

# VOLET STRATÉGIQUE



## TABLE DES MATIERES

<b>1</b>	<b>Vision d'ensemble .....</b>	<b>3</b>
1.1	<b>Fondement.....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Stratégie sectorielle Paysage, nature et environnement.....</b>	<b>6</b>
2.1	<b>Stratégie paysage .....</b>	<b>8</b>
2.1.1	Bilan du PA2 et compléments nécessaires .....	8
2.1.2	Objectifs généraux .....	8
2.1.3	Territoires concernés par la stratégie.....	10
2.2	<b>Stratégie nature et environnement.....</b>	<b>13</b>
2.2.1	Bilan du PA2 et compléments nécessaires .....	13
2.2.2	Objectifs.....	13
<b>3</b>	<b>Stratégie sectorielle Urbanisation.....</b>	<b>18</b>
3.1	<b>Stratégie centralité .....</b>	<b>20</b>
3.1.1	Bilan du PA2 et compléments nécessaires .....	20
3.1.2	Territoires concernés par la stratégie.....	21
3.1.3	Objectifs.....	21
3.2	<b>Stratégie territoires de projet .....</b>	<b>25</b>
3.2.1	Bilan du PA2 et compléments nécessaires .....	25
3.2.2	Territoires concernés par la stratégie.....	25
3.2.3	Objectifs.....	26
3.3	<b>Stratégie maîtrise de l'urbanisation .....</b>	<b>30</b>
3.3.1	Bilan du PA2 et compléments nécessaires .....	30
3.3.2	Territoires concernés par la stratégie.....	30
3.3.3	Objectifs.....	31
3.3.4	Perspectives de croissance et conformité LAT .....	35
<b>4</b>	<b>Stratégie sectorielle Mobilité.....</b>	<b>43</b>
4.1	<b>Stratégie TIM.....</b>	<b>44</b>
4.1.1	Evolutions et compléments nécessaires.....	44
4.1.2	Objectifs.....	44
4.2	<b>Stratégie TP .....</b>	<b>48</b>
4.2.1	Bilan du PA2 et compléments nécessaires .....	48
4.2.2	Objectifs.....	49
4.3	<b>Stratégie MD .....</b>	<b>53</b>
4.3.1	Bilan du PA2 et compléments nécessaires .....	53
4.3.2	Objectifs.....	53



# 1 VISION D'ENSEMBLE

*Le volet stratégique présente la vision et les objectifs de ChablaisAgglo 3. Les stratégies sectorielles y sont présentées et traduites spatialement. Les enjeux mis en évidence dans le diagnostic actualisé (cf. volet 1 explicatif, partie « Etat actuel et tendances ») permettent de faire émerger la vision future de Chablais Agglo. Cette vision, d'abord transversale, est détaillée par thématiques et alimente les stratégies sectorielles.*

## 1.1 Fondement

À l'interface de l'espace métropolitain de l'Arc lémanique et des Alpes occidentales, Chablais Agglo occupe une position stratégique de **relais entre les agglomérations lémaniques et les polarités alpines**. Au niveau régional, **l'attractivité** de l'agglomération est renforcée grâce au maintien et au développement tant de la **qualité du cadre de vie** que du **tissu économique** dans les centralités urbaines et dans les pôles d'activités.

**Agglomération atypique, intercantonale, multipolaire** et dotée d'un cœur agricole, Chablais Agglo est pensée comme **un seul espace fonctionnel** possédant des polarités hiérarchisées ayant des vocations différentes (centralités urbaines, pôles d'activités, etc.). Des **synergies sont créées** entre ces différentes polarités et les **liens entre les polarités sont assurés** grâce au développement de réseaux de transports publics et de mobilité douce. Dans les centralités urbaines, **l'intensité, la densité et la mixité** sont renforcées tout en respectant les **éléments paysagers** fondateurs de l'identité du Chablais (le Rhône, la plaine, les cônes alluviaux et les coteaux et collines).

**La vision de développement de l'agglomération sert à poser les fondements pour un développement qualitatif et durable d'un territoire urbain de près de 55'000 habitants et 24'000 emplois en 2030.** Elle est construite autour des thématiques du paysage, de l'urbanisation et de la mobilité :

Un réseau polycentrique de cœurs et de pôles urbains compacts,  
organisés autour de la plaine du Rhône.

# CHABLAIS AGGLO

## VISION D'ENSEMBLE

- ..... Périmètre de Chablais Agglo
- Périmètre compact d'agglomération (VD) et Périmètre d'urbanisation (VS)
- ..... Périmètre communal
- Zone à bâtir
- Rhône
- |||| Espace lié au Rhône
- |||| Promenade entre les centralités et le Rhône
- Interface de transport public majeure
- Réseau routier principal
- Chemin de fer
- Ligne de bus

### paysage

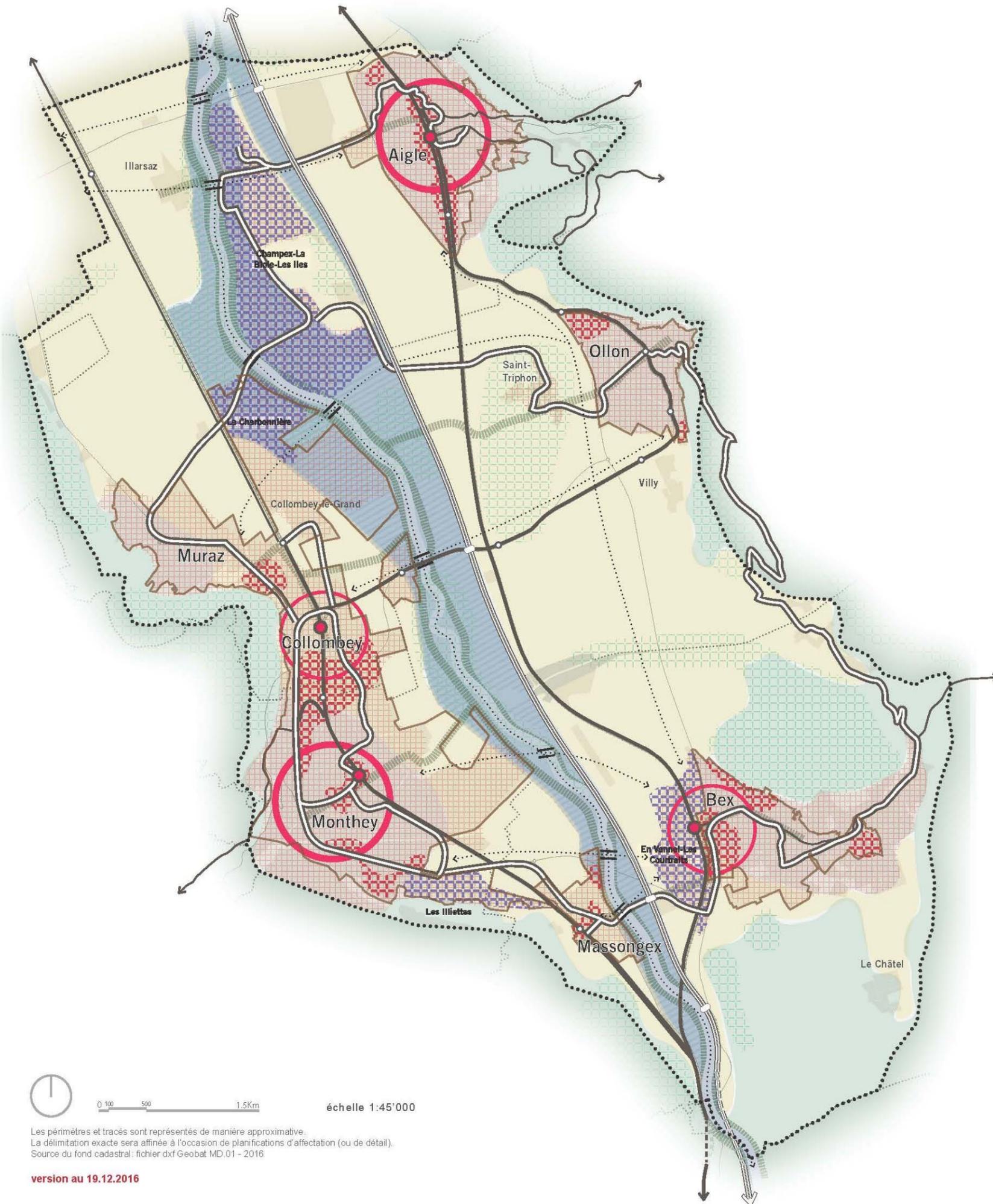
- Le Rhône  
la colonne vertébrale de la plaine
- Espace lié au Rhône  
un espace assurant le respect envers le Rhône
- Plaine ouverte  
un espace continu ouvert à préserver de l'étalement urbain
- Territoires d'intérêt biologique prioritaire / zones nodales  
des valeurs naturelles et biologiques à renforcer et protéger
- Cônes alluviaux  
des espaces historiques de concentration de l'urbanisation
- Collines et coteaux  
des transitions entre plaine et montagne à préserver de l'urbanisation

### urbanisation

- Coeurs de ville  
des pôles urbains hiérarchisés essentiels au fonctionnement du Chablais à renforcer
- Pôles d'activités  
des secteurs pour l'implantation d'activités économiques majeures
- Zones à bâtir  
une emprise contenue et des transitions adoucies avec la plaine et les coteaux
- Pôles de développement urbain  
des lieux d'intensification de l'urbanisation à proximité des transports publics

### mobilité

- Réseau ferroviaire  
une desserte ferroviaire structurant le territoire et connectant les localités
- Bus d'agglomération  
une desserte fréquente et régulière des localités et des pôles d'activités
- Franchissements du Rhône  
une continuité sécurisée des cheminements de mobilité douce
- Mobilité et liaison douce  
un réseau dense assurant des relations directes entre les localités
- Interfaces multimodales  
des interfaces multimodales soignées assurant l'attractivité du réseau
- Haltes ferroviaires  
des noeuds d'interconnexions complémentaires affirmés
- Autoroute  
une gestion du trafic minimisant le trafic de transit dans les centres de localité



0 100 500 1.5Km

échelle 1:45'000

Les périmètres et tracés sont représentés de manière approximative.  
La délimitation exacte sera affinée à l'occasion de planifications d'affectation (ou de détail).  
Source du fond cadastral: fichier dxf Geobat MD.01 - 2016

version au 19.12.2016

## 2 STRATÉGIE SECTORIELLE PAYSAGE, NATURE ET ENVIRONNEMENT



## 2.1 Stratégie paysage

Le paysage dans son ensemble fait partie intégrante de l'attractivité et de l'identité de Chablais Agglo. La prise en compte du paysage dans la planification de l'agglomération s'impose donc comme un élément clé pour assurer la qualité du développement urbain. De plus, au regard de l'intensification des usages au cœur de la plaine, la **préservation de la structure paysagère** permet d'assurer la cohabitation entre les usages et les qualités paysagères du Chablais. La structure paysagère de l'agglomération est articulée autour de **quatre unités paysagères** dont les caractéristiques propres sont intégrées aux planifications pour l'ensemble des interventions :

- **l'espace lié au Rhône**, dominé par la fluidité et une arborisation indigène importante ;
- l'espace de la **plaine ouverte**, dominée par l'orthogonalité de l'exploitation agricole rationalisée, avec une arborisation limitée ;
- l'espace des **cônes alluviaux**, dominés par la forme radiale et largement urbanisés ;
- **les collines et les coteaux**, marqués par une importante pente, où prédominent les vignes, la forêt, les rochers et les espaces agricoles extensifs.

### 2.1.1 Bilan du PA2 et compléments nécessaires

#### Elément du projet de 2<sup>e</sup> génération reconduit

- Structuration paysagère basée sur le réseau hydrographique.

#### Compléments apportés

- Etude de base paysagère fine à partir de la morphogénèse du paysage, intégrant la prise en compte des aspects naturels et enjeux agricoles.
- Approche différenciant quatre unités paysagères fondamentales, impliquant un traitement paysager différencié.
- Déclinaison en plusieurs mesures correspondant à chacune des principales interventions projetées en relation avec le paysage, pour certaines coordonnées avec les stratégies urbanisation et/ou mobilité.
- Revalorisation des franges urbaines.

### 2.1.2 Objectifs généraux

#### 1. Respecter les structures et caractéristiques des unités paysagères dans les interventions d'aménagement

##### En général :

- en fondant l'identité de l'agglomération sur le socle topographique et paysager de la plaine du Chablais ;
- en traitant les quatre unités paysagères fondamentales de manière différenciée et selon leur logique structurelle propre ;
- en renforçant la charpente paysagère constituée par le réseau hydrographique ;
- en inscrivant l'ensemble des interventions d'aménagement de l'espace urbain, agricole et naturel dans la logique des unités paysagères.

**Pour l'unité paysagère du Rhône :**

- en utilisant le Rhône et ses milieux humides comme la colonne vertébrale paysagère de la plaine ;
- en renforçant la continuité longitudinale de l'espace lié au Rhône ;
- en protégeant les marqueurs paysagers comme les forêts alluviales, canaux et plans d'eau ;
- en inscrivant les constructions et aménagements dans une structuration dominée par la fluidité des lignes, le respect des traces d'anciens bras et espaces alluviaux riverains et une arborisation indigène de haute futaie ;
- en privilégiant un développement de constructions compactes, de qualité et qui assurent une distance de politesse aux digues du Rhône.

**Pour l'unité paysagère de la plaine ouverte :**

- en préservant le paysage ouvert de la plaine, dominé par l'exploitation agricole ;
- en assurant la continuité longitudinale de l'espace ouvert et en évitant le mitage ;
- en inscrivant les constructions et aménagements dans une logique orthogonale ;
- en conservant les boisements, cordons boisés et canaux structurant le paysage ;
- en assurant une hauteur et densité de végétation ne perturbant pas l'ouverture du paysage et la continuité des unités agricoles ;
- en renforçant l'outil de production agricole : productivité, réseaux nature et paysage, identité et proximité.

**Pour l'unité paysagère des cônes alluviaux :**

- en inscrivant les interventions dans la logique radiale (urbanisation, réseau viaire, végétation) ;
- en favorisant un développement de l'urbanisation vers l'intérieur et une qualité d'habitat ;
- en prenant en compte les contraintes liées à la protection du patrimoine.

**Pour l'unité paysagère des coteaux et collines :**

- en limitant strictement les constructions et aménagements afin de maintenir des brèches entre les polarités urbanisées ;
- en favorisant un paysage dominé par les forêts, vignes et prairies extensives.

**2. Traiter les franges urbaines pour assurer une transition qualifiée entre les quartiers urbanisés et les espaces agricoles et naturels**

**Pour les pieds de coteaux :**

- en conservant l'espace de transition entre plaine et coteaux libre de construction ;
- en marquant la transition entre plaine et coteaux par des mesures paysagères intégrées à l'exploitation agricole : vignoble, haies entretenues, bosquets, tas d'épierrage, prairies extensives, arbres fruitiers, etc.).

**Franges urbaines :**

- en aménageant les franges urbaines comme des transitions entre plaine ouverte et espaces urbanisés dans la logique des unités paysagères, selon les spécificités locales et avec une arborisation importante (essences indigènes et vergers hautes tiges) ;
- en limitant les constructions au maximum ;
- en maintenant les ouvertures sur le paysage agricole.

### 2.1.3 Territoires concernés par la stratégie

En fonction de leur destination, les différents secteurs posent des contraintes d'intervention différenciées :

- **Aigle, Ollon, Bex, Monthey, Muraz** : développer prioritairement l'urbanisation vers l'intérieur, prendre en compte les contraintes liées à la protection du patrimoine, structurer l'urbanisation selon les unités paysagères, maintenir des brèches entre les polarités urbanisées, maintenir la continuité de l'espace agricole entre les centralités urbaines et le Rhône, assurer des transitions de qualité avec les coteaux.
- **Collombey, Massongex, Illarsaz** : contenir le développement des bourgs de la plaine agricole, assurer des franges qualifiées entre l'urbanisation et l'espace agricole.
- **Zones industrielles d'Aigle, Bex, Collombey** : maintenir une continuité de l'espace agricole entre les coteaux et le Rhône, maintenir une distance de politesse avec le Rhône et être attentif dans l'espace lié au Rhône à inscrire les constructions et aménagements dans la fluidité des lignes et le respect des traces d'anciens bras et espaces alluviaux riverains, accompagné d'une arborisation indigène de hautes futaies.
- **Plaine agricole** : maintenir la diversité des unités paysagères, en termes de forme, de proportion d'arborisation indigène et d'espaces naturels, types d'agriculture, etc.

## Conformité aux exigences des bases légales et aux planifications supérieures

### Niveau fédéral

La stratégie « Paysage » respecte les buts et les principes régissant l'aménagement du territoire et la protection du paysage fixés par la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT), l'Ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT), la Loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage (LPN), l'Ordonnance sur la protection de la nature et du paysage (OPN), l'Ordonnance concernant l'inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels (OIFP) selon les thèmes majeurs suivants :

- Protéger les bases naturelles de la vie, telles que le sol, l'air, l'eau, la nature, la forêt et le paysage
- Réserver à l'agriculture suffisamment de bonnes terres cultivables, en particulier, les surfaces d'assolement ;
- Veiller à ce que les constructions prises isolément ou dans leur ensemble ainsi que les installations s'intègrent dans le paysage.

### Niveau cantonal

#### PDCn VD (en vigueur et 4<sup>e</sup> adaptation en cours)

La stratégie « Paysage » respecte les mesures suivantes du PDCn VD :

- **Stratégie C : Encourager une vision dynamique du patrimoine** (mesures C12 : Enjeux paysagers cantonaux ; C24 : Paysages dignes de protection et constructions caractéristiques) ;
- **Stratégie D : Valoriser le tissu économique** (mesure D21 : Réseaux touristiques et de loisirs) ;
- **Stratégie E : Concilier nature, loisirs et sécurité** (mesure E26 : Corrections du Rhône) ;
- **Stratégie F : Assurer à long terme la valorisation des ressources** (mesures F12 : Surfaces d'assolement ; F21 : Zones agricoles spécialisées ; F31 : Espace sylvicole).

#### PDC VS (en cours de révision)

La stratégie « Paysage » respecte les fiches de coordination suivantes du PDC VS :

- **Domaine A : Agriculture, forêt, paysage et nature** (fiches A.1 Zones agricoles ; A.2 Surfaces d'assolement ; A.4 Amélioration structurelle ; A.6 Fonctions et gestion forestières ; A.8 Protection, gestion et valorisation du paysage ; A.12 3<sup>e</sup> correction du Rhône ; A.13 Aménagement, renaturation et entretien des cours d'eau.) ;
- **Domaine B : Tourisme et loisirs** (fiches B.1 Tourisme intégré et B.6 Mobilité douce de loisirs).

# CHABLAIS AGGLO

## Stratégie paysage

**Objectif 1: Respecter les structures et caractéristiques des unités paysagères dans les aménagements.**

### En général

- en fondant l'identité de l'agglomération sur le socle topographique et paysager de la plaine du Chablais.
- en traitant les quatre unités paysagères fondamentales de manière différenciée et selon leur logique structurelle propre.
- en renforçant la charpente paysagère constituée par le réseau hydrographique.
- en inscrivant l'ensemble des interventions d'aménagement de l'espace urbain, agricole et naturel dans la logique des unités paysagères.

### Unité paysagère du Rhône

#### ||||| Espace lié au Rhône

- en utilisant le Rhône et ses milieux humides comme la colonne vertébrale paysagère de la plaine.
- en renforçant la continuité longitudinale de l'espace lié au Rhône.
- en protégeant les marqueurs paysagers comme les forêts alluviales, canaux et plans d'eau.
- en inscrivant les constructions et aménagements dans une structuration dominée par la fluidité des lignes, le respect des traces d'anciens bras, des espaces alluviaux riverains et d'une arborisation indigène de haute futaie.
- en privilégiant un développement de constructions compactes, de qualité et qui assurent une distance de politesse aux digues du Rhône.

### Unité paysagère de la plaine ouverte

- en préservant le paysage ouvert de la plaine, dominé par l'exploitation agricole.
- en assurant la continuité longitudinale de l'espace ouvert et en évitant le mitage.
- en inscrivant les constructions et aménagements dans une logique orthogonale.
- en conservant les boisements, cordons boisés et canaux structurant le paysage.
- en assurant une hauteur et densité de végétation ne perturbant pas l'ouverture du paysage et la continuité des unités agricoles.
- en renforçant l'outil de production agricole : productivité, réseaux, nature et paysage, identité et proximité.

### Unité paysagère des cônes alluviaux

- en inscrivant les interventions dans la logique radiale (urbanisation, réseau viaire, végétation).
- en favorisant un développement de l'urbanisation vers l'intérieur et une qualité d'habitat.
- en prenant en compte les contraintes liées à la protection du patrimoine.

### Unité paysagère des coteaux et collines

- en limitant strictement les constructions et aménagements afin de maintenir des brèches entre les polarités urbanisées.
- en favorisant un paysage dominé par les forêts, vignes et prairies extensives.

**Objectif 2: Assurer une transition qualifiée entre les quartiers urbanisés et les espaces agricoles et naturels.**

#### ||||| Pieds de coteaux

- en conservant l'espace de transition entre plaine et coteaux libre de construction.
- en marquant la transition entre plaine et coteau par des mesures paysagères intégrées à l'exploitation agricole : vignoble, haies entretenues, bosquets, tas d'épierreage, prairies extensives, arbres fruitiers, etc.

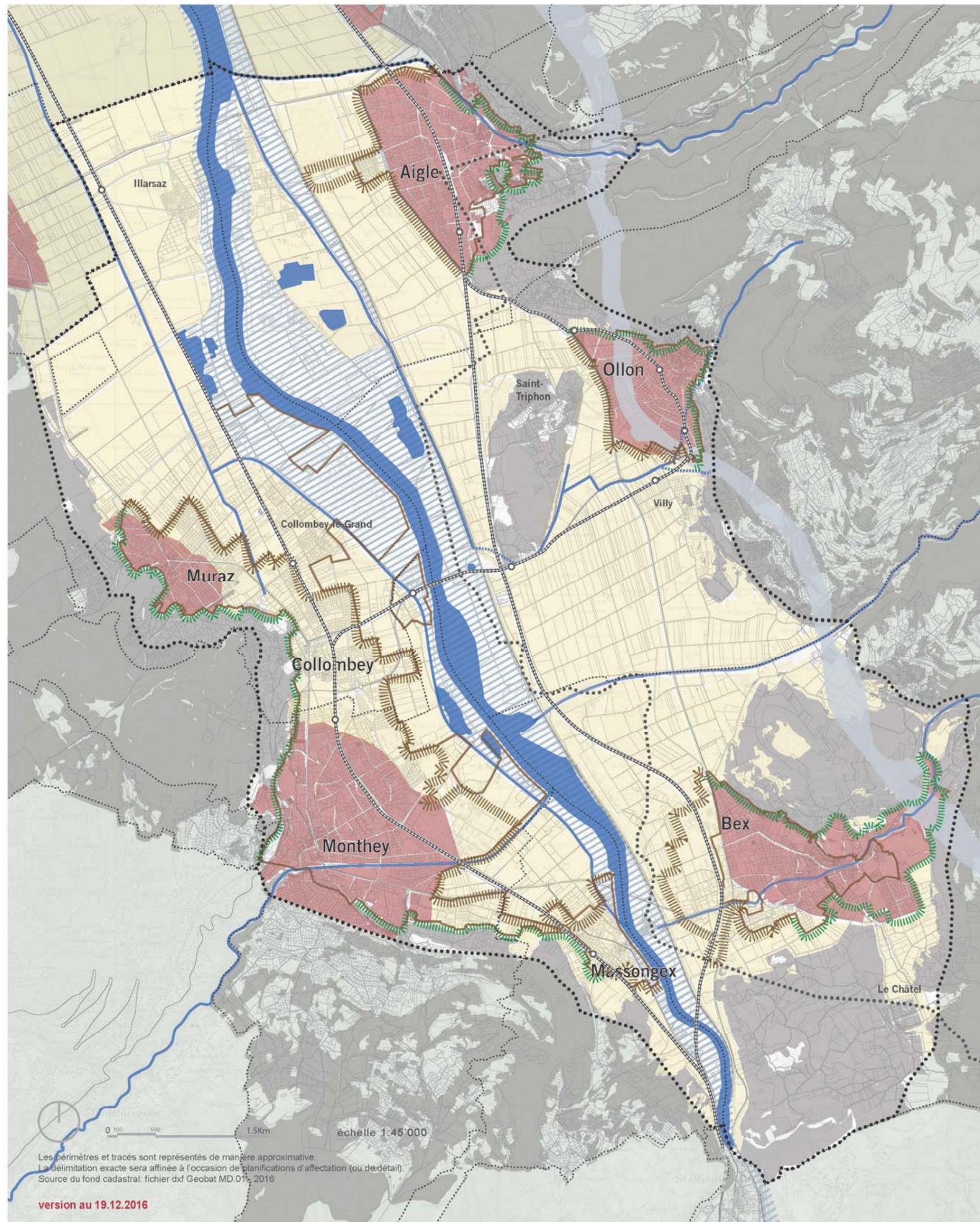
#### ||||| Franges urbaines

- en aménageant les franges urbaines comme des transitions entre plaine ouverte et espaces urbanisés dans la logique des unités paysagères, selon les spécificités locales et avec une arborisation importante (essences indigènes et vergers hautes tiges).
- en limitant les constructions au maximum
- en maintenant les ouvertures sur le paysage agricole.

- ..... Périmètre de Chablais Agglo
- Périmètre compact d'agglomération (VD) et Périmètre d'urbanisation (VS)
- ..... Périmètre communal
- Réseau hydrographique
- Chemin de fer
- Réseau routier principal

### Mesures paysage, nature et environnement

- ( P-R3 )
- ( P-EAU )
- ( P-REC )
- ( P-AGR )



Les périmètres et tracés sont représentés de manière approximative.  
La délimitation exacte sera affinée à l'occasion de planifications d'affectation (ou de détail).  
Source du fond cadastral: fichier dxf Geobat MD.01 - 2016

version au 19.12.2016

## 2.2 Stratégie nature et environnement

Parallèlement à la préservation de la structure paysagère, le développement de Chablais Agglo passe également par la **protection de la nature et de l'environnement**.

Au niveau de la nature, les espaces naturels variés et les conditions environnementales relativement préservées offrent un cadre de vie intéressant qui doit être protégé et qui fait partie de l'attractivité de l'agglomération. Du fait de la structure particulière de Chablais Agglo, l'urbanisation qui s'étend largement sur les cônes, et en déborde, induit une réduction de la connectivité entre la plaine et les coteaux. Ainsi, un défi dans la planification de l'agglomération est **d'assurer le maintien des liaisons biologiques entre les principaux biotopes de la plaine et des coteaux**. Cette prise en compte des valeurs naturelles s'impose comme un enjeu de développement durable et passe notamment par le **renforcement de l'armature du réseau écologique, en particulier le long des cours d'eau**.

Au niveau de l'environnement, l'agglomération fait face à quelques **défis d'importance** : reconversions/rénovations des sites industriels, gestion des matériaux minéraux et terreux, durabilité énergétique, etc. Chablais Agglo veut gérer ces défis 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.

### 2.2.1 Bilan du PA2 et compléments nécessaires

#### Elément du projet de 2<sup>e</sup> génération reconduit

- Structuration des valeurs naturelles à partir du réseau hydrographique

#### Compléments apportés

- Concept de réseau écologique et de ses territoires d'intérêts biologiques prioritaires (VD) / zones nodales (VS) pour la plaine du Rhône, comme base pour le renforcement de la connectivité entre milieux naturels.
- Etude de base paysagère fine à partir de la morphogénèse du paysage, intégrant la prise en compte des aspects naturels et enjeux agricoles.
- Déclinaison en plusieurs mesures correspondant à chacune des principales interventions projetées en relation avec la nature.
- Intégration des problématiques liées au domaine de l'énergie et de l'environnement.
- Traduction des enjeux liés à l'énergie et l'environnement dans des fiches de mesures.

### 2.2.2 Objectifs

#### 3. Protéger les principales valeurs naturelles et renforcer leurs liaisons

##### En général :

- en donnant plus d'espace aux cours d'eau (renaturation) pour améliorer leur valeur naturelle et leur fonction de liaisons biologiques, le tout en les sécurisant ;
- en renforçant la protection et la connectivité des biotopes pour améliorer les conditions d'existence des espèces animales et végétales sur la base de l'armature du réseau écologique et de ses territoires d'intérêts biologiques prioritaires (VD) / zones nodales (VS) ;
- en structurant les valeurs naturelles et en améliorant les liaisons entre les principaux milieux naturels à partir de l'armature des cours d'eau (existants et à élargir), des boisements existants et des surfaces agricoles extensives ;

- en protégeant la plaine contre les dangers naturels au travers de la sécurisation des cours d'eau en leur donnant plus d'espace ;
- en respectant une distance de politesse entre le lit des cours d'eau, leurs éventuelles digues et les nouvelles constructions ;
- en assurant des liaisons entre le Rhône et les coteaux au travers de la plaine agricole ;
- en renforçant les valeurs naturelles en milieu urbanisé.

**Dans l'unité paysagère du Rhône :**

- en donnant une largeur suffisante au cours d'eau, canaux et milieux riverains, tout en les sécurisant ;
- en assurant la présence de milieux aquatiques et riverains de qualité ;
- en favorisant un aménagement respectueux des anciens bras du Rhône et assurant la continuité des éléments boisés sur leurs parcours ;
- en favorisant une mosaïque de milieux naturels, avec une part prépondérante de forêts alluviales, haies, bosquets, végétations riveraines typiques, prairies extensives, prairies humides ;
- en liant fonctionnellement le réseau hydrographique aux milieux riverains ;
- en assurant la fonction de liaison écologique des principaux canaux.

**Dans la plaine agricole ouverte :**

- en donnant une largeur suffisante aux cours d'eau, canaux et milieux riverains ;
- en favorisant les berges en pente douce avec milieux agricoles extensifs, jusqu'au bord de l'eau : prairies humides, prairies extensives, végétation basse ;
- en favorisant les milieux agricoles extensifs contribuant à l'armature du réseau écologique pour valoriser le potentiel écologique ;
- en assurant quelques liaisons entre le Rhône et les coteaux au travers de la plaine agricole.

**Sur les cônes alluviaux :**

- en donnant une largeur suffisante aux cours d'eau, canaux et milieux riverains ;
- en créant des espaces de qualité pour la biodiversité en ville ;
- en développant les valeurs naturelles en ville.

**Sur les coteaux et collines :**

- en protégeant les principales valeurs naturelles ;
- en protégeant les valeurs naturelles liées à l'agriculture extensive, en particulier haies, bosquets, tas d'épierrages, arbres hautes tiges.

#### **4. Gérer durablement les ressources et protéger l'environnement**

**En général :**

- en établissant une planification énergétique territoriale à l'échelle de l'agglomération ;
- en renforçant l'efficacité énergétique et le recours aux énergies renouvelables ;
- en gérant efficacement les matériaux minéraux et terreux ;
- en limitant les impacts des activités sur l'environnement ;
- en établissant des principes de coordination pour une gestion durable des ressources naturelles, des déchets, des matériaux recyclables et de l'environnement.



## Conformité aux exigences des bases légales et aux planifications supérieures

### Niveau fédéral

#### Niveau fédéral

La stratégie *nature et environnement* respecte les buts et les principes régissant l'aménagement du territoire et la protection de l'environnement fixés par la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT), l'Ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT), la Loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage (LPN), l'Ordonnance sur la protection de la nature et du paysage (OPN), et la Loi sur la protection de l'environnement (LPE), selon les thèmes majeurs suivants :

- protéger les bases naturelles de la vie, telles que le sol, l'air, l'eau, la forêt et le paysage ;
- améliorer la qualité du cadre de vie et le développement de la vie sociale ;
- protéger les hommes, animaux et biotopes et conserver les ressources ;
- garantir des sources d'approvisionnement suffisantes.

### Niveau cantonal (Plans directeurs cantonaux)

#### PDCn VD (en vigueur et 4<sup>e</sup> adaptation en cours)

La stratégie *nature et environnement* respecte les mesures suivantes du PDCn VD :

- **Stratégie A : Coordonner mobilité, urbanisation et environnement** (mesures A31 : Qualité de l'air ; A32 : Nuisances sonores ; A33 : Accidents majeurs ; A34 : Sites pollués ; A35 : Rayonnement non ionisant).
- **Stratégie E : Concilier nature, loisirs et sécurité** (mesures E11 : Patrimoine naturel et développement régional ; E21 : Pôles cantonaux de biodiversité ; E22 : Réseau écologique cantonal ; E23 : Réseau cantonal des lacs et cours d'eau ; E24 : Espace réservée aux eaux ; E26 : Correction du Rhône).
- **Stratégie F : Assurer à long terme la valorisation des ressources** (mesures F31 : Espaces sylvicoles ; F41 : Carrières, gravières et sites de dépôts d'excavation (Plan directeur des carrières) ; F42 : Déchets ; F44 : Protection des eaux ; F51 : Ressources énergétiques et consommation rationnelle de l'énergie ; F52 : Matériaux écologiques).

#### PDC VS (en cours de révision)

La stratégie *nature et environnement* respecte les fiches de coordination suivantes du PDC VS :

- **Domaine A : Agriculture, forêt, paysage et nature** (fiches A.6 Fonctions et gestion forestières ; A.8 Protection, gestion et valorisation du paysage ; A.9 Protection et gestion de la nature ; A.11 Réseau écologique et corridors à faune ; A.12 3<sup>e</sup> correction du Rhône ; A.13 Aménagement, renaturation et entretien des cours d'eau ; A.16 Dangers naturels).
- **Domaine C : Urbanisation** (fiche C.6 Prévention des accidents majeurs).
- **Domaine E : Approvisionnement et autres infrastructures** (fiches E.1 Gestion de l'eau ; E.2 Approvisionnement et protection des eaux potables ; E.3 Approvisionnement en énergie ; E.8 Approvisionnement en matériaux pierreux et terreux ; E.9 Décharges de types A et B).

# CHABLAIS AGGLO

## Stratégie nature et environnement

### Objectif 3: Protéger les principales valeurs naturelles et renforcer leurs liaisons.

- ..... Périmètre de Chablais Agglo
- Périmètre compact d'agglomération (VD) et
- Périmètre d'urbanisation (VS)
- ..... Périmètre communal
- Réseau hydrographique
- Chemin de fer
- Réseau routier principal

- Armature du réseau écologique et paysager à renforcer
- Nature en ville à renforcer
- Territoire d'intérêt biologique prioritaire (TIBP) ou zone nodale à conserver / à renforcer (projets à affiner selon les enjeux de détail)
- Elargissement et renaturation des cours d'eau (emprise à préciser au niveau des projets de détail)

#### En général

- en donnant plus d'espace aux cours d'eau (renaturation) pour améliorer leur valeur naturelle et leur fonction de liaisons biologiques, le tout en les sécurisant.
- en renforçant la protection et la connectivité des biotopes pour améliorer les conditions d'existence des espèces animales et végétales sur la base de l'armature du réseau écologique et de ses territoires d'intérêts biologiques prioritaires (VD) / zones nodales (VS).
- en structurant les valeurs naturelles et améliorant les liaisons entre les principaux milieux naturels à partir de l'armature des cours d'eau (existants et à élargir), des boisements existants et des surfaces agricoles extensives.
- en protégeant la plaine contre les dangers naturels à travers de la sécurisation des cours d'eau en leur donnant plus d'espace.
- en respectant une distance de politesse entre le lit des cours d'eau, leurs éventuelles digues et les nouvelles constructions.
- en assurant des liaisons entre le Rhône et les coteaux au travers de la plaine agricole.
- en renforçant les valeurs naturelles en milieu urbanisé.

#### Mesures paysage, nature et environnement

- ( P-R3 )
- ( P-EAU )
- ( P-REC )
- ( P-AGR )
- ( P-NAT )
- ( P-ENE )
- ( P-ENV )

#### Dans l'unité paysagère du Rhône

- en donnant une largeur suffisante aux cours d'eau, canaux et milieux riverains, tout en les sécurisant.
- en assurant la présence de milieux aquatiques et riverains de qualité.
- en favorisant un aménagement respectueux des anciens bras du Rhône et assurant la continuité des éléments boisés sur leurs parcours.
- en favorisant une mosaïque de milieux naturels, avec une part prépondérante de forêts alluviales, haies, bosquets, végétations riveraines typiques, prairies extensives, prairies humides.
- en liant fonctionnellement le réseau hydrographique aux milieux riverains.
- en assurant la fonction de liaison écologique des principaux canaux.

#### Dans la plaine agricole ouverte

- en donnant une largeur suffisante aux cours d'eau, canaux et milieux riverains.
- en favorisant les berges en pente douce avec les milieux agricoles extensifs, jusqu'au bord de l'eau: prairies humides, prairies extensives, végétation basse.
- en favorisant les milieux agricoles extensifs contribuant à l'armature du réseau écologique pour valoriser le potentiel écologique.
- en assurant quelques liaisons entre le Rhône et les coteaux au travers de la plaine agricole.

#### Sur les cônes alluviaux

- en donnant une largeur suffisante aux cours d'eau, canaux et milieux riverains.
- en créant des espaces de qualité pour la biodiversité en ville.
- en développant les valeurs naturelles en ville.

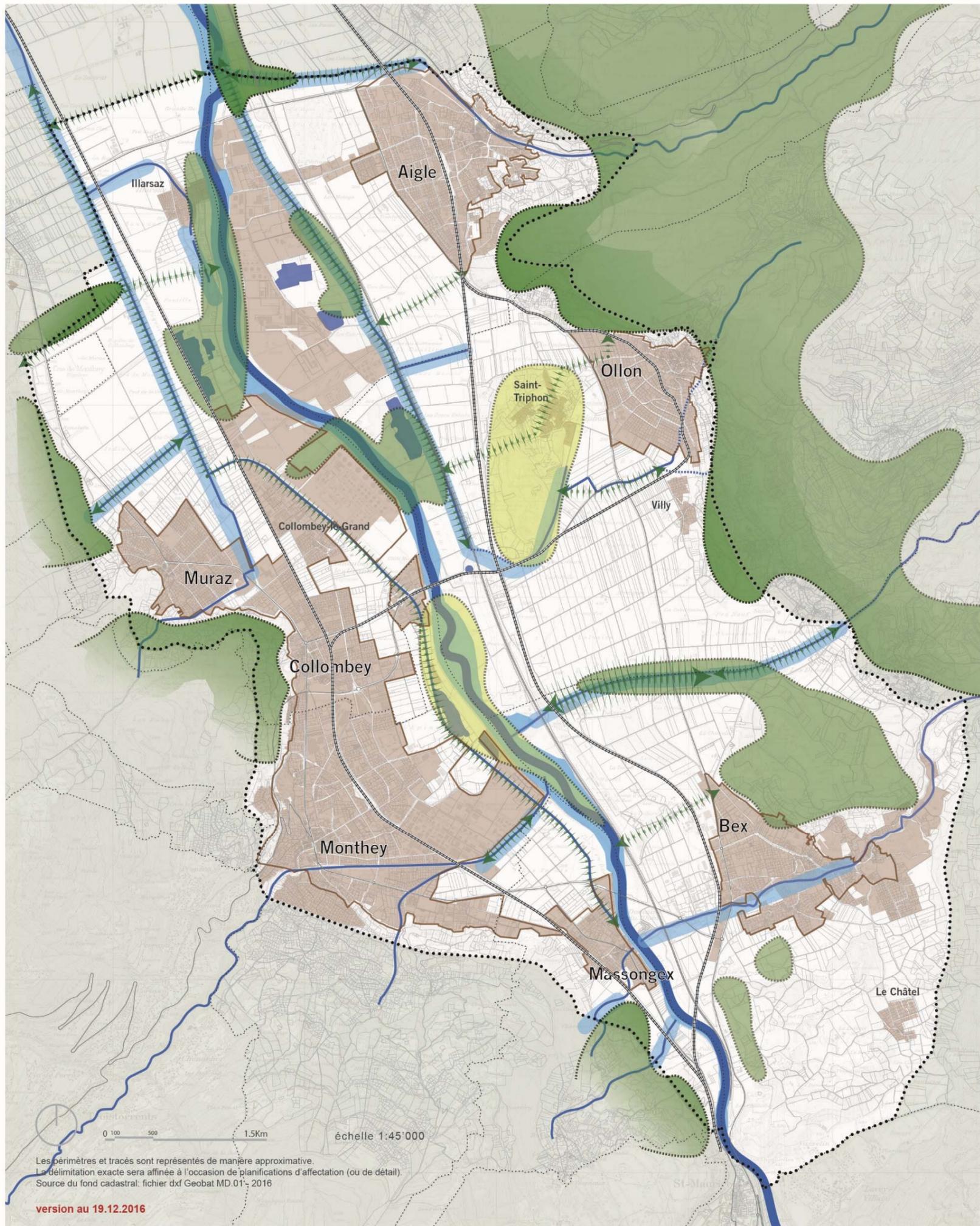
#### Sur les coteaux et collines

- en protégeant les principales valeurs naturelles.
- en protégeant les valeurs naturelles liées à l'agriculture extensive, en particulier haies, bosquets, tas d'épierrages, arbres hautes tiges.

### Objectif 4: Gérer durablement les ressources et protéger l'environnement.

#### En général

- en établissant une planification énergétique territoriale à l'échelle de l'agglomération.
- en renforçant l'efficacité énergétique et le recours aux énergies renouvelables.
- en gérant efficacement les matériaux minéraux et terreux.
- en limitant les impacts des activités sur l'environnement.
- en établissant des principes de coordination pour une gestion durable des ressources naturelles, des déchets, des matériaux recyclables et de l'environnement.



Les périmètres et tracés sont représentés de manière approximative.  
La délimitation exacte sera affinée à l'occasion de planifications d'affectation (ou de détail).  
Source du fond cadastral: fichier dxf Geobat MD.01 - 2016

# 3 STRATÉGIE SECTORIELLE URBANISATION



## 3.1 Stratégie centralité

Le fonctionnement global du Chablais est intimement lié à la **structure urbaine** de son agglomération. En effet, Chablais Agglo est la porte d'entrée de nombreuses vallées latérales dont les relations avec la plaine sont interdépendantes. Le périmètre de l'agglomération constitue clairement le **cœur urbain du Chablais**. Sur la rive droite du Rhône, l'armature urbaine de l'agglomération est composée de **trois centralités urbaines vaudoises** (Aigle, Ollon et Bex), réparties de façon distincte sur la plaine et séparées par des espaces non bâtis assurant la perception paysagère de la plaine et des coteaux. Sur la rive gauche, l'armature urbaine prend la forme d'une **seule entité urbaine valaisanne continue** entre Monthey et Collombey-Muraz, le tissu urbain se prolongeant de manière plus dispersée jusqu'à Massongex. Ces trois centralités ne forment cependant qu'un seul espace fonctionnel.

La stratégie « centralités » vise à **consolider la structure hiérarchique des principales centralités** ainsi qu'à **optimiser leur rôle fonctionnel** à l'échelle de l'agglomération, mais également à l'échelle de tout le Chablais et de ses vallées latérales. Cette stratégie trace la voie pour faire des principales centralités des **lieux d'intensité** (diversité programmatique, interconnexion des réseaux de transports, etc.) permettant à l'agglomération de fonctionner comme un **espace urbain unique, réticulé** mais **multipolaire**, et de préserver le paysage unique du Chablais.

### 3.1.1 Bilan du PA2 et compléments nécessaires

#### Eléments du projet de 2<sup>e</sup> génération reconduits

- Identification de centralités qui constituent le cœur des communes et comprennent des tissus bâtis historiques possédant une valeur identitaire et patrimoniale ;
- Amélioration de la qualité des espaces publics et renforcement des services dans les centres ;
- Revalorisation du tissu bâti et de la relation au paysage dans les hameaux.

#### Compléments nécessaires

- Etablissement d'une hiérarchie entre différents types de centralités selon leur rôle dans le fonctionnement de l'agglomération ;
- Définition d'objectifs spécifiques selon le type et l'importance des centralités ;
- Différenciation des actions de densification et de programmation prévues.

### 3.1.2 Territoires concernés par la stratégie

Les **centralités urbaines sont hiérarchisées**<sup>1</sup> et ont des **vocations différenciées** au sein de l'agglomération :

- Aigle et Monthey constituent des **cœurs de ville d'importance régionale** qui concentrent à eux seuls 57% de la population et 70% des emplois de toute l'agglomération. Ce sont les pôles urbains et fonctionnels majeurs de l'agglomération qui regroupent services, commerces, équipements et interfaces de transports d'importance cantonale. Ces deux communes constituent les portes d'entrées des vallées latérales avec lesquelles elles entretiennent des relations interdépendantes. Il est essentiel de reconnaître leur rôle vis-à-vis des autres localités de l'agglomération et de la région et de renforcer leur attractivité en visant densité, mixité et connectivité.
- Bex et Collombey constituent des **cœurs de ville d'importance locale**. Ces deux centralités ont une vocation plutôt résidentielle, regroupant commerces, services et équipements d'importance locale. Il s'agit alors de renforcer leurs caractéristiques urbaines (densité, mixité et connectivité), mais de façon secondaire par rapport aux centralités d'Aigle et de Monthey. Bex est une centralité particulière par le rôle qu'elle joue en termes d'interface de transports publics importante au niveau de l'agglomération. À Collombey, la qualité de la desserte ferroviaire du village sera fortement améliorée avec les développements programmés (développements prévus sur la ligne CFF, nouveau tracé de l'AOMC) qui feront de la gare de Collombey-Corbier le pôle de transport le plus important de la partie valaisanne de Chablais Agglo après la gare de Monthey. Ollon, Muraz et Massongex constituent les **cœurs de village**. Ils fonctionnent comme des relais des centralités régionales et sont les lieux privilégiés pour l'implantation des services et équipements de proximité. Ce sont des lieux essentiels de sociabilité à l'échelle locale qu'il s'agit de préserver et de maintenir attractifs, en parallèle du renforcement des cœurs de ville.
- Enfin, divers **hameaux** sont répartis sur le territoire de l'agglomération et doivent s'intégrer de manière harmonieuse dans le grand paysage.

### 3.1.3 Objectifs

**5. Promouvoir une agglomération réticulée et multipolaire, composée de plusieurs centralités hiérarchisées offrant un cadre de vie et de travail attractif pour plus de 11'300 habitants et près de 5'700 emplois supplémentaires à l'horizon 2030**

- en renforçant l'intensité urbaine, la diversité programmatique et la présence des services et équipements dans les centralités ;
- en aménageant des espaces publics de qualité et conviviaux, supports d'usages multiples ;
- en reconnaissant et en valorisant l'identité des centralités et leurs valeurs patrimoniales ;
- en réduisant les atteintes à l'environnement bâti (bruit, pollution,...) ;
- en promouvant le développement des réseaux de transports publics et de mobilité douce entre les centralités.

<sup>1</sup> Les dénominations des centralités ci-après sont spécifiques à l'agglomération afin d'avoir une cohérence commune propre au Chablais valdo-valaisan. Toutefois, dans le Canton de Vaud, et conformément aux mesures B11 et B12 du PDCn, Chablais Agglo, en tant que région urbaine est reconnue comme agglomération avec Aigle, en tant que centralité de niveau cantonal, Bex, en tant que centralité de niveau régional et Ollon comme centralité de niveau local.

## 6. Renforcer l'attractivité des centralités en fonction de leur hiérarchie et de leur rôle dans l'agglomération

### Pour les cœurs de ville d'importance régionale :

- en renforçant ces cœurs de ville comme pôles urbains majeurs, essentiels au fonctionnement de toute l'agglomération (services, équipements, mobilité, etc.) ;
- en densifiant les tissus bâtis existants afin de développer une identité urbanistique centrale ;
- en encourageant une diversité (mixité) et une fonctionnalité programmatique à l'échelle régionale ;
- en renforçant l'attractivité des cœurs de ville pour les services, les achats et les loisirs au niveau régional.

### Pour les cœurs de ville d'importance locale :

- en densifiant modérément les tissus bâtis existants ;
- en encourageant une diversité (mixité) et une fonctionnalité programmatique à l'échelle locale ;
- en renforçant l'attractivité des cœurs de ville pour les services, les achats et les loisirs au niveau local.

### Pour les cœurs de village :

- en renforçant les cœurs de village comme lieux de sociabilité à l'échelle communale ;
- en contribuant au maintien d'équipements et services de proximité, complémentaires aux programmes prenant place dans les cœurs de ville.

### Pour les hameaux :

- en valorisant les relations des hameaux avec le grand paysage.

### Pour les aires d'influence des cœurs de ville :

- en privilégiant, dans les aires d'influence des cœurs de ville, la localisation des équipements publics majeurs et des installations à forte fréquentation, dont les équipements de loisirs d'importance régionale ;
- en assurant, dans les aires d'influence des cœurs de ville, l'intégration urbaine des interfaces de transports majeures (aménagement d'espaces publics continus, liaisons de mobilité douce).

### Pour les zones de détente du Rhône :

- en reliant les zones de détente du Rhône faisant entièrement partie de l'espace de fluidité du Rhône, avec les centralités, par des cheminements de mobilité douce accueillants et mettant en scène les valeurs paysagères et urbaines de la région. Ces liaisons permettent non seulement de connecter les centralités au Rhône mais également de créer un véritable réseau, complémentaire au réseau fonctionnel de mobilité douce, reliant toutes les centralités entre elles et tissant ainsi des liens forts entre les différentes entités constituant Chablais Agglo.
- en renforçant les structures d'accueil pour des activités de loisirs et de sport, dans le respect des qualités environnementales des sites intégrés au paysage de la plaine du Rhône, leur aménagement et leur constructibilité doivent respecter les valeurs paysagères et environnementales.

### Pour les portes d'entrée des centralités sur le Rhône :

- en aménageant des lieux à vocation touristique, culturelle et de loisirs sur les berges du Rhône, en cohérence avec le maillage du réseau de promenade entre les centralités et le Rhône.

## Conformité aux exigences des bases légales et aux planifications supérieures

### Niveau fédéral

#### Projet de territoire Suisse

La stratégie *centralités* respecte les stratégies et principes d'action suivants du Projet de territoire Suisse :

- |                   |   |
|-------------------|---|
| <b>Objectifs</b>  | - Préserver la qualité du cadre de vie et la diversité régionale ;<br>- Ménager les ressources naturelles ;<br>- Renforcer la compétitivité.  |
| <b>Stratégies</b> | - Mettre en place des territoires d'action et renforcer le réseau polycentrique de villes et de communes ;<br>- Mettre en valeur le milieu bâti et les paysages ;<br>- Coordonner transports, énergie et développement territorial. |

#### Loi sur l'aménagement du territoire (LAT)

La stratégie *centralités* respecte les buts et les principes régissant l'aménagement du territoire fixés par la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire notamment dans ses articles 1.3 et 15 LAT pour les trois thèmes majeurs suivants:

- Protection du milieu naturel ;
- Création et maintien d'un milieu bâti dense et harmonieusement aménagé ;
- Amélioration de la qualité du cadre de vie et développement de la vie sociale.

### Niveau cantonal

#### PDCn VD (en vigueur et 4<sup>e</sup> adaptation en cours)

La stratégie *centralités* respecte les stratégies et mesures suivantes du PDCn VD :

- **Stratégie A : Coordonner mobilité, urbanisation et environnement** (mesures A11 : Zones d'habitation et mixtes ; A14 : Projets d'intérêt public) ;
- **Stratégie B : Renforcer la vitalité des centres** (mesures B11 : Agglomérations, centres cantonaux et régionaux ; B33 : Affectations mixtes ; B34 : Espaces publics ; B44 : Infrastructures publiques) ;
- **Stratégie C : Encourager une vision dynamique du patrimoine** (mesure C11 : Patrimoine culturel et développement régional) ;
- **Stratégie D : Valoriser le tissu économique** (mesures D13 : Installations à forte fréquentation ; D21 : Réseaux touristiques et de loisirs).

#### Stratégie cantonale de développement territorial VS (CCDT)

La stratégie *centralités* s'inscrit dans les stratégies suivantes du CCDT :

- 3.1 Maintenir les fonctions et les populations résidentes dans les villages et les communes ;
- 3.3 Encourager un habitat et une urbanisation de haute qualité ;
- 3.4 Agir contre l'étalement urbain, veiller à une utilisation mesurée du sol et développer l'urbanisation vers l'intérieur ;
- 3.5 Viser des densités élevées de construction dans les lieux appropriés et valoriser en même temps les espaces publics ;
- 3.7 Coordonner l'urbanisation et les transports

#### PDC VS (en cours de révision)

La stratégie *centralités* respecte les fiches de coordination suivantes du PDC VS :

- **Domaine B : Tourisme et loisirs** (fiche B.6 : Mobilité douce de loisirs (MDL)) ;
- **Domaine C : Urbanisation** (fiches C.1 : Dimensionnement des zones à bâtir ; C.2 : Qualité des zones à bâtir ; C.3 : Sites construits, voies historiques et bâtiments dignes de protection ; C.5 : Agglomérations ; C.8 : Installations d'intérêt public).

# CHABLAIS AGGLO

## Stratégie centralité

**Objectif 5: Promouvoir une agglomération réticulée et multipolaire, composée de plusieurs centralités hiérarchisées, offrant un cadre de vie et de travail optimal.**

### En général,

- en renforçant l'intensité urbaine, la diversité programmatique et la présence des services et équipements dans les centralités.
- en aménageant des espaces publics de qualité et conviviaux, supports d'usages multiples.
- en reconnaissant et en valorisant l'identité des centralités et leurs valeurs patrimoniales.
- en réduisant les atteintes à l'environnement bâti (bruit, pollution,...).
- en promouvant le développement des réseaux de transports publics et de mobilité douce entre les centralités.

**Objectif 6: Renforcer l'attractivité des centralités en fonction de leur hiérarchie et de leur rôle dans l'agglomération.**

### ■ Coeur de ville d'importance régionale

- en renforçant ces coeurs de ville comme pôles urbains majeurs, essentiels au fonctionnement de toute l'agglomération (services, équipements, mobilité, ...).
- en densifiant les tissus bâtis existants afin de développer une identité urbanistique centrale.
- en encourageant une diversité (mixité) et une fonctionnalité programmatique à l'échelle régionale.
- en renforçant l'attractivité des coeurs de ville pour les services, les achats et les loisirs au niveau régional.

### ■ Coeur de ville d'importance locale

- en densifiant modérément les tissus bâtis existants.
- en encourageant une diversité (mixité) et une fonctionnalité programmatique à l'échelle locale.
- en renforçant l'attractivité des coeurs de ville pour les services, les achats et les loisirs au niveau local.

### ■ Coeur de village

- en renforçant les coeurs de village comme lieux de sociabilité à l'échelle communale.
- en contribuant au maintien d'équipements et services de proximité, complémentaires aux programmes prenant place dans les coeurs de ville.

### ■ Hameau

- en valorisant les relations des hameaux avec le grand paysage.

### ● Aire d'influence des coeurs de ville

- en privilégiant, dans les aires d'influence des coeurs de ville, la localisation des équipements publics majeurs et des installations à forte fréquentation, dont les équipements de loisirs d'importance régionale.
- en assurant, dans les aires d'influence des coeurs de ville, l'intégration urbaine des interfaces de transports majeures (aménagement d'espaces publics continus, liaisons de mobilité douce).

### ■ Zone de "détente du Rhône"

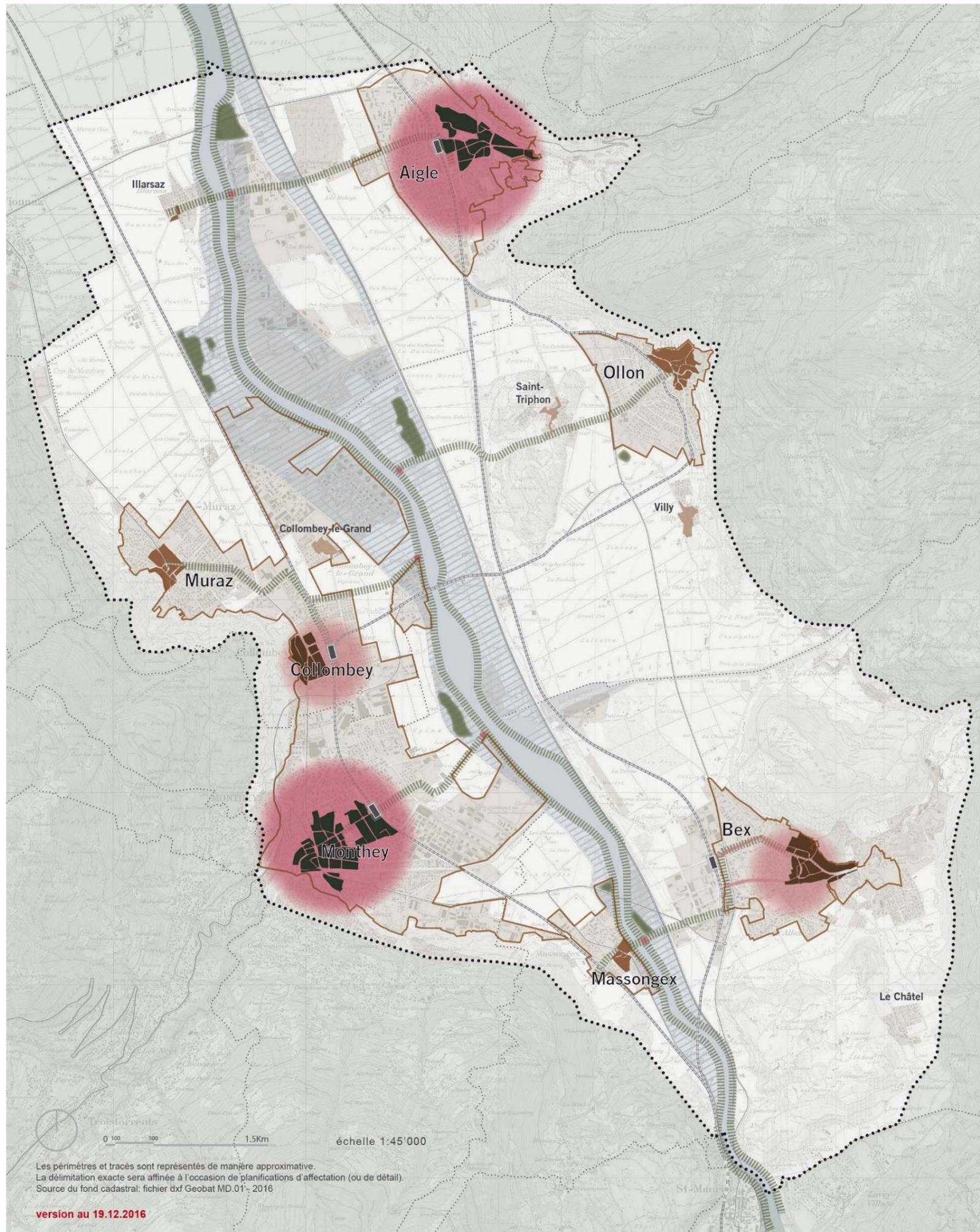
- en reliant les zones de détente du Rhône avec les centralités.
- en renforçant les structures d'accueil pour des activités de loisirs et de sport, dans le respect des qualités environnementales des sites.

### ● Porte d'entrée des centralités sur le Rhône

- en aménageant des lieux à vocation touristique, culturelle et de loisirs sur les berges du Rhône, en cohérence avec le maillage du réseau de promenade entre les centralités et le Rhône.

- ..... Périètre de Chablais Agglo
- Périètre compact d'agglomération (VD) et
- Périètre d'urbanisation (VS)
- ..... Périètre communal
- Zone à bâtir
- Rhône
- ||| Espace lié au Rhône
- |||| Promenade entre les centralités et le Rhône
- Interface de transport public majeure
- Réseau routier principal
- Chemin de fer
- Ligne de bus

### Mesure coeurs de ville (CV)



Les périmètres et tracés sont représentés de manière approximative.  
La délimitation exacte sera affinée à l'occasion de planifications d'affectation (ou de détail).  
Source du fond cadastral: fichier dxf Geobat MD.01 - 2016

version au 19.12.2016



## 3.2 Stratégie territoires de projet

Cette stratégie traite spécifiquement des **secteurs destinés à accueillir la majeure partie du développement urbain et économique**. Elle définit la manière dont ces secteurs devront se développer pour permettre à l'agglomération d'accueillir **près de 11'400 habitants et 5'700 emplois à l'horizon 2030**, dans le respect de la LAT afin d'éviter une dispersion de l'urbanisation dans la plaine et d'optimiser l'utilisation des transports publics.

### 3.2.1 Bilan du PA2 et compléments nécessaires

#### Eléments du projet de 2<sup>e</sup> génération reconduits

- Identification de pôles mixtes (secteurs libres en milieu urbain où doivent se concentrer les efforts de l'agglomération en termes de développement) et de pôles d'habitat (grandes surfaces dans le périmètre d'agglomération où il s'agit d'atteindre les exigences du périmètre compact VD / périmètre d'urbanisation VS) ;
- Identification de pôles d'activités (terrains situés en zone industrielle dont le potentiel est à valoriser et qui contiennent de grandes surfaces d'un seul tenant devant être conservées pour des projets majeurs) et de zones artisanales (complémentaires aux pôles d'activités).

#### Compléments nécessaires

- Restructuration des territoires de projet compte tenu de l'état d'avancement des projets initiés par le projet d'agglomération de 2<sup>e</sup> génération ;
- Echelonnement dans le temps de la planification des territoires de projet selon les besoins de l'agglomération et le développement prévu des transports publics et conformément aux exigences de la LAT révisée. Pour le canton de Vaud, il s'agit de la liste des projets présentée dans la note LAT annexée au rapport.

### 3.2.2 Territoires concernés par la stratégie

Les territoires de projet sont classés en **quatre types de pôles** correspondant à des orientations programmatiques et des niveaux de mixité différents :

- Les **pôles mixtes** constituent les sites de développement prioritaire de l'agglomération. Ce sont souvent des sites qui doivent être restructurés ou requalifiés. La mixité entre habitants et emplois doit être adaptée en fonction de la localisation du site. Le développement de certains pôles mixtes implique la reconversion de zones artisanales existantes. Pour ceux-ci, des démarches adaptées devront accompagner la mutation territoriale envisagée dans le but de :
  - permettre à certaines activités artisanales d'être maintenues sur le site en question ;
  - d'identifier les potentielles nouvelles localisations pour les activités ne pouvant pas être maintenues à leur emplacement actuel.
- Les **pôles d'habitat** sont des pôles de développement majoritairement résidentiels.
- Les **pôles d'équipements publics** sont destinés à accueillir uniquement des services ou équipements publics d'importance régionale ou cantonale.

- Les **pôles d'activités** correspondent aux zones industrielles et artisanales actuellement légalisées en tant que telles à l'extérieur des localités car peu ou pas compatibles avec la proximité de l'habitat et présentant des potentiels de développement importants (terrains libres nombreux, opportunités de restructuration ou de densification, ...). Attractifs grâce à leur bonne connexion au réseau autoroutier national, à l'amélioration prévue dans ChablaisAgglo 3 de leur desserte en transports publics et à leur proximité des principaux centres urbains cantonaux (Arc lémanique et Valais central), ces pôles d'activités représentent un avantage concurrentiel pour le Chablais. En effet, les réserves de terrains représentent autant de possibilités pour l'implantation de nouvelles entreprises dans la région nécessitant de grandes surfaces de terrains et ne pouvant plus se localiser au cœur des agglomérations principales. Leur dimensionnement ainsi que leur potentiel de requalification, de restructuration ou de densification sera régi par le système de gestion qui devra être mis en place à l'échelle régionale. Ce dernier devra également orienter la localisation des activités de façon à optimiser l'adéquation entre les spécificités des entreprises et des terrains disponibles. Il s'agira également de coordonner le développement des pôles d'activités avec la reconversion prévue de zones artisanales actuellement localisées au cœur des localités. Ainsi, ces pôles sont gérés et aménagés en cohérence avec la demande économique et l'armature urbaine de l'agglomération ainsi que dans le respect des territoires proches.

Dans les communes valaisannes de l'agglomération, la vision à long terme du périmètre d'urbanisation (au-delà de 2030) est illustrée à titre indicatif. Elle représente les extensions possibles et éventuelles des zones à bâtir, en cohérence avec les stratégies Paysage, Nature et environnement et Transports publics.

### 3.2.3 Objectifs

#### 7. Concentrer prioritairement les efforts de développement de l'agglomération dans les territoires de projet (pôles mixtes, pôles d'habitat et pôles d'activités)

- en requalifiant les friches et en développant des projets denses, mixtes et bien desservis par les transports publics ;
- en encourageant la localisation des activités « au bon endroit », en fonction de leurs caractéristiques, de leur vocation et de leur besoin d'accessibilité, tant en transports publics qu'en transports individuels motorisés, ainsi qu'en fonction du dimensionnement des zones d'activités, qui sera déterminé par le système de gestion à mettre en place ;
- en introduisant une qualité urbanistique, paysagère et naturelle dans tous les projets en adéquation avec les objectifs de préservation du paysage et des éléments naturels à l'échelle de l'agglomération ;
- en coordonnant la livraison des nouveaux quartiers avec la mise en place d'une desserte en transports publics adéquate ;
- en développant des projets différenciés (en termes de densité et de programmation) selon les spécificités des territoires de projet.

## 8. Définir des principes de développement spécifiques dans les différents territoires de projet :

### **Pour les pôles de développement urbains (qui comprennent pôles mixtes, pôles d'habitat et pôles d'équipement publics) :**

- en y concentrant les efforts de développement de l'agglomération dans les pôles de développement urbain ;
- en échelonnant dans le temps la mise à disposition des pôles de développement urbain selon les besoins ;
- en tenant compte des qualités environnementales, urbanistiques et paysagères des territoires dans les projets ;
- en reconvertissant et restructurant les friches afin de les insérer dans les tissus urbains adjacents ;
- en développant des logements répondant aux besoins des diverses catégories sociales et générationnelles.

### **Pour les pôles d'habitat :**

- en identifiant des grandes surfaces situées dans le périmètre d'agglomération où les qualités du périmètre compact peuvent être atteintes ;
- en développant des projets majoritairement résidentiels.

### **Pour les pôles mixtes :**

- en assurant une mixité entre habitants et emplois adaptée à la localisation du site ;
- en accompagnant l'accueil de nouveaux habitants et de nouveaux emplois afin de garantir les caractéristiques de mixité fonctionnelle ;
- en évitant de créer des « îlots de mixité » au cœur de quartiers aujourd'hui quasiment exclusivement résidentiels.

### **Pour les pôles d'équipements publics :**

- en développant des pôles regroupant des équipements publics régionaux diversifiés.

### **Pour les enjeux liés à la reconversion de zones industrielles ou artisanales existantes :**

- en accompagnant la reconversion de ces zones vers d'avantage de mixité (identification des possibilités de maintien de certaines activités en place, définition de secteurs de substitution pouvant accueillir les activités à déplacer).

### **Pour les pôles d'activités :**

- en accentuant l'attractivité économique du Chablais et sa complémentarité avec l'Arc lémanique et la Vallée du Rhône ;
- en optimisant l'utilisation des pôles d'activités et stimulant leur densification ;
- en encourageant la localisation adaptée des activités industrielles et artisanales, en fonction de leurs caractéristiques et de leur vocation ;
- en préservant, gérant et dimensionnant les pôles d'activités en cohérence avec la demande économique et dans le respect des territoires proches ;
- en identifiant les terrains situés en zone industrielle qui contiennent de grandes surfaces d'un seul tenant pouvant être valorisées et être conservées pour des projets majeurs ;
- en garantissant des réserves stratégiques d'importance cantonale ou supra-cantonale d'un seul tenant dans les pôles d'activités et en maîtrisant leur utilisation ;
- en introduisant une qualité urbanistique et paysagère dans les pôles d'activités, en cohérence avec les entités paysagères environnantes ;
- en facilitant et soutenant la gestion opérationnelle des sites stratégiques, notamment par un accompagnement des démarches de planification et la concrétisation des projets de consultation ;
- en coordonnant et en conditionnant la mise à disposition des potentiels constructibles dans les pôles d'activités avec le développement du réseau de transports publics.

## Conformité aux exigences des bases légales et aux planifications supérieures

### Niveau fédéral

#### Projet de territoire Suisse

La stratégie *territoires de projets* respecte les stratégies et principes d'action suivants du « Projet de territoire Suisse » :

- Objectifs**
- Préserver la qualité du cadre de vie et la diversité régionale ;
  - Ménager les ressources naturelles ;
  - Renforcer la compétitivité.
- Stratégies**
- Mettre en place des territoires d'action et renforcer le réseau polycentrique de villes et de communes ;
  - Mettre en valeur le milieu bâti et les paysages ;
  - Coordonner transports, énergie et développement territorial.

#### Loi sur l'aménagement du territoire (LAT)

La stratégie *territoires de projets* respecte les buts et les principes régissant l'aménagement du territoire fixés par la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire selon les trois thèmes majeurs suivants (articles 1 et 3 LAT) :

- Protection du milieu naturel ;
- Création et maintien d'un milieu bâti dense et harmonieusement aménagé ;
- Amélioration de la qualité du cadre de vie et développement de la vie sociale.

### Niveau cantonal

#### PDCn VD (en vigueur et 4<sup>e</sup> adaptation en cours)

La stratégie *territoires de projets* respecte les stratégies, lignes d'actions et mesures suivantes du PDCn VD :

- **Stratégie A : Coordonner mobilité, urbanisation et environnement** (mesure A11 : Zones d'habitation et mixtes)
- **Stratégie B : Renforcer la vitalité des centres** (mesures B11 : Agglomérations, centres cantonaux et régionaux ; B31 : Habitat collectif ; B33 : Affectations mixtes)
- **Stratégie D : Valoriser le tissu économique** (mesure D11 : pôles de développement ; mesure D12 : zones d'activités)

#### Concept cantonal de développement territorial VS (CCDT)

La stratégie *territoires de projets* s'inscrit dans les stratégies suivantes du CCDT :

- 3.2 Renforcer les pôles de développement économique et d'innovation dans les espaces urbains ;
- 3.3 Encourager un habitat et une urbanisation de haute qualité ;
- 3.4 Agir contre l'étalement urbain, veiller à une utilisation mesurée du sol et développer l'urbanisation vers l'intérieur ;
- 3.5 Viser des densités élevées de construction dans les lieux appropriés et valoriser en même temps les espaces publics ;
- 3.7 Coordonner l'urbanisation et les transports.

#### PDC VS (en cours de révision)

La stratégie *territoires de projets* respecte les fiches de coordination suivantes du PDC VS :

- **Domaine C : Urbanisation** (fiches C.1 : Dimensionnement des zones à bâtir ; C.2 : Qualité des zones à bâtir ; C.4 : Pôles de développement économique et zones d'activités ; C.5 : Agglomérations)
- **Domaine D : Mobilité et infrastructures de transport** (fiche D.1 : Transports publics)

# CHABLAIS AGGLO

## Stratégie territoires de projets

**Objectif 7 : Concentrer prioritairement les efforts de développement de l'agglomération dans les territoires de projet.**

### En général

- en requalifiant les friches et en développant des projets denses, mixtes et bien desservis par les transports publics.
- en encourageant la localisation des activités « au bon endroit », en fonction de leurs caractéristiques, de leur vocation et de leur besoin d'accessibilité, tant en transports publics qu'en transports individuels motorisés, ainsi qu'en fonction du dimensionnement des zones d'activités, qui sera déterminé par le système de gestion à mettre en place.
- en introduisant une qualité urbanistique, paysagère et naturelle dans tous les projets en adéquation avec les objectifs de préservation du paysage et des éléments naturels à l'échelle de l'agglomération.
- en coordonnant la livraison des nouveaux quartiers avec la mise en place d'une desserte en transports publics adéquate.
- en développant des projets différenciés (en termes de densité et de programmation) selon les spécificités des territoires de projet.

**Objectif 8 : Définir des principes de développement spécifiques dans les différents territoires de projet.**

### Pôles de développement urbain

- en concentrant les efforts de développement de l'agglomération dans les pôles de développement urbain.
- en échelonnant dans le temps la mise à disposition des pôles de développement urbain selon les besoins.
- en tenant compte des qualités environnementales, urbanistiques et paysagères des territoires dans les projets.
- en reconvertissant et restructurant les friches afin de les insérer dans les tissus urbains adjacents.
- en développant des logements répondant aux besoins des diverses catégories sociales et générationnelles.

### Pôles d'habitat

- en identifiant des grandes surfaces situées dans le périmètre d'agglomération où les qualités du périmètre compact peuvent être atteintes.
- en développant des projets majoritairement résidentiels.

### Pôles mixtes

- en assurant une mixité entre habitants et emplois adaptée à la localisation du site
- en accompagnant l'accueil de nouveaux habitants et de nouveaux emplois afin de garantir les caractéristiques de mixité fonctionnelle (viser un ratio de 0.5 emploi/habitant à l'échelle de l'agglomération)
- en évitant de créer des « îlots de mixité » au cœur de quartiers aujourd'hui quasiment exclusivement résidentiels.

### Pôles d'équipements publics

- en développant des pôles regroupant des équipements publics régionaux diversifiés.

### enjeux liés à la reconversion de zones industrielles ou artisanales existantes

- en accompagnant la reconversion de ces zones vers d'avantage de mixité (identification des possibilités de maintien de certaines activités en place, définition de secteurs de substitution pouvant accueillir les activités à déplacer).

### Pôles d'activités

- en accentuant l'attractivité économique du Chablais et sa complémentarité avec l'Arc lémanique et la Vallée du Rhône.
- en optimisant l'utilisation des pôles d'activité et stimulant leur densification.
- en encourageant la localisation adaptée des activités industrielles et artisanales, en fonction de leurs caractéristiques et de leur vocation.
- en préservant, gérant et dimensionnant les pôles d'activités en cohérence avec la demande économique et dans le respect des territoires proches.
- en identifiant les terrains situés en zone industrielle qui contiennent de grandes surfaces d'un seul tenant pouvant être valorisées et être conservées pour des projets majeurs.
- en garantissant des réserves stratégiques d'importance cantonale ou supra-cantonale d'un seul tenant dans les pôles d'activités et en maîtrisant leur utilisation.
- en introduisant une qualité urbanistique et paysagère dans les pôles d'activités, en cohérence avec les entités paysagères environnantes.
- en facilitant et soutenant la gestion opérationnelle des sites stratégiques, notamment par un accompagnement des démarches de planifications et la concrétisation des projets de consultation.
- en coordonnant et en conditionnant la mise à disposition des potentiels constructibles dans les pôles d'activités avec le développement du réseau de transports publics.

- ..... Périmètre de Chablais Agglo
- Périmètre compact d'agglomération (VD) et
- Périmètre d'urbanisation (VS)
- ..... Périmètre communal
- Zone à bâtir
- Rhône
- Espace lié au Rhône
- Promenade entre les centralités et le Rhône
- Interface de transport public majeure
- Réseau routier principal
- Chemin de fer
- Ligne de bus

### Mesures pôles d'habitat

- (PH-1)
- (PH-2)
- (PH-3)
- (PH-4)

### Mesures pôles mixtes

- (PM-1) (PM-5) (PM-9)
- (PM-2) (PM-6) (PM-10)
- (PM-3) (PM-7) (PM-11)
- (PM-4) (PM-8)

### Mesure pôles d'équipements publics

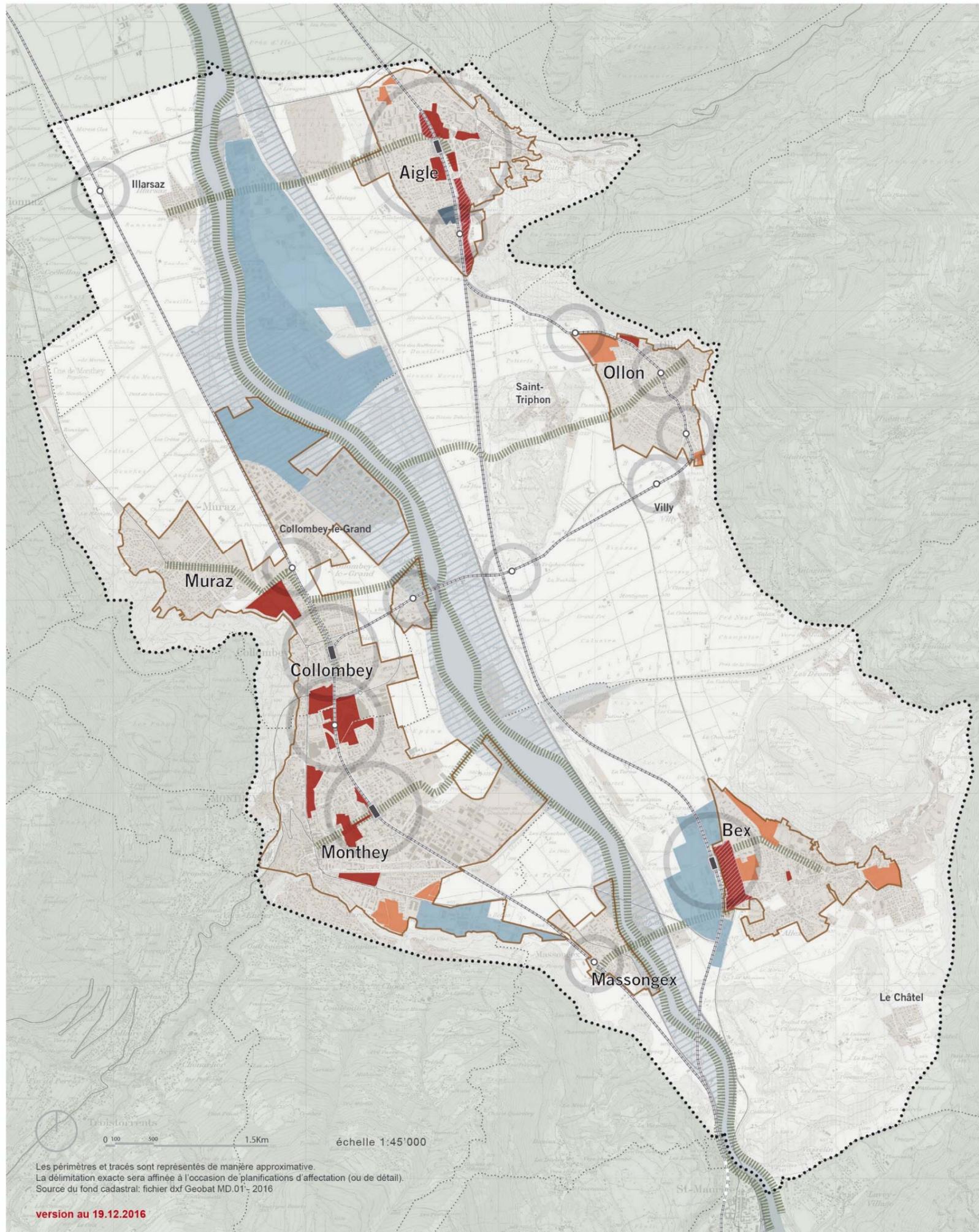
- (PEP)

### Mesure pôles d'activités

- (PA)

### Éléments issus des autres stratégies

- Arrêts de train et aire de desserte



Les périmètres et tracés sont représentés de manière approximative.  
La délimitation exacte sera affinée à l'occasion de planifications d'affectation (ou de détail).  
Source du fond cadastral: fichier dxf Geobat MD.01 - 2016

version au 19.12.2016

écartements 0 100 500 1.5Km échelle 1:45'000

## 3.3 Stratégie maîtrise de l'urbanisation

Un des enjeux majeurs du développement de l'agglomération est la maîtrise de l'urbanisation. Comme pour les stratégies « centralités » et « territoires de projets », cette stratégie vise à **limiter le développement urbain dans les secteurs où celui-ci n'est pas souhaité**, en respectant la LAT et en raison de la proximité d'un **patrimoine paysager sensible** à préserver ou d'une faible **qualité de la desserte en transports publics**. Concrètement, la stratégie identifie les secteurs propices à une **densification** des tissus existants et, à l'inverse, ceux soumis à des **restrictions** de construction.

### 3.3.1 Bilan du PA2 et compléments nécessaires

#### Eléments du projet de 2<sup>e</sup> génération reconduits

- Développement rationnel de l'urbanisation et densification vers l'intérieur ;
- Identification d'un périmètre compact d'agglomération (contenant les cœurs urbains prioritaires en termes de développement) et d'un périmètre d'urbanisation (constituant la limite à l'extension de l'urbanisation et définissant l'étendue à long terme des zones à bâtir).

#### Compléments nécessaires

- Dimensionnement de la zone à bâtir dans le respect de la LAT ;
- Définition d'objectifs différenciés en termes de densification au sein du périmètre compact et du périmètre d'urbanisation dans le respect des plans directeurs cantonaux ;
- Définition de restrictions à la densification dans certains secteurs de l'agglomération. Pour le canton de Vaud, cette limitation sera prise en compte dans le cadre de la révision des PGA.

### 3.3.2 Territoires concernés par la stratégie

Afin de maîtriser l'urbanisation à l'intérieur du périmètre de l'agglomération, trois types de territoires avec des objectifs de densification différenciés sont définis au sein de la zone à bâtir existante :

- Les **secteurs avec densification modérée** sont des secteurs à l'intérieur du périmètre compact d'agglomération, proches des centres-villes et des interfaces de transport importantes et dans lesquels une densification modérée est possible et souhaitée alors qu'aujourd'hui il s'agit surtout de zones résidentielles.
- Les **secteurs soumis à restrictions dans les zones résidentielles et mixtes** sont des secteurs dans lesquels des enjeux paysagers ou l'éloignement de la desserte en transports publics justifient une restriction de la densification (p. ex. pas de densification, mises en réserves possibles, réduction des droits à bâtir dans les planifications communales, etc.).
- Les **secteurs à dézoner** concernent des territoires non bâtis dont les besoins à moyen termes ne peuvent pas être justifiés. En l'occurrence, il s'agit d'un seul terrain situé au cœur de la plaine agricole et déconnecté des territoires urbanisés des localités.

Parallèlement, le projet d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération accorde une attention particulière au traitement paysager des secteurs de transition entre zone à bâtir et espaces naturels (limites d'urbanisation). Sont notamment définis, en coordination avec la stratégie Paysage :

- **Les pieds de coteaux** correspondent aux zones à bâtir situées à l'amorce des coteaux, dans lesquelles la perception de ces derniers doit être préservée ;
- Les **franges urbaines** correspondent aux zones à bâtir en lien direct avec la plaine agricole. Ces limites de l'urbanisation jouent un rôle significatif dans la limitation de l'étalement urbain et dans la préservation de distinctions nettes entre espaces bâtis et agricoles.

Les **franges de l'espace lié au Rhône**, limites d'urbanisation particulières car sises à l'intérieur de l'espace de fluidité du Rhône.

### 3.3.3 Objectifs

#### 9. Maîtriser et circonscire le développement de l'urbanisation

- en dimensionnant la zone à bâtir dans le respect de la LAT et des plans directeur cantonaux ;
- en privilégiant le développement d'une urbanisation dense vers l'intérieur ;
- en définissant des objectifs différenciés en termes de densification au sein du périmètre compact et du périmètre d'urbanisation ;
- en définissant des restrictions à la densification dans certains secteurs de l'agglomération et en réduisant les réserves à bâtir mal localisées ou mettant en péril des qualités paysagères ou naturelles régionales ;
- en identifiant clairement les limites de l'urbanisation.

#### 10. Encourager une densification différenciée sur le territoire en coordination avec les enjeux liés à la desserte en transports publics et à la préservation du paysage et de la nature

##### Pour les secteurs avec densification modérée :

- en privilégiant le développement d'une urbanisation rationnelle vers l'intérieur ;
- en encourageant une densification de qualité respectant l'identité urbanistique des quartiers concernés ;
- en adaptant les modalités qualitatives et quantitatives de densification en coordination avec la qualité de la desserte en transports publics et les valeurs paysagères.

##### Pour les secteurs soumis à restriction dans les zones résidentielles et mixtes :

- en évitant une intensification de l'utilisation du sol ;
- en coordonnant la définition précise des secteurs soumis à restriction avec les contraintes paysagères et patrimoniales ;
- en définissant, si nécessaire, des mesures visant à limiter la valorisation des potentiels constructibles existants.

##### Pour les secteurs à dézoner :

- en réaffectant le terrain concerné en zone agricole et, si possible, en surface d'assolement.

**Pour les limites d'urbanisation (pieds de coteaux / franges urbaines / franges de l'espace lié au Rhône) :**

- en limitant l'extension de l'urbanisation dans la plaine grâce à un traitement particulier des franges urbaines, en coordination avec la stratégie paysagère ;
- en intégrant les composantes paysagères et topographiques (coteaux, espace lié au Rhône, plaine agricole) dans les projets d'urbanisme ;
- en limitant la densification des zones à bâtir à proximité immédiate des pieds de coteau et en évitant le développement urbain massif sur les coteaux eux-mêmes.

*Ces objectifs pourront être concrétisés dans le cadre des démarches pour la révision des plans généraux d'affectation (PGA VD) et plans d'affectation de zone (PAZ VS) des communes.*

## Conformité aux exigences des bases légales et aux planifications supérieures

### Niveau fédéral

#### Projet de territoire Suisse

La stratégie *maîtrise de l'urbanisation* respecte les stratégies et principes d'action suivants du « Projet de territoire Suisse » :

- |                   |   |
|-------------------|---|
| <b>Objectifs</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Préserver la qualité du cadre de vie et la diversité régionale ;</li> <li>- Ménager les ressources naturelles ;</li> <li>- Renforcer la compétitivité.</li> </ul>  |
| <b>Stratégies</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mettre en place des territoires d'action et renforcer le réseau polycentrique de villes et de communes ;</li> <li>- Mettre en valeur le milieu bâti et les paysages ;</li> <li>- Coordonner transports, énergie et développement territorial.</li> </ul> |

#### Loi sur l'aménagement du territoire (LAT)

La stratégie *maîtrise de l'urbanisation* respecte les buts et les principes régissant l'aménagement du territoire fixés par la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire notamment dans ses articles 1.3 et 15 LAT selon les trois thèmes majeurs suivants :

- Protection du milieu naturel ;
- Création et maintien d'un milieu bâti dense et harmonieusement aménagé ;
- Amélioration de la qualité du cadre de vie et développement de la vie sociale.

### Niveau cantonal

#### PDCn VD (en vigueur et 4<sup>e</sup> adaptation en cours)

La stratégie *maîtrise de l'urbanisation* respecte les stratégies et mesures suivantes du PDCn VD :

- **Stratégie A : Coordonner mobilité, urbanisation et environnement** (mesure A11 : Zones d'habitation et mixtes)
- **Stratégie B : Renforcer la vitalité des centres** (mesures B11 : Agglomérations, centres cantonaux et régionaux ; B31 : Habitat collectif ; B33 : Affectations mixtes)
- **Stratégie F : Assurer à long terme la valorisation des ressources** (mesure F12 : Surfaces d'assolement (SDA))

#### Concept cantonal de développement territorial VS (CCDT)

La stratégie *centralités* s'inscrit dans les stratégies suivantes du CCDT :

- 3.3 Encourager un habitat et une urbanisation de haute qualité ;
- 3.4 Agir contre l'étalement urbain, veiller à une utilisation mesurée du sol et développer l'urbanisation vers l'intérieur ;
- 3.5 Viser des densités élevées de construction dans les lieux appropriés et valoriser en même temps les espaces publics ;
- 3.6 Délimiter l'urbanisation afin de préserver des espaces pour l'agriculture et la nature ;
- 3.7 Coordonner l'urbanisation et les transports

#### PDC VS (en cours de révision)

La stratégie *maîtrise de l'urbanisation* respecte les fiches de coordination suivantes du PDC VS :

- **Domaine A : Agriculture, forêt, paysage et nature** (fiche A.2 : Surfaces d'assolement)
- **Domaine C : Urbanisation** (fiches C.1 : Dimensionnement des zones à bâtir ; C.2 : Qualité des zones à bâtir ; C.5 : Agglomérations)

# CHABLAIS AGGLO

## Stratégie maîtrise de l'urbanisation

### Objectif 9 : Maîtriser et circonstancier le développement de l'urbanisation.

En général,

- en dimensionnant la zone à bâtir en accord avec la révision de la LAT.
- en privilégiant le développement d'une urbanisation dense vers l'intérieur.
- en définissant des objectifs différenciés en termes de densification au sein du périmètre compact et du périmètre d'urbanisation.
- en définissant des restrictions à la densification dans certains secteurs de l'agglomération et en réduisant les réserves à bâtir mal localisées ou mettant en péril des qualités paysagères ou naturelles régionales.
- en identifiant clairement les limites de l'urbanisation.

### Objectif 10 : Encourager une densification différenciée sur le territoire en coordination avec les enjeux liés à la desserte en transports publics et à la préservation du paysage, du patrimoine et de la nature.

#### Secteurs avec densification modérée

- en privilégiant le développement d'une urbanisation rationnelle vers l'intérieur.
- en encourageant une densification de qualité respectant l'identité urbanistique des quartiers concernés.
- en adaptant les modalités qualitatives et quantitatives de densification en coordination avec la qualité de la desserte en transports publics et les valeurs paysagères.

#### Secteurs soumis à restriction dans les zones résidentielles et mixtes

- en évitant une intensification de l'utilisation du sol.
- en coordonnant la définition précise des secteurs soumis à restriction avec les contraintes paysagères et patrimoniales.
- en définissant, si nécessaire, des mesures visant à limiter la valorisation des potentiels constructibles existants.

#### Secteur à dézoner

- en réaffectant le terrain concerné en zone agricole et, si possible, en surface d'assolement.

#### Limites d'urbanisation:

- Pieds de coteaux
- Franges urbaines
- Franges de l'espace lié au Rhône

#### Mesure maîtrise de l'urbanisation

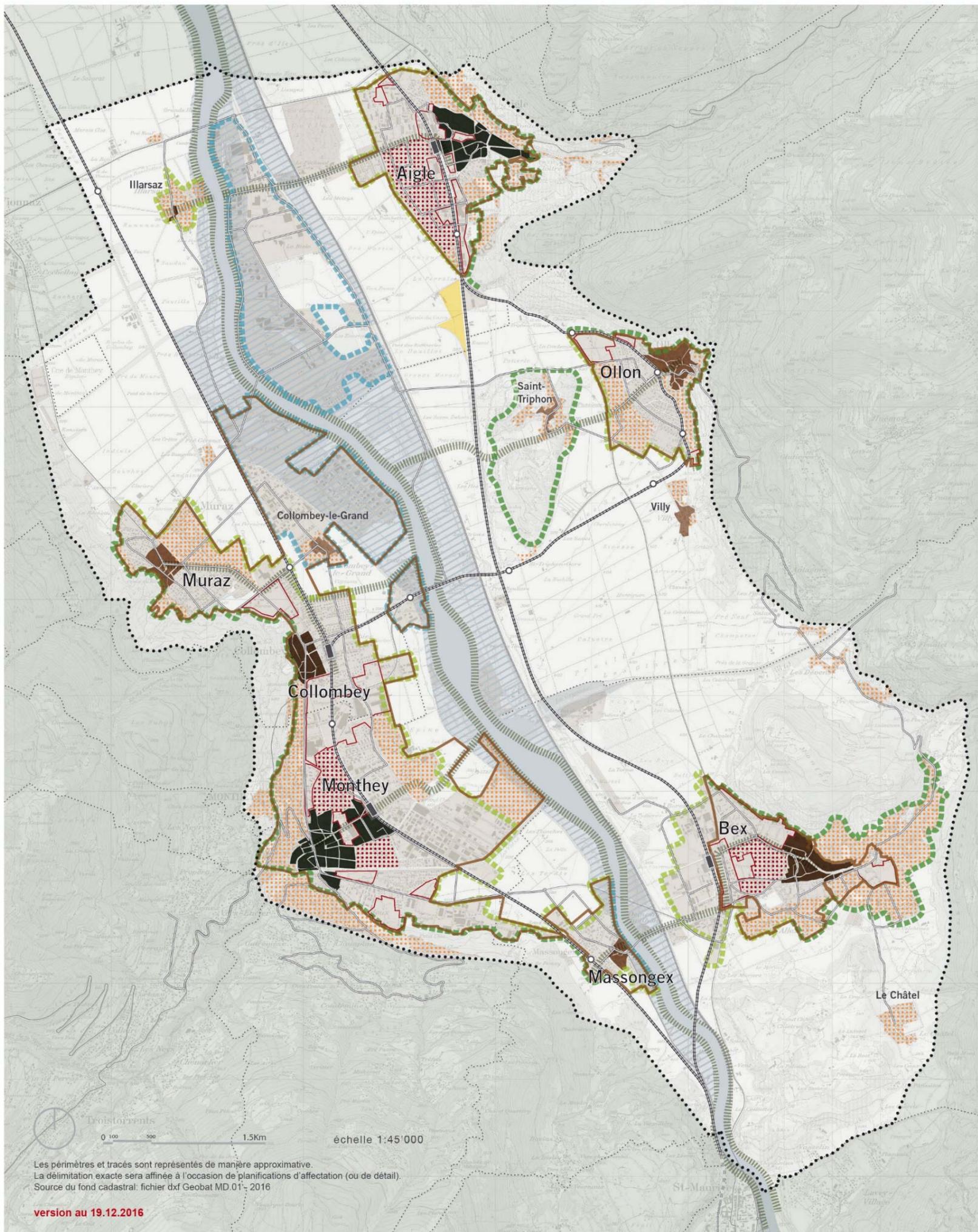
( MU )

#### Éléments issus des autres stratégies

- Coeurs de ville, villages et hameaux
- Pôles de développement urbain

- ..... Périmètre de Chablais Agglo
- Périmètre compact d'agglomération (VD) et Périmètre d'urbanisation (VS)
- ..... Périmètre communal
- Zone à bâtir
- Rhône
- ||| Espace lié au Rhône
- ||| Promenade entre les centralités et le Rhône
- Interface de transport public majeure
- Réseau routier principal
- Chemin de fer
- Ligne de bus

← Secteur soumis à restriction (pas de densification, mises en réserve possibles)      Densification modérée      → + Densité



Les périmètres et tracés sont représentés de manière approximative.  
La délimitation exacte sera affinée à l'occasion de planifications d'affectation (ou de détail).  
Source du fond cadastral: fichier dxf Geobat MD.01 - 2016

version au 19.12.2016

### 3.3.4 Perspectives de croissance et conformité LAT

L'application de la Loi fédérale et de son ordonnance d'application sur l'aménagement du territoire révisée (LAT), en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> mai 2014, nécessite une révision des planifications directrices cantonales. Ces dernières doivent en effet se mettre en conformité avec le nouveau cadre légal fédéral. A ce titre, l'article 15 de la LAT révisée décrit de manière précise les exigences auxquelles doivent dorénavant répondre les mesures d'aménagement du territoire.

#### **Art. 15 Zones à bâtir**

1. *Les zones à bâtir sont définies de telle manière qu'elles répondent aux besoins prévisibles pour les quinze années suivantes.*
2. *Les zones à bâtir surdimensionnées doivent être réduites.*
3. *L'emplacement et la dimension des zones à bâtir doivent être coordonnés par-delà les frontières communales en respectant les buts et les principes de l'aménagement du territoire. En particulier, il faut maintenir les surfaces d'assolement et préserver la nature et le paysage.*
4. *De nouveaux terrains peuvent être classés en zone à bâtir si les conditions suivantes sont réunies :*
  - a. *ils sont propres à la construction ;*
  - b. *ils seront probablement nécessaires à la construction dans les quinze prochaines années même si toutes les possibilités d'utilisation des zones à bâtir réservées ont été épuisées et ils seront équipés et construits à cette échéance ;*
  - c. *les terres cultivables ne sont pas morcelées ;*
  - d. *leur disponibilité est garantie sur le plan juridique.*

Parallèlement, les agglomérations sont considérées comme un enjeu d'importance nationale.

Les projets d'agglomération définissent une vision stratégique claire du développement territorial souhaité portant sur une période de 25 ans. Cette durée offre une perspective réaliste à la vision stratégique, qui correspond au temps réel de planification des infrastructures structurantes. Elle permet en plus de réajuster les planifications en fonction de l'avancement des projets et des éventuelles difficultés de mise en œuvre qui peuvent intervenir. Afin d'être conforme à l'art 15 LAT, les projets d'agglomération doivent néanmoins proposer une partie opérationnelle présentant les mesures d'urbanisation (nouvelles planifications) qui seront mises en œuvre sur une période de 15 ans (2030). A cet horizon, le potentiel d'accueil total des zones à bâtir existantes et des mesures prévues ne peut pas dépasser les besoins. Si le potentiel d'accueil dépasse les besoins, les mesures d'urbanisation doivent être priorisées et certaines reportées à un horizon de 16 à 25 ans.

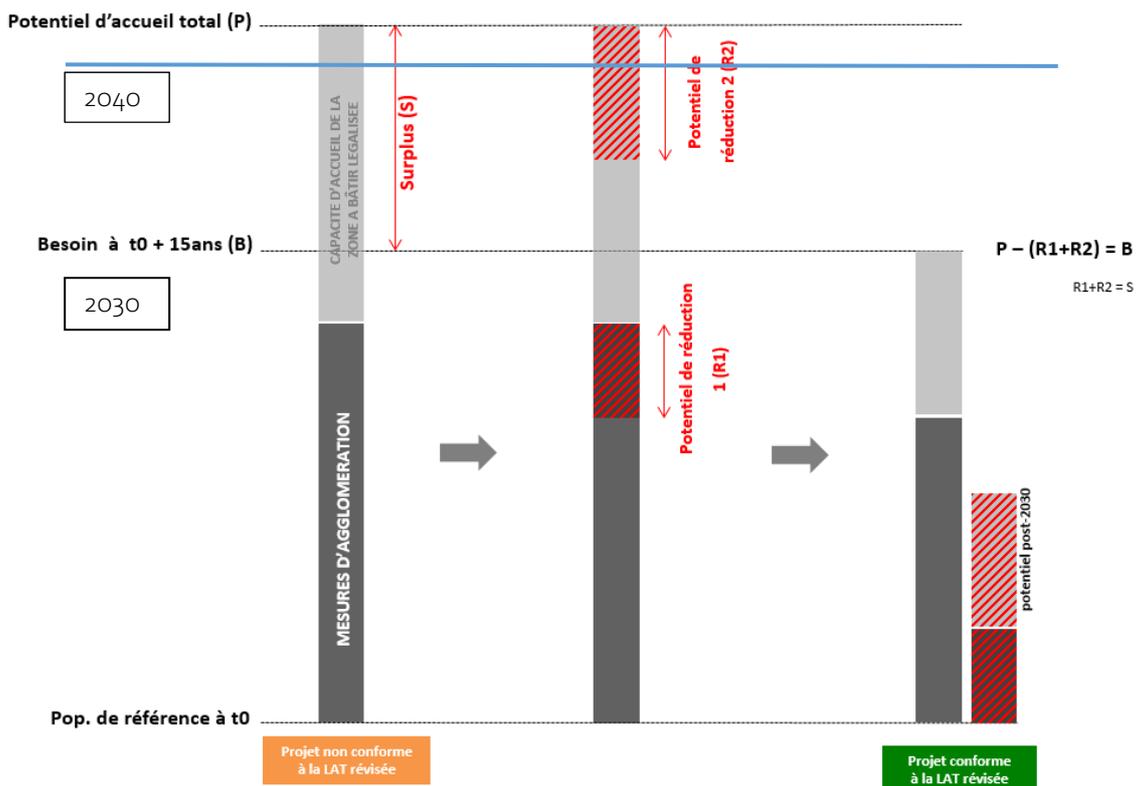


Figure 1 : Modalité théorique de mise en conformité de la partie opérationnelle d'un projet d'agglomération avec LAT

Chablais Agglo constituant un projet d'agglomération intercantonal, les modalités concrètes d'application de la LAT révisée sont basées sur les plans directeurs cantonaux vaudois et valaisan en cours d'adaptation pour le PDCn vaudois et de révision pour le PDCn valaisan. Dans les pages suivantes, la situation dans chaque canton ainsi que les exigences spécifiques à respecter sont décrites.

## CANTON DU VALAIS

### Modalités de dimensionnement de la zone à bâtir

La fiche de coordination C.1 du PDC VS en cours de révision vise à assurer le dimensionnement adéquat des zones à bâtir, et plus particulièrement des zones à bâtir dévolues à l'habitat (à savoir les zones d'habitation, les zones mixtes et les zones centrales), ainsi qu'à déterminer le périmètre d'urbanisation. Ce dernier comprend les zones à bâtir existantes et reflète l'évolution souhaitée en fonction des besoins pour les 25 à 30 prochaines années. Il correspond donc aux limites de l'extension à plus long terme des zones à bâtir et cette extension n'est pas prise en considération dans le calcul des besoins pour les 15 prochaines années.

Les zones à bâtir dévolues à l'habitat doivent être dimensionnées pour accueillir à l'horizon 2030 l'augmentation de population prévue, ainsi que l'augmentation des emplois (équivalents plein temps) localisés dans ces zones

Dans les communes avec une forte demande en terrains à bâtir, afin de garantir une occupation adéquate du sol tout en répondant aux besoins de la croissance démographique, le PDC-VS préconise une minimisation de l'emprise au sol des zones à bâtir au travers d'une urbanisation compacte et développée vers l'intérieur.

### Perspectives cantonales de croissance démographique

Le Valais connaît une des croissances démographiques les plus fortes en Suisse. Selon le scénario haut des projections démographiques de l'Office cantonal de statistique et de péréquation (OCSP), et sous réserve de l'actualisation des projections démographiques de l'Office fédéral de la statistique, le canton devrait, d'ici à 2030, connaître une croissance d'environ + 70'700 habitants et emplois.

### Détermination du besoin

Afin de déterminer le besoin en zone à bâtir des communes, la fiche C.1 se fonde sur les projections démographiques (période 2014-2030, scénario haut) de la sous-région de mobilité spatiale 2 (MS2), définie par l'OSCP, à laquelle elle appartient.

Concernant les communes valaisannes de Chablais Agglo, les projections démographiques les concernant sont décrites ci-dessous. Le projet d'agglomération visant à organiser le développement territorial par-delà les limites communales, une projection démographique identique pour tous les territoires de Chablais Agglo est retenue.

Communes	Régions MS2	Croissance démographique 2014-2030 Par Commune	Croissance démographique 2014-2030 Agglomération
Collombey-Muraz	Collombey – St-Gingolph	27%	20%
Massongex	Monthey – St-Maurice	18%	
Monthey	Monthey – St-Maurice	18%	

### Calcul du potentiel d'accueil et mise en parallèle avec le besoin

Le calcul du potentiel d'accueil ne porte que sur les parties de commune incluses dans le périmètre de l'agglomération.

Le potentiel d'accueil est déterminé sur la base de la surface totale en zones à bâtir dévolues à l'habitat, multipliée par la densité réelle ou médiane définie selon le type de commune (la plus dense étant déterminante). Le type de commune se réfère au type d'espace, défini dans le CCDT, auquel la commune appartient.

Dans les parties des communes valaisannes incluses dans le périmètre de Chablais Agglo, les densités de référence sont décrites ci-dessous.

Communes	Types de commune selon CCDT	Densité de référence	Valeur (m <sup>2</sup> / hab+emp)
Collombey-Muraz	Périurbain	Réelle	193
Massongex	Périurbain	Réelle	222
Monthey	Urbain	Réelle	99

Le besoin théorique d'une commune en zones à bâtir dévolues à l'habitat pour les 15 prochaines années (2030) est déterminé en multipliant le nombre prévu d'habitants et d'emplois supplémentaires ainsi que les habitants et emplois actuels par la densité de référence. Il est l'une des conditions justifiant l'inscription d'une nouvelle zone à bâti.

Le surplus théorique d'une commune est la surface de zones à bâtir dévolues à l'habitat qui dépasse ses besoins prévisibles pour les 15 prochaines années (2030). Il correspond à la différence entre la population potentielle (habitants et emplois) que pourrait accueillir l'ensemble des zones à bâtir dévolues à l'habitat homologuées de la commune (en ne prenant en compte qu'un tiers du potentiel de développement vers l'intérieur) et la population estimée en 2030 (habitants et emplois), multipliée par la densité de référence.

Sur la base des éléments décrits ci-dessus, aucun surplus de zones à bâtir dévolues à l'habitat n'est relevé pour Chablais Agglo à l'horizon 2030.

Communes*	Besoins théoriques en zones à bâtir dévolues à l'habitat entre 2014 et 2030 (ha)	Surplus théorique (ha)
Collombey-Muraz	34.8	-12.2
Massongex	7	-3.1
Monthey	37.1	-7.2

\* Seules les parties de communes incluses dans le périmètre de l'agglomération sont considérées

La mise en parallèle du besoin théorique et du potentiel d'accueil des zones à bâtir homologuées permet d'affirmer les éléments suivants :

- aucun dézonage n'est nécessaire à l'intérieur du périmètre de l'agglomération ;
- conformément aux dispositions de la LAT révisée, aucune nouvelle mise en zone à bâtir n'est admissible tant que le dimensionnement de la zone à bâtir à l'échelle cantonale n'est pas ajusté aux besoins des 15 prochaines années ; de plus, à l'avenir, l'inscription de nouvelles zones à bâtir dévolues à l'habitat ne pourra se faire que pour des cas exceptionnels sur la base d'un besoin identifié au niveau intercommunal, avec des conditions et exigences claires en matière de desserte en transports publics et d'accès, de densification et de disponibilité des terrains, et en garantissant la compensation à l'échelle cantonale ;
- l'augmentation de la capacité d'accueil des zones à bâtir dévolues à l'habitat doit donc se faire à l'intérieur de l'emprise des zones à bâtir existantes par exemple en augmentant les droits à bâtir ou en faisant évoluer des zones aujourd'hui non dévolues à de l'habitat pour les orienter vers davantage de mixité ;
- les pistes relatives aux extensions futures du périmètre d'urbanisation sont mentionnées à titre indicatif par ChablaisAgglo 3.

### Conformité de ChablaisAgglo 3

Compte tenu de ce qui précède, l'ensemble des mesures d'urbanisations portées par les communes valaisannes dans le cadre du projet de 3<sup>e</sup> génération peuvent être concrétisées d'ici à 2030. En effet, la totalité des mesures d'urbanisation consiste en :

- la densification de zones à bâtir dévolues à l'habitat existant (passage de zones de faible densité à des zones de densité plus importante) ;
- l'évolution de zones existantes monofonctionnelles vers davantage de mixité (p.ex. transformation de zones artisanales en zones mixtes).

## CANTON DE VAUD

### Un potentiel d'accueil en habitants redimensionné

Les modalités d'application de la LAT révisée sont décrites dans le projet de 4<sup>e</sup> adaptation du Plan directeur cantonal (PDCn<sup>4</sup>) actuellement en cours d'adoption par le Grand Conseil, et plus précisément dans la mesure A11 « Zones d'habitation et mixtes », qui impose aux communes de vérifier l'adéquation entre leur capacité d'accueil en habitants et la croissance démographique maximale accordée.

Pour définir les besoins du Canton en zone à bâtir pour les 15 prochaines années, le PDCn se base sur un scénario démographique prévoyant l'accueil de 185'000 nouveaux habitants d'ici 2030 à l'échelle cantonale pour atteindre 940'000 habitants en 2030 et 1'040'000 en 2040.

Conformément à l'objectif de favoriser le développement des centres et des agglomérations, le PDCn propose des croissances annuelles différenciées en fonction du type de commune.

Pour les communes vaudoises, la programmation des mesures d'urbanisation leur permettra d'échelonner leur mise en œuvre de manière réaliste, selon les besoins à 15 et 25 ans.

Ainsi, pour la partie vaudoise de Chablais Agglo, la croissance démographique maximale autorisée à l'intérieur du périmètre compact de l'agglomération entre 2014 et 2030 est de + 5'440 habitants. Le dimensionnement de la zone à bâtir doit correspondre à ce développement.

Entre 2031 et 2040 la croissance prévue est de 250 habitants par an, ce qui représente un total de 7'940 nouveaux habitants pour la période 2014-2040.

Hors du périmètre compact, les zones à bâtir sont soumises à la mesure A11 du PDCn relative aux « villages et quartiers hors centre ».

L'attribution désormais par le Plan directeur cantonal d'un potentiel de croissance au périmètre compact ainsi que la valorisation du potentiel de densification et des réserves en zones à bâtir existantes, ont influencé la définition des horizons temporels des mesures d'urbanisation. Le potentiel d'accueil total doit en effet correspondre aux perspectives de croissance démographique attribuées par le PDCn (mesure A11) à l'horizon 2030.

Pour parvenir à un potentiel d'accueil conforme à la croissance démographique maximale allouée par le PDCn, différentes actions sont préconisées :

- Les mesures d'urbanisation du projet de 3<sup>e</sup> génération sont priorisées<sup>2</sup> en fonction de :
  - leur affectation actuelle : les mesures sises en zone à bâtir sont privilégiées ;
  - leur disponibilité foncière : les mesures pour lesquelles les communes ont des garanties de réalisation de la part des propriétaires sont privilégiées ;
  - leur cohérence territoriale : les mesures proches des transports publics performants et n'entrant pas en conflit avec les concepts nature et paysage sont privilégiées ;
  - leur état d'avancement : les mesures les plus avancées au niveau de leur procédure sont privilégiées.

<sup>2</sup> Par « priorisation des mesures d'urbanisation », il est entendu un phasage de la planification entre les mesures pouvant être réalisées dans les 15 prochaines années (entre 2016 et 2030) et celles devant être reportées à l'horizon 2030-2040.

- Parmi les réserves à bâtir et le potentiel de densification, certaines parcelles ont été identifiées comme pouvant faire l'objet de mesures de restrictions à la construction afin de réduire leur potentiel d'accueil, sans que cela n'entre en contradiction avec les dispositions de la LAT :
  - secteurs présentant des conflits potentiels avec les territoires de la « plaine ouverte », définis dans le volet « paysage » comme des espaces essentiels à la perception de l'identité géographique du Chablais ;
  - secteurs présentant des conflits potentiels avec les pieds de coteau, identifiés par le volet « paysage » comme des espaces devant être ménagés afin de préserver la fonction de transition entre la plaine et la montagne ;
  - secteurs à proximité immédiate de valeurs patrimoniales significatives (par exemple Château d'Aigle) ;
  - secteurs non desservis par les réseaux ferroviaires les plus performants selon les développements prévus dans le cadre de l'agglomération (CFF + AOMC).

Ces actions correspondent à la mise en œuvre du concept « maîtrise de l'urbanisation » développé dans le cadre de ChablaisAgglo 3. Elles seraient effectives dans le cadre des révisions des planifications communales qui devront soumettre leur projet à l'approbation du Canton au plus tard le 30 juin 2021.

D'entente avec le SDT-VD et les communes concernées, l'application conjointe des actions décrites ci-avant permet d'adapter le potentiel d'accueil du périmètre compact de l'agglomération en conformité à la LAT et au PDCn.

#### **Maturité des mesures et potentiel d'accueil à l'horizon 2030**

Afin d'ajuster les horizons temporels des mesures d'urbanisation (plans d'affectation), leur degré de maturité a été établi en fonction de critères de faisabilité et de l'état d'avancement de la mise en œuvre.

Chaque mesure d'urbanisation de ChablaisAgglo 2 et les nouvelles mesures de ChablaisAgglo 3 ont été analysées selon des critères de faisabilité (état d'avancement de la mesure) :

- les mesures réalisées (en vigueur) ;
- les mesures engagées à un stade très avancé, tel que l'enquête publique ;
- les mesures non engagées (stade d'examen préalable, d'étude ou d'intention).

Dans le but de faire correspondre la capacité d'accueil aux perspectives de croissance démographique de 5'440 nouveaux habitants attribués par le PDCn à l'horizon 2030 au sein du périmètre compact, le potentiel d'accueil en habitants à l'horizon 2030 est défini en quatre groupes :

- potentiel de densification et des réserves en zone à bâtir existantes à fin 2013 : 3'977 habitants ;
- potentiel des mesures réalisées (en vigueur) : 689 habitants (3 mesures) ;
- potentiel des mesures engagées: 1'000 nouveaux habitants (3 mesures) ;
- potentiel des mesures non engagées (PA2 et nouvelles mesures PA3) : 801 habitants (9 mesures dont les révisions de PGA comprenant les mesures de restriction de l'urbanisation).

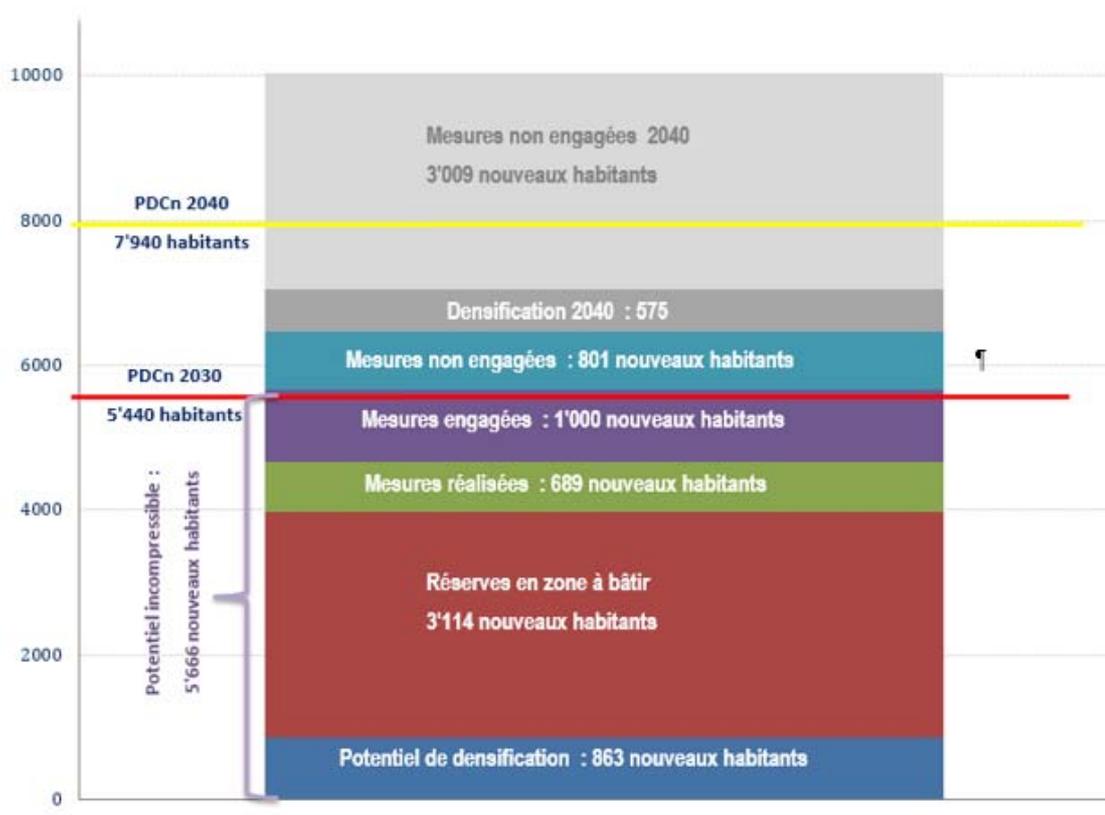
Le potentiel d'accueil des trois premiers groupes est qualifié d'incompressible. Il intègre les mesures d'urbanisation inscrites dans le PA3 (soit les mesures du PA2 et les nouvelles mesures du PA3).

Conformément à la LAT, la densification doit être privilégiée. Ainsi, le potentiel de densification (conformément aux directives fédérales sur les zones à bâtir, seul 1/3 de ce potentiel est pris en compte dans le dimensionnement de la zone à bâtir pour les 15 prochaines années) et les réserves à bâtir doivent être mobilisés en priorité.

Les réserves à bâtir établies à partir du bilan des réserves constitué par le canton en collaboration avec les communes sur la base des règlements en vigueur, correspondent aux :

- terrains non bâtis affectés en zone à bâtir ;
- terrains partiellement libres affectés en zone à bâtir (pouvant encore accueillir un bâtiment supplémentaire de gm x gm).

Le potentiel en habitants des mesures non engagées (4e groupe) vient compléter le potentiel incompressible aux horizons 2030 et 2040.



### Un potentiel d'accueil en emplois à gérer

Les dynamiques territoriales analysées confirment le rôle moteur de Chablais Agglo pour l'économie de la région. Le potentiel d'accueil d'emplois, à l'horizon 2030, se situe à plus 2'700 emplois supplémentaires avec un ratio à 0,5 emploi par habitant sur la partie vaudoise.

Pour les zones d'activités, un système de gestion devra être élaboré en concertation avec les dispositifs définis par les deux cantons en réponse aux exigences de la LAT révisée et de l'art. 30a OAT.

Il conviendra de mettre en place une organisation permettant de rendre le système de gestion fonctionnel. Font par exemple partie des tâches incombant à la gestion des zones d'activités économiques :

- l'établissement d'un diagnostic, notamment l'inventaire des réserves ;
- la tenue d'une vue d'ensemble régionale ;
- le pilotage actif de l'utilisation des zones d'activités, dans l'optique également de l'exploitation des synergies potentielles.

La gestion des zones d'activités économiques peut être opérée par le Canton lui-même ou être déléguée à des espaces fonctionnels, des régions, voire à des tiers en tant que mission publique avec obligation de rendre compte au canton. Pour le reste, les particularités régionales peuvent être prises en considération.

### Conformité de ChablaisAgglo 3

Le potentiel d'accueil réduit du projet d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération décrit ci-dessus présente un surplus de +15.2% par rapport à l'enveloppe allouée par la mesure A11 du PDCn. Le SDT-VD a admis d'examiner ces projets car il considère ce surplus comme une « marge de manœuvre » permettant à la partie vaudoise de l'agglomération de pallier à d'éventuels imprévus rendant impossible la réalisation de certaines mesures d'urbanisation prévues.

C'est dans le cadre de la révision des PGA que les réserves seront actualisées et donc réduite (conformément à la mesure MU : maîtrise de l'urbanisation).

**Dans tous les cas, la croissance démographique maximale ne peut être dépassée et les plans d'affectation ne seront légalisés que jusqu'à concurrence de l'enveloppe attribuée par la mesure A11 du PDCn (5'440 habitants).**

La liste des mesures d'urbanisation à mettre en œuvre sera régulièrement mise à jour par le SDT-VD, grâce à un **système de suivi**, transparent et souple, permettant un monitoring périodique, en collaboration avec les communes concernées, afin de :

- stimuler la réalisation du potentiel de densification et des réserves en zone à bâtir ;
- garantir la concrétisation des projets prévus dans le PA3 ;
- arbitrer les éventuels ajustements nécessaires ou souhaités par les communes pour répondre à la réalité du terrain ;
- éviter un dépassement de la croissance démographique maximale attribuée par la mesure A11 du PDCn.

Ce système de suivi permettra d'ajuster les horizons temporels des mesures d'urbanisation en coordination avec la gestion des nouvelles zones à bâtir et des emprises sur les SDA au niveau cantonal (mesure F12 du PDCn).

Le tableau détaillé des mesures d'urbanisation de ChablaisAgglo 3 priorisées se trouve dans la note « **Centralités vaudoises de Chablais Agglo3 – conformité à la LAT et au PDCn VD** » en annexe 2.

# 4 STRATÉGIE SECTORIELLE MOBILITÉ

## 4.1 Stratégie TIM

Le système de transports de l'agglomération est actuellement fortement axé sur les **transports individuels motorisés**. Il s'agit alors de réduire le trafic dans les centres urbains et de favoriser un **report modal** vers les transports publics et les réseaux de mobilité douce. Pour ce faire, le transit sur l'autoroute est priorisé, le trafic dans les centres est limité, et l'offre en stationnement est coordonnée avec la desserte en transports publics.

### 4.1.1 Evolutions et compléments nécessaires

#### Eléments du projet de 2<sup>e</sup> génération reconduits

- L'autoroute assure une desserte de qualité du territoire grâce à ces trois jonctions et le trafic de transit et le trafic de et vers l'agglomération utilisent l'autoroute en priorité.
- Le réseau routier principal dessert chaque localité entre elles et depuis l'autoroute.
- Le réaménagement des centres de localité est reconduit afin d'améliorer la qualité de vie tout en incitant le trafic de transit à utiliser des infrastructures mieux adaptées.
- La coordination sur l'ensemble de l'agglomération des politiques de stationnement est l'une des clés en vue d'un report modal.

#### Compléments nécessaires

- La sécurisation des jonctions autoroutières et des points critiques du réseau est primordiale afin d'assurer des itinéraires sûrs pour l'ensemble des usagers.
- L'amélioration des entrées de localité permet la priorisation des transports publics notamment.
- La politique de stationnement de l'agglomération est mise en relation avec le développement du réseau de transports publics d'agglomération. Une rationalisation de l'offre en stationnement est également envisagée par la réalisation de parkings en ouvrage en dehors des centres des localités afin d'une part de réduire le trafic lié à la recherche de place et d'autre part de requalifier l'espace public au profit de la mobilité douce notamment.

### 4.1.2 Objectifs

#### 11. Réduire le transit à l'intérieur des centralités et territoires de projet

##### par l'autoroute :

- en assurant une liaison nord/ sud de qualité pour le trafic automobile et le raccordement aux grands centres suisses et européens ;
- en optimisant l'utilisation des trois jonctions autoroutières réparties de manière judicieuse ;
- en permettant une accessibilité optimale de l'agglomération ;
- en gérant le trafic national et régional de transit par l'autoroute ;
- en desservant chaque localité efficacement depuis l'autoroute.

**par le réseau routier principal :**

- en garantissant une liaison efficace de l'ensemble des communes de l'agglomération entre elles.
- en assurant les liaisons avec les vallées voisines et les stations.
- en augmentant les possibilités de franchissement du Rhône.

**12. Aménager les centralités et territoires de projets****Avec une modération générale du trafic :**

- en aménageant le réseau routier secondaire pour éviter les reports de trafic et limiter les nuisances ;
- en reportant le trafic de transit sur l'autoroute et le réseau principal par la mise en place de schémas de circulation efficaces ;
- en préservant ces secteurs des nuisances liées au trafic par l'aménagement des entrées de localité et par une planification adaptée des régimes de circulation ;
- en modérant le trafic des centres, des traversées et des quartiers par leur réaménagement pour réduire les vitesses de circulation ;
- en proposant des aménagements des centralités et des territoires de projet qui réduisent le trafic de transit.

**Avec des entrées de villes en faveur des TP :**

- en donnant la priorité aux bus sur les axes d'entrées de villes et de distribution à Monthey, Collombey et Aigle ;
- en aménageant les entrées de localité en priorité pour les transports publics.

**13. Sécuriser et revaloriser les secteurs sensibles****En général :**

- en sécurisant les sorties d'autoroute et les axes principaux ;
- en garantissant la sécurité de l'ensemble des usagers en traversée de localité et dans les zones résidentielles ;
- en étudiant les points critiques du réseau de l'agglomération ;
- en limitant les nuisances.

**14. Mettre en place une politique globale de gestion de la mobilité et du stationnement à l'échelle de l'agglomération****En général :**

- en limitant l'offre en stationnement privé (notamment sur le lieu de travail) dans les règlements communaux ;
- en harmonisant les réglementations en matière de stationnement ;
- en coordonnant, sur l'ensemble de l'agglomération, les politiques de stationnement ;
- en coordonnant la politique de stationnement de l'agglomération avec le développement du réseau de transports publics d'agglomération ;
- en réalisant des parkings en ouvrage en dehors des centres de localités afin de réduire le trafic lié à la recherche de stationnement et d'élargir l'espace public, notamment pour la mobilité douce ;
- en coordonnant l'aménagement du territoire avec une politique de stationnement adaptée afin d'éviter de générer un trafic inapproprié dans les centralités et territoires de projets.

## Conformité aux exigences des planifications supérieures

### Niveau fédéral

#### Projet de territoire Suisse

La stratégie *TIM* respecte la stratégie 3 du Projet de territoire Suisse "*Coordonner transports, énergie et développement territorial*": Ce dernier fixe plusieurs axes d'actions concernant le réseau routier qui sont :

- Faire concorder le développement du système des transports et le développement territorial,
- Améliorer les liaisons internationales,
- Optimiser le trafic d'agglomération,
- Gérer les conflits entre le trafic de transit, le trafic national et la desserte régionale.

### Niveau cantonal

#### PDCn VD (4<sup>e</sup> adaptation)

La stratégie *TIM* respecte la stratégie et mesure suivantes du PDCn VD :

- Stratégie A : Coordonner mobilité, urbanisation et environnement (mesures A22 : Réseaux routiers et A25 : Politique de stationnement et plan de mobilité)

#### PDC VS (en cours de révision)

La stratégie *TIM* respecte la fiche de coordination suivante du PDC VS :

- Fiche de coordination D : Mobilité et infrastructures de transport (fiche D.4 : Réseaux routiers)

# CHABLAIS AGGLO

## Stratégie TIM (transports individuels motorisés)

### Objectif 11: Réduire le transit à l'intérieur des centralités et territoires de projet.

#### ○ Par l'autoroute

- en assurant une liaison nord/ sud de qualité pour le trafic automobile et le raccordement aux grands centres suisses et européens.
- en optimisant l'utilisation des trois jonctions autoroutières réparties de manière judicieuse.
- en permettant une accessibilité optimale de l'agglomération.
- en gérant le trafic national et régional de transit par l'autoroute.
- en desservant chaque localité efficacement depuis l'autoroute.

#### ▬ Par le réseau routier principal

- en garantissant une liaison efficace de l'ensemble des communes de l'agglomération entre elles.
- en assurant les liaisons avec les vallées voisines.
- en augmentant les possibilités de franchissement du Rhône.

### Objectif 12: Aménager les centralités et territoires de projets.

#### ■ Avec une modération générale du trafic

- en aménageant le réseau routier secondaire pour éviter les reports de trafic et limiter les nuisances.
- en reportant le trafic sur l'autoroute et le réseau principal par la mise en place de schémas de circulation efficace.
- en préservant ces secteurs des nuisances liées au trafic par l'aménagement des entrées de localité et par une planification adaptée des régimes de circulation.
- en modérant le trafic des centres, des traversées et des quartiers par leur réaménagement pour réduire les vitesses de circulation.
- en proposant des aménagements des centralités et territoires de projet qui réduisent le transit.

#### ■ Avec des entrées de villes en faveur des TP

- en donnant la priorité aux bus sur les axes d'entrées de villes et de distribution à Monthey, Collombey et Aigle.
- en aménageant les entrées de localité en priorité pour les transports publics.

### Objectif 13: Sécuriser et revaloriser les secteurs sensibles.

#### ✱ En général

- en sécurisant les sorties d'autoroute et les axes principaux.
- en garantissant la sécurité de l'ensemble des usagers en traversée de localité et dans les zones résidentielles.
- en étudiant les points critiques du réseau de l'agglomération.
- en limitant les nuisances.

### Objectif 14: Mettre en place une politique globale de gestion de la mobilité et du stationnement à l'échelle de l'agglomération.

#### P En général

- en limitant l'offre en stationnement privé (notamment sur le lieu de travail) dans les règlements communaux.
- en harmonisant les réglementations en matière de stationnement.
- en coordonnant, sur l'ensemble de l'agglomération, les politiques de stationnement.
- en coordonnant la politique de stationnement de l'agglomération avec le développement du réseau de transports publics d'agglomération.
- en réalisant des parkings en ouvrage en dehors des centres de localité afin de réduire le trafic lié à la recherche de stationnement et redonner de l'espace public notamment pour de la mobilité douce.
- en coordonnant l'aménagement du territoire avec une politique de stationnement adaptée afin d'éviter de générer un trafic inapproprié dans les centralités et territoires de projets.

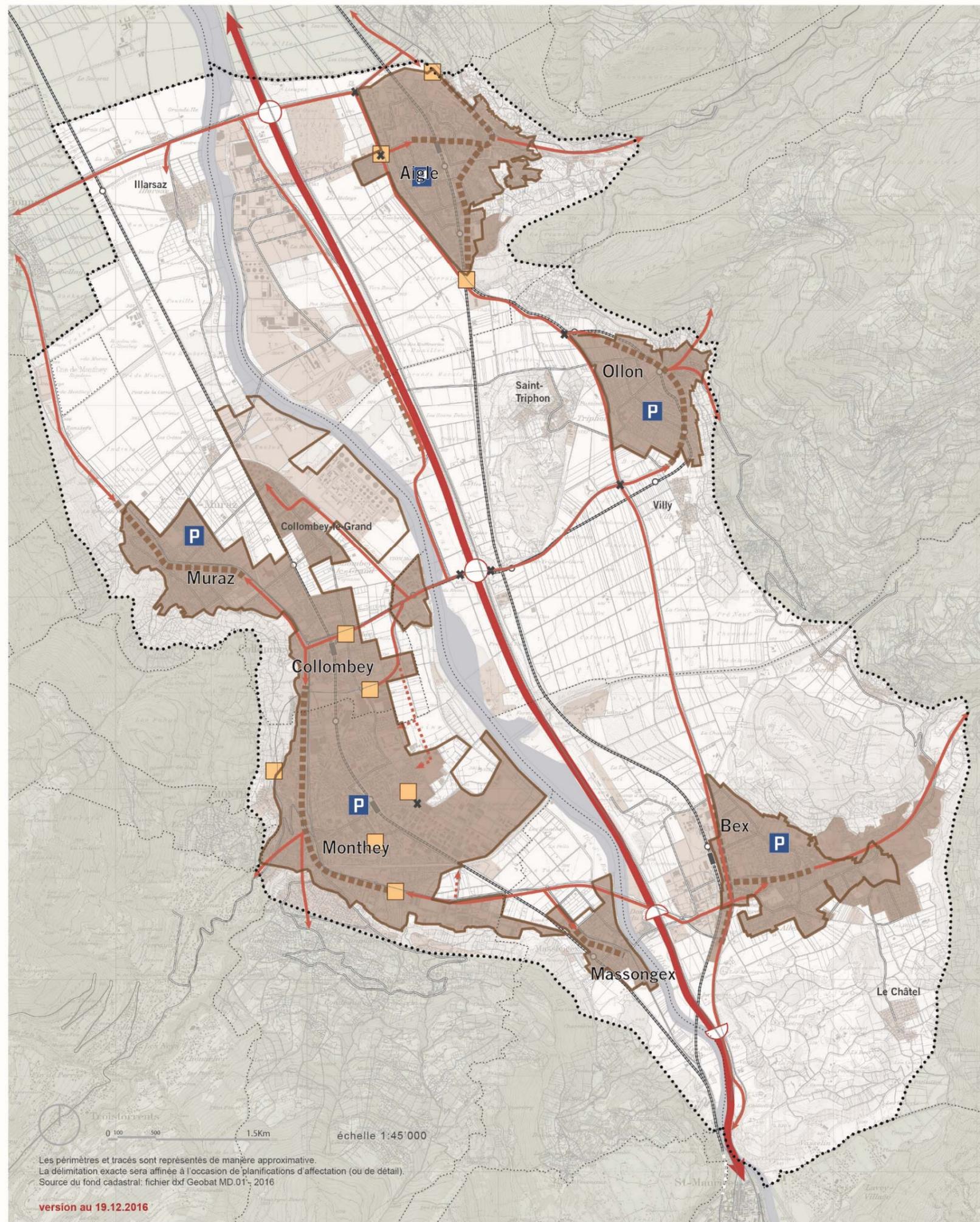
- ..... Périmètre de Chablais Agglo
- ▬ Périmètre compact d'agglomération (VD) et Périmètre d'urbanisation (VS)
- ..... Périmètre communal
- Zone à bâtir
- Rhône
- ▬ Interface de transport public majeure
- Réseau routier principal
- Chemin de fer
- ▬ Ligne de bus

( 7.3 )  
( 7.9 )  
( 8.1 )

( 1.1 ) ( 7.1 )  
( 1.2 ) ( 7.2 )  
( 1.3 ) ( 7.4 )  
( 1.4 ) ( 7.5 )  
( 1.5 ) ( 7.6 )  
( 7.7 )  
( 7.8 )  
( 7.9 )  
( 7.10 )  
( 7.12 )  
( 7.13 )

( 1.1 ) ( 4.2 ) ( 7.1 ) ( 8.1 )  
( 1.2 ) ( 4.3 ) ( 7.2 ) ( 8.2 )  
( 4.4 ) ( 7.4 )  
( 4.5 ) ( 7.5 )  
( 4.6 ) ( 7.6 )  
( 4.8 ) ( 7.7 )  
( 4.9 ) ( 7.10 )  
( 7.11 )  
( 7.12 )

( GM1 ) ( 10.1 )  
( GM2 ) ( 10.2 )  
( GM3 )  
( GM4 )  
( GM5 )



Les périmètres et tracés sont représentés de manière approximative.  
La délimitation exacte sera affinée à l'occasion de planifications d'affectation (ou de détail).  
Source du fond cadastral: fichier dxf Geobat MD.01 - 2016

version au 19.12.2016

## 4.2 Stratégie TP

L'agglomération du Chablais bénéficie d'une **densité infrastructurelle importante** (lignes de chemins de fer nationales et régionales, autoroute, routes cantonales), et joue un rôle important dans l'interconnexion de ses vallées latérales, de la région lémanique et du Valais central. Dans cette optique, il s'agit de tirer profit des infrastructures existantes et de les faire évoluer afin de **renforcer et améliorer la desserte en transports publics de l'agglomération** (réorganisation et réaménagement de certains axes, limitation du trafic dans certains secteurs, optimisation des infrastructures ferroviaires et création de nouvelles haltes, mise en place d'un réseau de bus d'agglomération profitant des réorganisations prévues sur le réseau routier, ...).

### 4.2.1 Bilan du PA2 et compléments nécessaires

#### Eléments du projet de 2<sup>e</sup> génération reconduits

- Le projet de restructuration de la ligne AOMC, à l'époque encore à l'étude.
- La réalisation de nouvelles haltes sur la ligne Regionalps à Clos-Donroux et à aux Perraires (Muraz). La première est liée au nouveau tracé AOMC. L'horizon de mise en oeuvre de la 2<sup>e</sup> n'est pas arrêté.
- L'amélioration des interfaces et des P+Rail des gares de Monthey, Collombey-Corbier, Bex, Aigle.
- La mise en œuvre d'un bus d'agglomération. Le projet esquissé dans le cadre de ChablaisAgglo 2 restait sommaire et indicatif.

#### Compléments nécessaires

- Le projet de restructuration de la ligne AOMC, à l'époque encore à l'étude ; depuis lors, les études de détail menées en 2013-2014 ont permis d'affiner le projet et de préciser le nouveau tracé à Collombey et Monthey (qui diffère de la variante présentée dans le cadre de ChablaisAgglo 2). Le dossier a été déposé auprès de la Confédération fin 2014 pour un financement dans le cadre du FIF, avec une mise en service envisagée dès 2020. Les études menées sur la même période entre Aigle et Collombey, visant à permettre le renforcement souhaité des cadences et à optimiser les vitesses, ont également permis de préciser les interventions et de planifier leur réalisation. La stratégie TP du projet de 3<sup>e</sup> génération s'inscrit dans l'optique d'accompagner, par des mesures appropriées, ces développements majeurs de la ligne AOMC. Celles-ci portent également sur la valorisation des espaces libérés par l'ancien tracé.
- La réalisation de nouvelles haltes sur la ligne Regionalps à Clos-Donroux et à aux Perraires (Muraz). La première est liée au nouveau tracé AOMC. L'horizon de mise en œuvre de la 2<sup>e</sup> n'est pas arrêté. La stratégie TP de ChablaisAgglo 3 reprend ces projets.
- L'amélioration des interfaces et des P+Rail des gares de Monthey, Collombey-Corbier, Bex, Aigle. La stratégie TP du projet de 3<sup>e</sup> génération reprend ces projets en cohérence avec l'évolution des projets de nouveau tracé AOMC et de développement de la ligne Regionalps, ainsi qu'avec les stratégies développées dans les autres thématiques (modes doux, urbanisation, etc.). L'amélioration d'autres interfaces ferroviaires est également prévue en vue de compléter le dispositif global.
- La mise en œuvre d'un bus d'agglomération. Le projet esquissé dans le cadre de ChablaisAgglo 2 restait sommaire et indicatif. Depuis lors, les études menées en 2014-2015 ont permis de définir un projet de desserte bus pour l'agglomération. Ce projet a été présenté à l'OFT début 2016. Les démarches de validation et de planification se poursuivent en vue d'une mise en service envisagée en 2019.
- La stratégie TP de ChablaisAgglo 3 intègre également les évolutions récentes de la planification ferroviaire concernant la ligne du Simplon et les lignes ferroviaires secondaires (AL, ASD, BVB, AOMC), ainsi que la restructuration du réseau de bus régional planifiée à l'horizon 2019.

## 4.2.2 Objectifs

### 15. Renforcer l'accessibilité ferroviaire de l'Agglomération

**Depuis le réseau ferroviaire national et international (ligne du Simplon) à partir des gares d'Aigle, Bex et Monthey :**

- en assurant une desserte de l'agglo par les trains nationaux 2 fois par heure ;
- en consolidant le statut de la gare d'Aigle comme point d'accès ferroviaire principal de l'agglo depuis le réseau ferroviaire national ;
- en consolidant le statut des gares d'Aigle, Bex et Monthey comme points d'accès ferroviaire complémentaires de l'agglo depuis le réseau ferroviaire régional.

### 16. Connecter les vallées et territoires voisins par le train

**Depuis le réseau ferroviaire national et international (ligne du Simplon) à partir des gares d'Aigle, Bex et Monthey :**

- en densifiant la desserte régionale (ferroviaire et bus), depuis les gares régionales ;
- en interconnectant les dessertes ferroviaires à toutes les échelles du territoire (nationales, d'agglomération et régionales) ;
- en développant et en organisant les dessertes régionales, en complémentarité optimale avec la desserte d'agglo et en interconnexion avec les nœuds ferroviaires nationaux et régionaux ;
- en soutenant l'objectif d'une revitalisation de la ligne Sud Léman et d'une connexion ferroviaire avec le Léman Express.

### 17. Assurer une desserte complète mais différenciée, sur tout le territoire de l'agglomération, des transports publics

**Avec un bus d'agglomération, en lien avec le développement urbain :**

- en assurant une desserte fréquente et régulière des périmètres urbains denses ;
- en assurant des liaisons régulières entre localités, en complémentarité avec le réseau régional ;
- en assurant une bonne couverture de la desserte des zones d'activités, des hameaux, et des coteaux ;
- en augmentant les possibilités de franchissement du Rhône.

**Avec des interfaces articulant les réseaux de transport :**

- en assurant des nœuds d'échange efficaces entre les différents réseaux de transports ;
- en renforçant la cadence sur la ligne AOMC avec nouveau tracé structurant et de nouvelles haltes à Collombey-Muraz et Monthey ;
- en renforçant les cadences et en créant de nouvelles haltes sur la ligne Régionals ;
- en affirmant la fonction de nœud d'interconnexion complémentaire des réseaux ferroviaires et bus des haltes ferroviaires du Corbier et d'Ollon ;
- en améliorant et en valorisant la desserte ferroviaire de l'agglomération depuis les autres haltes ferroviaires (existante ou nouvelles/déplacées) ;
- en réduisant les temps de parcours Aigle-Collombey-Muraz-Monthey.

## 18. Rendre les transports publics plus efficaces, accessibles et attractifs

### Aux entrées de ville :

- en régulant le trafic en entrées de ville afin de favoriser une circulation fluide à l'intérieur de la ville ;
- en créant des dispositifs de gestion du trafic (voie réservée, feux prioritaires, etc.) en entrées de ville et sur les axes urbains fortement chargés.

### Aux parkings P+R complémentaires :

- en proposant des possibilités de stationnement P+R dans les principaux nœuds de transports publics ;
- en veillant à une réglementation et une tarification cohérente avec la politique de stationnement globale ;
- en incitant à privilégier en premier lieu les autres possibilités de rabattement (bus régionaux, vélos,...).

### Une organisation multimodale des circulations afin d'assurer l'efficacité du réseau :

- en créant des dispositifs de gestion du trafic (voie réservée, feux prioritaires,) en entrée de ville et sur les axes urbains fortement chargés afin d'assurer une progression efficace des TP urbains et régionaux ;
- en adoptant sur les réseaux routiers communaux des principes d'aménagement urbain favorables aux bus (règles de priorité dans les carrefours, gabarits, dispositifs, modérateurs) ;
- en aménageant des interfaces multimodales nécessitant l'adaptation des équipements, une optimisation des échanges, une bonne diffusion piétonne et cyclable dans les quartiers alentours et un traitement de qualité de l'espace public.

## 19. Améliorer le service à l'utilisateur

### En général :

- en favorisant une adaptabilité rapide et optimale de la desserte des bus d'agglo aux évolutions de la demande et de l'urbanisation ;
- en mettant en place une politique tarifaire unifiée et attractive, en cohérence avec les autres politiques de tarification (stationnement, VLS, etc.) ;
- en développant des offres et des produits tarifaires favorisant l'intermodalité ;
- en mettant en œuvre une stratégie de communication et de promotion suivie et concertée.

## Conformité aux exigences des planifications supérieures

### Niveau fédéral

#### Projet de territoire Suisse

La stratégie *TP* respecte la stratégie 3 du Projet de territoire Suisse "*Coordonner transports, énergie et développement territorial*". Ce dernier fixe plusieurs axes d'actions concernant le réseau routier qui sont :

- Faire concorder le développement du système des transports et le développement territorial,
- Optimiser les connexions entre les espaces urbains,
- Améliorer les liaisons internationales,
- Exploiter la complémentarité des modes de transport selon leurs atouts respectifs,
- Créer des conditions spatiales propres à favoriser les économies d'énergie,
- Optimiser le trafic d'agglomération.

### Niveau cantonal

#### PDCn VD (en vigueur et 4<sup>e</sup> adaptation en cours)

La stratégie *TP* respecte la stratégie et mesure suivantes du PDCn VD :

- **Stratégie A : Coordonner mobilité, urbanisation et environnement** (mesures A21 : Infrastructures de transports publics et A24 : Interfaces de transport de voyageurs).

#### PDC VS (en cours de révision)

La stratégie *TP* respecte la fiche de coordination suivante du PDC VS :

- **Fiche de coordination D : Mobilité et infrastructures de transport** (fiches D.1 : Transports publics ; D.2 : Interfaces d'échanges modaux ; D.3 : Réseaux ferroviaires).

# CHABLAIS AGGLO

## Stratégie TP (transports publics)

### Objectif 15: Renforcer l'accessibilité ferroviaire de l'Agglomération.

Depuis le réseau ferroviaire national et international (ligne du Simplon) à partir des gares d'Aigle, Bex et Monthey:

- en assurant une desserte de l'agglomération par les trains nationaux 2 fois par heure.
- en consolidant le statut de la gare d'Aigle comme point d'accès ferroviaire principal de l'agglomération depuis le réseau ferroviaire national.
- en consolidant le statut des gares d'Aigle, Bex et Monthey comme points d'accès ferroviaire complémentaires de l'agglomération depuis le réseau ferroviaire régional.

### Objectif 16: Connecter les vallées et territoires voisins par le train.

Depuis le réseau ferroviaire national et international (ligne du Simplon) à partir des gares d'Aigle, Bex et Monthey

- en densifiant la desserte régionale (ferroviaire et bus), depuis les gares régionales.
- en interconnectant les dessertes ferroviaires à toutes les échelles du territoire (nationales, d'agglomération et régionales).
- en développant et en organisant les dessertes régionales (ferroviaires et bus), en complémentarité optimale avec la desserte d'agglomération et en interconnexion avec les nœuds ferroviaires nationaux et régionaux.
- en soutenant l'objectif d'une revitalisation de la ligne Sud Léman et d'une connexion ferroviaire avec le Léman Express.

### Objectif 17: Assurer une desserte complète mais différenciée, sur tout le territoire de l'agglomération, des transports publics.

Avec un bus d'agglomération, en lien avec le développement urbain

- en assurant une desserte fréquente et régulière des périmètres urbains denses.
- en assurant des liaisons régulières entre localités, en complémentarité avec le réseau régional.
- en assurant une bonne couverture de la desserte des zones d'activités, des hameaux et des coteaux.
- en augmentant les possibilités de franchissement du Rhône.

Avec des interfaces articulant les réseaux de transport

- en assurant des nœuds d'échange efficaces entre les différents réseaux de transports.
- en renforçant la cadence sur la ligne AOMC avec nouveau tracé structurant et de nouvelles haltes à Collombey-Muraz et Monthey.
- en renforçant les cadences et en créant de nouvelles haltes sur la ligne Régionals.
- en affirmant la fonction de nœud d'interconnexion complémentaire des réseaux ferroviaires et bus des haltes ferroviaires du Corbier et d'Ollon.
- en améliorant et en valorisant la desserte ferroviaire de l'agglomération depuis les autres haltes ferroviaires (existantes ou nouvelles/déplacées).
- en réduisant les temps de parcours Aigle-Collombey-Muraz-Monthey.

### Objectif 18: Rendre les transports publics plus efficaces, accessibles et attractifs.

Aux entrées de ville

- en régulant le trafic en entrées de ville afin de favoriser une circulation fluide à l'intérieur de la ville.
- en créant des dispositifs de gestion du trafic (voie réservée, feux prioritaires, etc.) en entrées de ville et sur les axes urbains fortement chargés.

Aux parkings P+R complémentaires

- en proposant des possibilités de stationnement P+R dans les principaux nœuds de transports publics.
- en veillant à une réglementation et une tarification cohérente avec la politique de stationnement globale.
- en incitant à privilégier en premier lieu les autres possibilités de rabattement (bus régionaux, vélos,...).

Une organisation multimodale des circulations

- en créant des dispositifs de gestion du trafic (voie réservée, feux prioritaires, etc.) en entrée de ville et sur les axes urbains fortement chargés afin d'assurer une progression efficace des TP urbains et régionaux.
- en adoptant sur les réseaux routiers communaux des principes d'aménagement urbain, favorables aux bus (règles de priorité dans les carrefours, gabarits, dispositif modérateur).
- en aménageant des interfaces multimodales nécessitant l'adaptation des équipements, une optimisation des échanges, une bonne diffusion piétonne et cyclable dans les quartiers alentours et un traitement de qualité de l'espace public.

### Objectif 19: Améliorer le service à l'utilisateur.

En général

- en favorisant une adaptabilité rapide et optimale de la desserte des bus d'agglomération aux évolutions de la demande et de l'urbanisation.
- en mettant en place une politique tarifaire unifiée et attractive, en cohérence avec les autres politiques de tarification (stationnement, VLS, etc.).
- en développant des offres et des produits tarifaires favorisant l'intermodalité.
- en mettant en œuvre une stratégie de communication/promotion suivie et concertée.
- en adoptant un politique tarifaire cohérente et une communication efficace.

- ..... Périmètre de Chablais Agglo
- Périmètre compact d'agglomération (VD) et Périmètre d'urbanisation (VS)
- ..... Périmètre communal
- Zone à bâtir
- Rhône
- Interface de transport public majeure
- Réseau routier principal
- Chemin de fer
- Ligne de bus

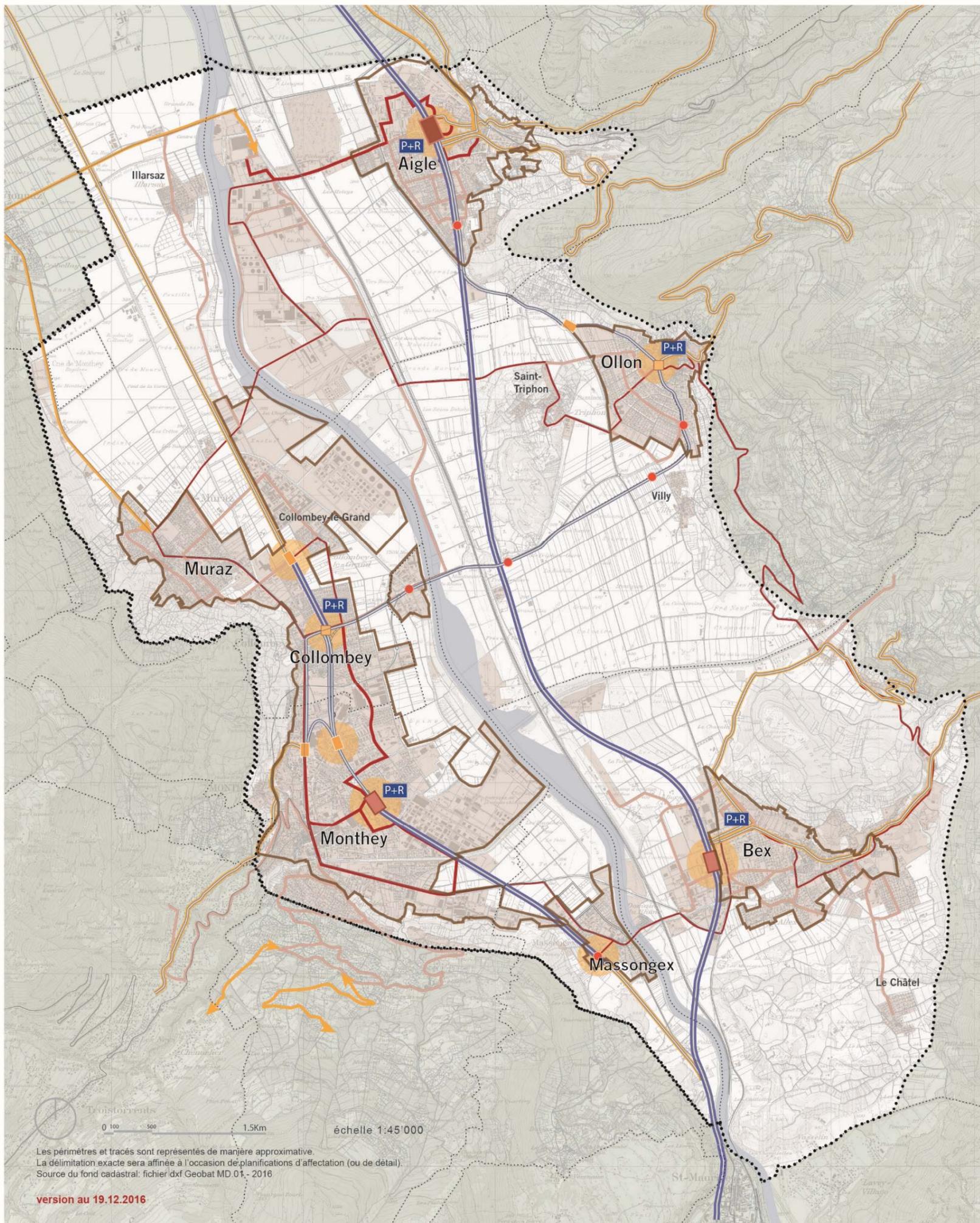
#### Mesures transport public

(Ms1) (3.1.) (9.1.)  
(Ms2) (9.2.)  
(Ms3) (9.2.)  
(Ms4)  
(Ms5)

(Ms1) (3.1.) (9.1.)  
(Ms2) (9.2.)  
(Ms5) (9.3.)  
(Ms6) (9.4.)  
(Ms7) (9.5.)  
(Ms8) (9.6.)  
(9.7.)

(1.1.) (7.1.) (9.1.)  
(1.2.) (7.2.) (9.2.)  
(1.3.) (7.4.) (9.3.)  
(1.4.) (7.5.) (9.4.)  
(1.5.) (7.6.) (9.5.)  
(2.1.) (7.7.) (9.6.)  
(2.2.) (7.10) (9.7.)

(GM1)  
(GM2)  
(GM3)  
(GM6)  
(10.4.)



Distorsions  
0 100 500 1.5Km échelle 1:45'000

Les périmètres et tracés sont représentés de manière approximative.  
La délimitation exacte sera affinée à l'occasion de planifications d'affectation (ou de détail).  
Source du fond cadastral: fichier dxf Geobat MD.01 - 2016

version au 19.12.2016

## 4.3 Stratégie MD

Complémentaire, le **réseau de mobilité douce est densifié**, tant à l'intérieur des localités qu'entre celles-ci. **L'intermodalité est améliorée** par la mise en place d'infrastructures adaptées et la sécurité des usagers est garantie par des aménagements adéquats. Le réseau de mobilité douce est **attractif**, tant pour les déplacements quotidiens/utilitaires (temps de parcours et distance les plus courts possibles) que pour les déplacements de loisirs (intérêt du cheminement privilégié, mise en scène des unités paysagères et des valeurs patrimoniales

### 4.3.1 Bilan du PA2 et compléments nécessaires

#### Eléments du projet de 2<sup>e</sup> génération reconduits

- La liaison directe des localités proches les unes des autres, notamment le long de routes cantonales.
- Le Rhône est l'axe majeur de la mobilité douce.
- La multiplication des zones de stationnement deux-roues dans les centres et à proximité des interfaces de transports.
- La mise à disposition de vélos en libre service.

#### Compléments nécessaires

- La réalisation d'aménagements cyclables accessibles aux piétons avec des largeurs confortables (dans la limite d'une largeur de voirie suffisante).
- L'établissement d'itinéraires cyclables aux vocations multiples.
- La réalisation de nouveaux franchissements sur le Rhône.
- La mise en place de campagnes de communication et de promotion pour favoriser l'utilisation du vélo à travers le jalonnement du réseau.
- La promotion de la mobilité douce par le biais des plans de déplacements d'entreprises.

### 4.3.2 Objectifs

#### 20. Aménager l'axe de mobilité douce le long du Rhône

##### Avec le Rhône comme marqueur fort :

- en assurant un itinéraire confortable et sécurisé sur chaque rive.

#### 21. Le connecter avec les secteurs urbanisés

##### Par des liaisons vers le Rhône :

- en s'appuyant sur l'axe du Rhône comme colonne vertébrale du réseau d'agglomération ;
- en créant des itinéraires depuis les localités de l'agglomération et les réseaux de cyclotourisme, adaptées aux déplacements quotidiens et de loisirs.

## 22. Améliorer le réseau de mobilité douce d'agglomération

### Par un réseau entre localités :

- en créant des itinéraires directs entre localités, attractifs notamment pour les déplacements quotidiens.

### Par un réseau de loisirs en direction des vallées :

- en connectant le réseau d'agglomération au réseau de cyclotourisme.

## 23. Connecter les réseaux de mobilité douce de part et d'autre du Rhône

### Par le maintien et la sécurisation des franchissements du Rhône existants ;

### Par la création de nouveaux franchissements sur le Rhône :

- en créant des continuités nouvelles entre les cheminements de mobilité douce existants ;
- en densifiant le réseau par de nouveaux itinéraires de liaison et de franchissement.

## 24. Densifier, aménager et sécuriser les infrastructures dans les secteurs urbanisés

### Par l'aménagement d'axes de mobilité douce principaux en localité ;

### Par l'aménagement d'axes de mobilité douce secondaires en localités favorisant les connexions internes ;

### Par une densification du réseau au sein de chaque localité :

- en créant des contre-sens cyclables dans les rues à sens unique ;
- en poursuivant l'aménagement de trottoirs en zones urbanisées ;
- en étendant les zones de cohabitation à vitesse modérée ;
- en améliorant les cheminements d'accès aux gares et aux arrêts de transports publics ;
- en sécurisant les points critiques du réseau ;
- en favorisant la « perméabilité » dans les quartiers, notamment dans le cadre des planifications ;
- en sécurisant les axes d'entrée de localité soumis à fort trafic ;
- en associant à la réflexion les associations d'usagers.

## 25. Privilégier l'intermodalité des infrastructures

### Par la mise en place d'infrastructures adaptées :

- en complétant l'offre de stationnement vélos à proximité des équipements et lieux attractifs ;
- en assurant une offre de stationnement vélo suffisante dans les interfaces de transports ;
- en assurant une bonne qualité des interfaces de transports pour les piétons ;
- en proposant des bornes pour les vélos électriques, en lien avec les vélos en libre-service ;
- en créant un jalonnement efficace sur l'ensemble du territoire de l'agglomération ;
- notamment pour l'accès aux interfaces de transports et aux pôles attractifs.

### Par la communication et la promotion

- en s'appuyant à la fois sur une information suivie et sur l'événementiel ;
- en proposant des produits tarifaires combinés ;
- en promouvant la mobilité douce par le biais des plans de mobilité des entreprises.



## Conformité aux exigences des planifications supérieures

### Niveau fédéral

#### Projet de territoire Suisse

La stratégie *MD* respecte la stratégie 3 du Projet de territoire Suisse "*Coordonner transports, énergie et développement territorial*". Ce dernier fixe plusieurs axes d'actions concernant le réseau routier qui sont :

- **Optimiser les connexions entre les espaces urbains,**
- **Exploiter la complémentarité des modes de transport selon leurs atouts respectifs,**
- **Créer des conditions spatiales propres à favoriser les économies d'énergie.**

### Niveau cantonal

#### PDCn VD (en vigueur et 4<sup>e</sup> adaptation en cours)

La stratégie *MD* respecte la stratégie et mesure suivantes du PDCn VD :

- **Stratégie A : Coordonner mobilité, urbanisation et environnement** (mesures A23, A24 et B34 : Mobilité douce, interfaces et espaces publics)

#### PDC VS (en cours de révision)

La stratégie *TP* respecte la fiche de coordination suivante du PDC VS :

- **Fiche de coordination B : Tourisme et loisirs** (fiche B.6 : Mobilité douce de loisirs (MDL))
- **Fiche de coordination D : Mobilité et infrastructures de transport** (fiches D.2 : Interfaces d'échanges modaux ; D.5 : Mobilité douce quotidienne (MDQ))

# CHABLAIS AGGLO

## Stratégie MD (mobilité douce)

**Objectif 20: Aménager l'axe de mobilité douce le long du Rhône.**

- Avec le Rhône comme marqueur fort**
  - en assurant un itinéraire confortable et sécurisé sur chaque rive.

**Objectif 21: Le connecter avec les secteurs urbanisés.**

- Par des liaisons vers le Rhône**
  - en s'appuyant sur l'axe du Rhône comme colonne vertébrale du réseau d'agglomération.
  - en créant des itinéraires depuis les localités de l'agglomération et les réseaux de cyclotourisme, adaptées aux déplacements quotidiens et de loisirs.

**Objectif 22: Améliorer le réseau de mobilité douce d'agglomération.**

- Par un réseau entre localités**
  - en créant des itinéraires directs entre localités, attractifs notamment pour les déplacements quotidiens.
- Par un réseau de loisirs en direction des vallées**
  - en connectant le réseau d'agglomération au réseau de cyclotourisme.

**Objectif 23: Connecter les réseaux de mobilité douce de part et d'autre du Rhône.**

- Par le maintien et la sécurisation des franchissements existants du Rhône**
- Par la création de nouveaux franchissements sur le Rhône**
  - en créant des continuités nouvelles entre les cheminements de mobilité douce existants.
  - en densifiant le réseau par de nouveaux itinéraires de liaison et de franchissement.

**Objectif 24: Densifier, aménager et sécuriser les infrastructures dans les secteurs urbanisés.**

- Par l'aménagement d'axes de mobilité douce principaux en localité**
- Par l'aménagement d'axes de mobilité douce secondaires en localité, favorisant les connexions internes**
- Par une densification du réseau en localité**
  - en créant des contre-sens cyclables dans les rues à sens unique.
  - en poursuivant l'aménagement de trottoirs en zone urbanisée.
  - en étendant les zones de cohabitation à vitesse modérée.
  - en améliorant les cheminements d'accès aux gares et aux arrêts de transports publics.
  - en sécurisant les points critiques du réseau.
  - en favorisant la "perméabilité" dans les quartiers, notamment dans le cadre des planifications.
  - en sécurisant les axes d'entrée de localité soumis à fort trafic.
  - en associant à la réflexion les associations d'utilisateurs.

**Objectif 25: Privilégier l'intermodalité des infrastructures.**

- Par la mise en place d'infrastructures adaptées**
  - en complétant l'offre de stationnement vélos à proximité des équipements et lieux attractifs.
  - en assurant une offre de stationnement vélo suffisante dans les interfaces de transports.
  - en assurant une bonne qualité des interfaces de transports pour les piétons.
  - en proposant des bornes pour les vélos électriques en lien avec les vélos en libre service.
  - en créant un jalonnement efficace sur l'ensemble du territoire de l'agglomération, notamment pour l'accès aux interfaces de transports.

**Par la communication et la promotion**

- en s'appuyant à la fois sur une information suivie et sur l'événementiel.
- en proposant des produits tarifaires combinés.
- en promouvant la mobilité douce par le biais des plans de mobilité d'entreprise.

- ..... Périmètre de Chablais Agglo
- Périmètre compact d'agglomération (VD) et Périmètre d'urbanisation (VS)
- ..... Périmètre communal
- Zone à bâtir
- Rhône
- Interface de transport public majeure
- Réseau routier principal
- Chemin de fer
- Ligne de bus

### Mesures mobilité douce

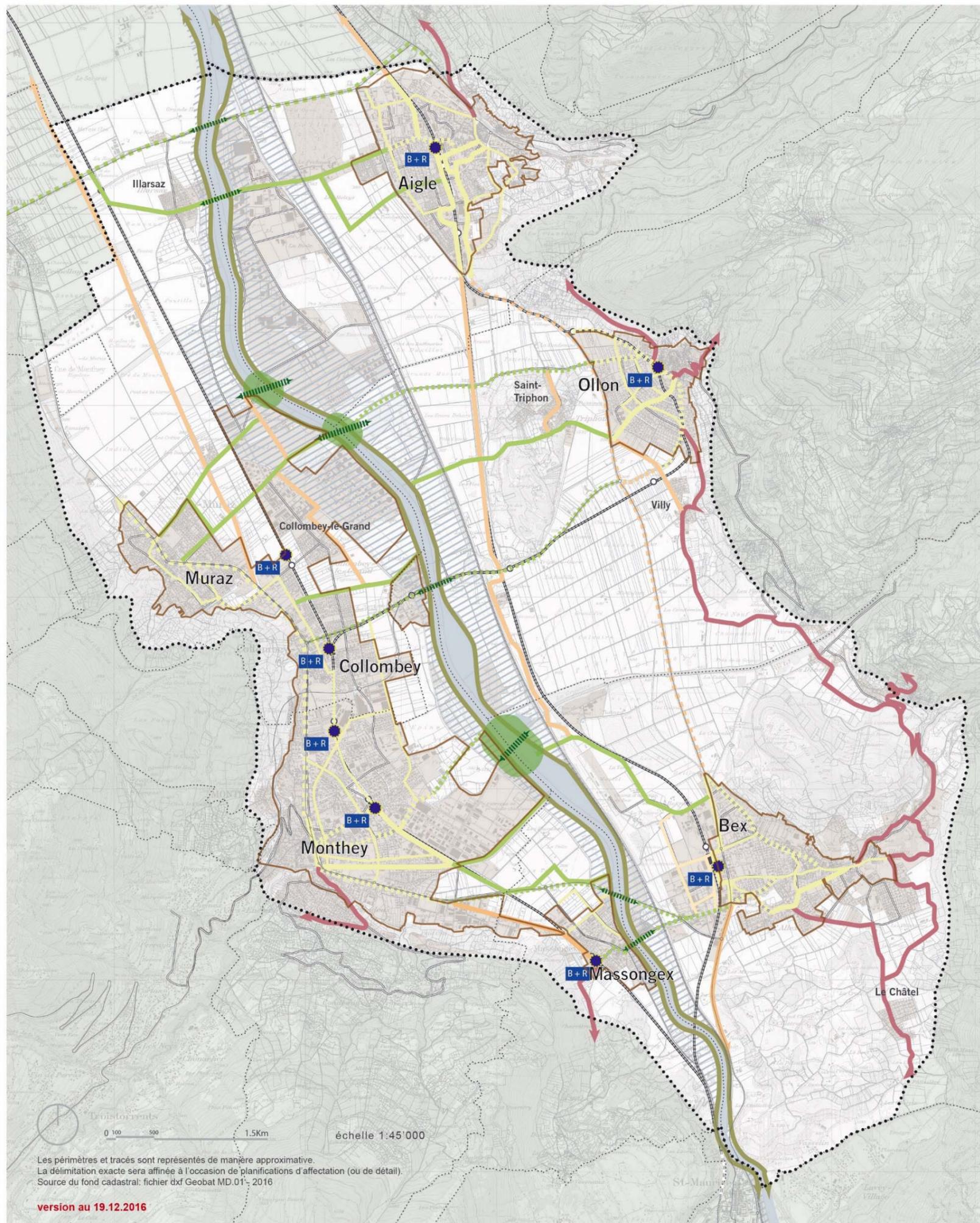
( 4.4. )	( 6.2. )
( 6.1. )	( 6.3. )
	( 6.4. )
	( 6.5. )

( 4.1. )	( 6.1. )
( 4.2. )	( 6.2. )
( 4.3. )	( 6.3. )
( 4.4. )	( 6.4. )
( 4.5. )	( 6.5. )
	( 6.6. )

( Ms9 )	( 2.1. )
	( 2.2. )

( 1.1. )	( 4.3. )	( 5.1. )
( 1.2. )	( 4.6. )	( 5.2. )
( 1.4. )	( 4.7. )	( 5.3. )
( 1.5. )	( 4.8. )	( 5.4. )
		( 5.5. )
		( 5.6. )

( GM1 )	( 10.3. )
( GM2 )	( 10.4. )
( GM3 )	
( GM7 )	



Les périmètres et tracés sont représentés de manière approximative.  
La délimitation exacte sera affinée à l'occasion de planifications d'affectation (ou de détail).  
Source du fond cadastral: fichier dxf Geobat MD.01 - 2016

version au 19.12.2016