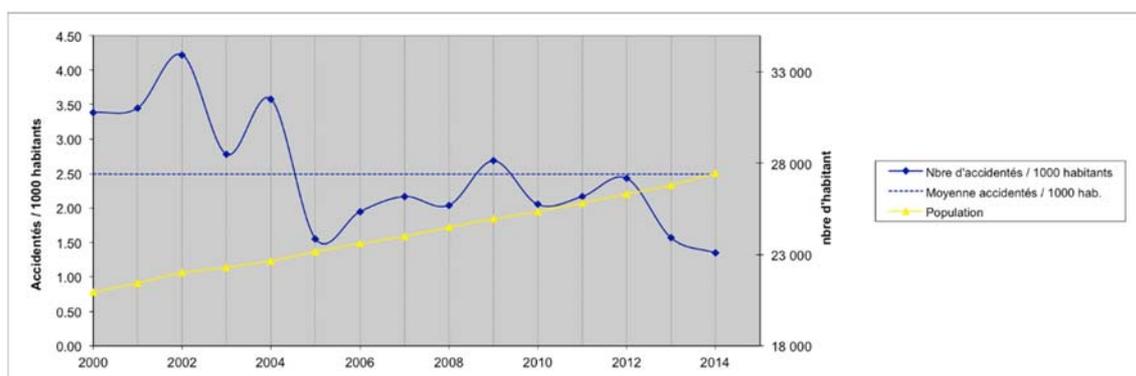


Figure 425 : Nombre d'accidentés sur la route pour 1'000 habitants et population (autoroute comprise) – canton du Valais<sup>36</sup>

<sup>35</sup> Graphique issu du rapport de la DGMR – VD Entité accidentologie du 13.11.2015

<sup>36</sup> Graphique issu des données du canton du Valais 2015

### Points noirs

L'analyse des points noirs ou des endroits dangereux est définie dans le cadre de l'art. 6a de la loi sur la circulation routière qui précise : "*La Confédération, les cantons et les communes examinent si leurs réseaux routiers présentent des points noirs ou des endroits dangereux et élaborent une planification en vue de les supprimer*".

Cela se traduit par la recherche de points noirs au sens de la norme VSS 641 724, constituant une analyse rétroactive de la sécurité routière. En effet, elle est appliquée lorsque par le passé, une accumulation d'accidents s'est produite sur le réseau routier existant. Par définition, un point noir est un endroit du réseau routier où, sur une période de 3 ans et sur un périmètre de recherche de 150 mètres de diamètre (hors localité), le nombre d'accidents avec dommages corporels pondéré selon la catégorie de gravité des accidents dépasse une valeur limite définie. Le périmètre est réduit à 50 m de diamètre sur les tronçons en localité.

Sur la base de cette méthode VSS, une analyse a été faite à l'échelle des communes de l'agglomération sur les périodes les plus récentes, à savoir de 2005 à 2014. Le nombre de points noirs calculé selon la méthode VSS évolue selon le tableau suivant.

Période d'analyse	Nombre de points noirs côté vaudois	Nombre de points noirs côté valaisan
2005-2007	6	3
2006-2008	7	4
2007-2009	7	5
2008-2010	7	3
2009-2011	7	2
2010-2012	7	1
2011-2013	6	3
2012-2014	6	1

Tableau 17 : extrait de l'étude menée par David Cuttelod du 13.11.2015

On remarque que le nombre de points noirs sur le réseau de l'agglomération n'est pas réparti de manière égale entre les deux cantons. En effet, la différence passe du simple au double. Le nombre de points noirs sur le réseau vaudois reste relativement constant entre 2005 et 2014 alors qu'il y a une tendance à la baisse côté valaisan avec un seul point noir relevé sur le réseau de l'agglomération sur la période 2012-2014.

Côté vaudois, ils se concentrent autour de la jonction autoroutière de Saint-Triphon, hors localité à proximité d'Ollon et sur des axes fortement chargés en ville d'Aigle. Ces points noirs sont récurrents sur l'ensemble des périodes d'analyse.

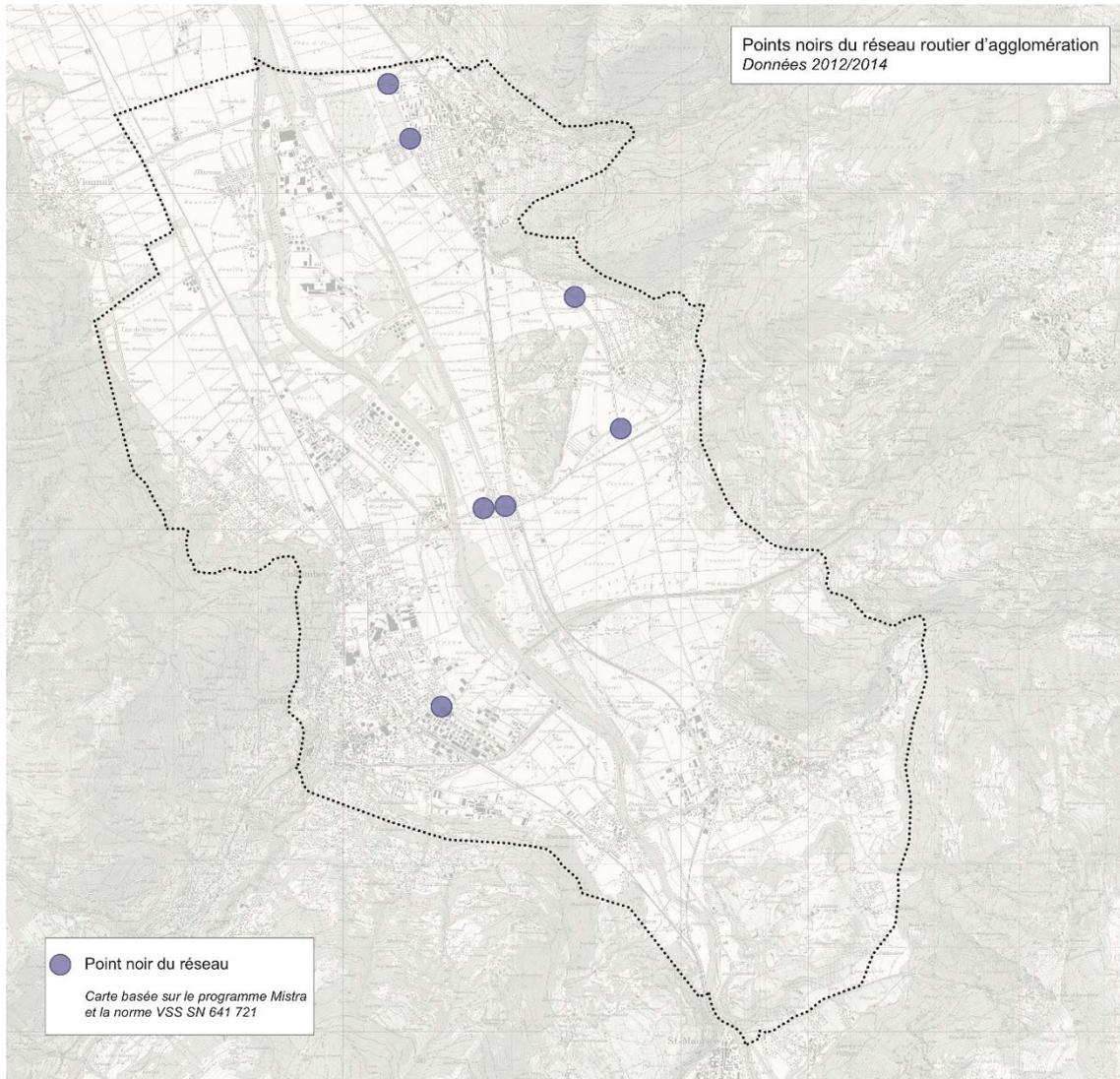


Figure 436 : Points noirs sur le réseau d'agglomération sur la période 2012-2014

Les secteurs de la jonction Ag de St-Triphon et du giratoire du Boeufferand, sont problématiques et constituent un secteur délicat pour les deux-roues légers.

De même, les deux autres transversales, entre Bex et Monthey et entre Aigle et Vionnaz, de par leur géométrie et les vitesses qui y sont pratiquées, sont particulièrement problématiques pour la circulation des cyclistes.

Même si ces tronçons ne sont pas situés sur des itinéraires cyclables principaux, il est nécessaire d'y améliorer la sécurité des cyclistes.

Dans le secteur de la Gouille du Duzillet, au sud de la zone industrielle d'Aigle, la cohabitation entre une zone de détente et un important trafic poids lourds constitue également une réelle source de danger.

Dans les localités, parmi les barrières évoquées au chapitre consacré à la mobilité douce, les axes routiers traversant les centres rassemblent une grande partie des problèmes de sécurité et de nuisances.

Même dans les centres, les axes principaux gardent en effet une fonction d'axe de transit peu compatible avec les sites traversés. Elle est la cause des principales sources de dangers pour les différents usagers de la voirie (piétons et cyclistes plus particulièrement).

### 4.3.6 Transports de marchandises

Les installations ferroviaires de St-Triphon assurent des fonctions importantes d'acheminement de marchandises par le rail, pour diverses entreprises. Proche de la jonction autoroutière, elle permet également des activités de transbordement rail-route. Cette infrastructure est naturellement **un atout qu'il s'agit de continuer de valoriser** dans le cadre du développement de ce secteur (raccordement des entreprises au rail, utilisation de la plateforme rail-route, etc.).

À Monthey, il est projeté de déplacer le terminal ferroviaire de transbordement rail-route (CFF-Cargo) situé à la gare, sur des terrains situés au sud du site chimique.

Les nouvelles installations visent **une mise aux normes** de cette infrastructure, une pérennisation de l'alimentation du site chimique par le rail, et plus largement un développement de l'acheminement ferroviaire des marchandises à l'échelle de la région.

Cette nouvelle implantation permettra de réaffecter un important secteur à proximité immédiate de la gare CFF et du centre-ville de Monthey. Elle permettra également de **diminuer le trafic poids lourds en milieu urbain** grâce à la construction d'une nouvelle route d'accès directement reliée au réseau routier principal. Enfin, la sécurité du quartier sera améliorée.

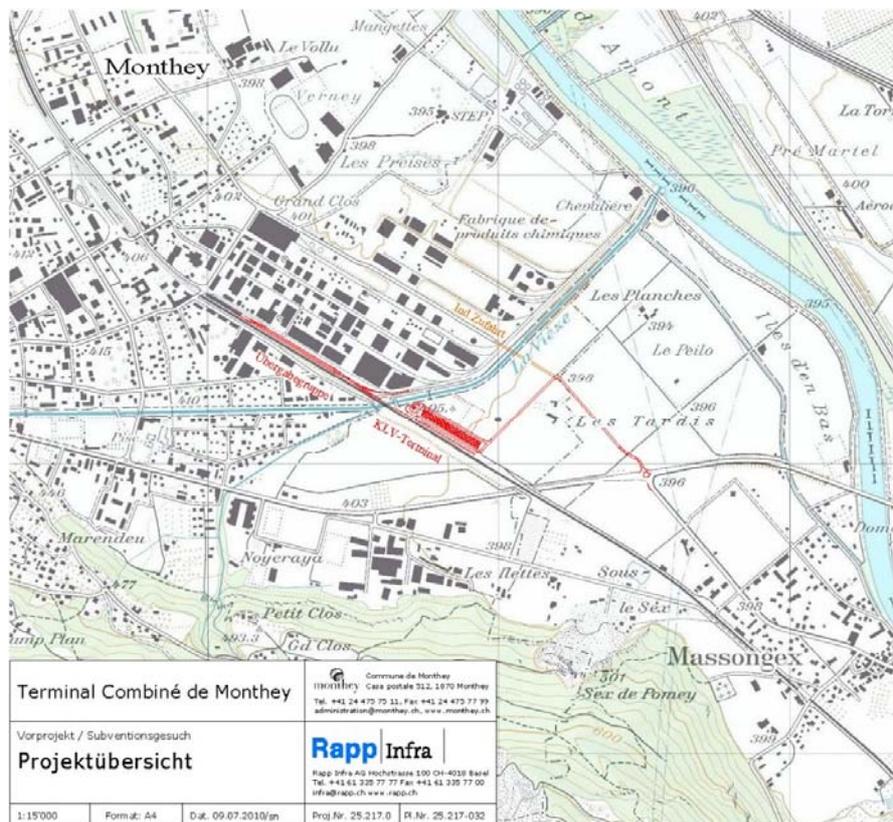


Figure 447 : Le futur terminal CFF-Cargo, au sud du site chimique

### 4.3.7 Trafic de loisirs

Bien que Chablais Agglo dispose de manière générale d'un trafic de loisirs riche et bien développé, cette agglomération ne possède actuellement pas un inventaire exhaustif permettant une analyse et une vision plus détaillée.

Le traitement de ce thème est néanmoins abordé dans une approche transversale à travers les autres types de mobilité ainsi qu'à travers certaines mesures, notamment celles de mobilités douces.

### 4.3.8 Prévisions de mobilité

Avec l'évolution annoncée de la population et des emplois, une croissance annuelle de 2% de la demande de mobilité est attendue pour plusieurs années. Une réduction de 1.5% semble possible à partir de 2025.

La mise en œuvre de l'ensemble des mesures de transports permettra une modification significative du report modal. En augmentant la part des transports publics et de la mobilité douce de 130%, le chiffre moyen des petites agglomérations serait atteint en 2025 et celui des agglomérations moyennes en 2035.

Année	TIM	Transports publics	Autres
2012	75%	20%	5%
2025	67%	29%	4%
2035	65%	33%	2%

Tableau 18: Evolution du report modal 2015 – 2035

## Index des figures

Figure 1 :	Les agglomérations et villes isolées suisses en 2000 selon la définition de l'OFS .....	8
Figure 2 :	Périmètre de l'agglomération du Chablais .....	9
Figure 3 :	Structure de Chablais Agglo.....	14
Figure 4 :	Méthodologie du projet d'agglomération.....	16
Figure 5 :	Projet de territoire suisse, stratégie 1: mettre en place des territoires d'action et renforcer le réseau polycentrique de villes et de communes.....	20
Figure 6 :	Carte du Plan directeur cantonal vaudois - 4 <sup>e</sup> adaptation .....	21
Figure 7 :	Carte du Plan directeur cantonal valaisan en cours de révision.....	22
Figure 8 :	Extrait du Plan d'aménagement de la troisième correction du Rhône, Rapport d'impact sur l'environnement, septembre 2015.....	23
Figure 9 :	Planification Valais.....	24
Figure 10 :	Planification Vaud .....	24
Figure 11 :	Concept de bus régional .....	24
Figure 12 :	Projet de déplacement du tracé AOMC entre Collombey et Monthey .....	36
Figure 13 :	Schéma géomorphologique du paysage de la plaine du Rhône .....	39
Figure 14 :	Paysage de la plaine en 1938, laissant apparaître les anciens bras du Rhône .....	40
Figure 15 :	Bâtiments industriels en rupture avec la fluidité des structures paysagères anciennes (ancien bras et ses boisements).....	40
Figure 16 :	Le Rhône actuel (gauche) et selon le projet de la 3 <sup>e</sup> correction dans la plaine de l'agglomération (droite) .....	41
Figure 17 :	Principaux inventaires nationaux du périmètre d'agglomération .....	42
Figure 18 :	Répartition des cultures dans la plaine, selon un relevé de terrain.....	45
Figure 19 :	Répartition des cultures selon les secteurs de plaine, selon un relevé de terrain.....	46
Figure 20 :	Typologie de l'exploitation agricole.....	47
Figure 21 :	Carte des surfaces SDA comprises dans le périmètre de l'agglomération.....	48
Figure 22 :	SATOM.....	55
Figure 23 :	Sites pollués - classification sur la base des données cantonales (1:100'000).....	56
Figure 24 :	L'agglomération du Chablais et les polarités voisines (projet de territoire suisse).....	61
Figure 25 :	Evolution de l'urbanisation au cours du XX <sup>e</sup> siècle. Projet d'agglomération Monthey-Aigle, 2007.....	72
Figure 26 :	Qualité de la desserte en transports publics 2012.....	73
Figure 27 :	Mouvements pendulaires des actifs de et vers l'agglomération.....	77
Figure 28 :	Mouvements pendulaires des actifs de et vers l'agglomération.....	78
Figure 29 :	Mouvements pendulaires des actifs internes à l'agglomération.....	79
Figure 30 :	Mouvements pendulaires des actifs internes à l'agglomération.....	80
Figure 31 :	Réseau de transports publics existant.....	88
Figure 32 :	Niveau de desserte du réseau de transports publics régional existant.....	88
Figure 33 :	Fréquentation des lignes ferroviaires en plaine.....	89
Figure 34 :	Fréquentation des lignes de bus régionaux en plaine.....	89
Figure 35 :	Fréquentation du bus urbain d'Aigle.....	90
Figure 36 :	Fréquentation du bus urbain de Collombey-Muraz.....	90
Figure 37 :	Fréquentation du bus urbain de Monthey.....	90
Figure 38 :	Secteur fréquemment saturé, source ChablaisAgglo 2 .....	94
Figure 39 :	Plan de charge TJM 2009 (VS et A9) et (2010 (VD), extrait de ChablaisAgglo 2.....	94
Figure 40 :	Plan de charge TJM .....	95
Figure 41 :	Evolution des charges de trafic sur les réseaux de routes cantonales et nationales.....	96
Figure 42 :	Réseau principal de cyclotourisme.....	100
Figure 43 :	Nombre d'accidentés sur la route pour 1'000 habitants et population (autoroute comprise) – canton de Vaud .....	101
Figure 44 :	Nombre d'accidentés sur la route pour 1'000 habitants et population (autoroute non comprise) – canton de Vaud.....	102
Figure 45 :	Nombre d'accidentés sur la route pour 1'000 habitants et population (autoroute comprise) – canton du Valais.....	102
Figure 46 :	Points noirs sur le réseau d'agglomération sur la période 2012-2014.....	104
Figure 47 :	Le futur terminal CFF-Cargo, au sud du site chimique .....	105