

PROGRAMME DES MESURES



The background is a green-toned topographic map of a region, likely in France, showing various towns and geographical features. Overlaid on the map is a network of white lines and circles. There are five prominent white circular nodes: one at the top center, one on the right side, one on the left side, one at the bottom center, and one at the bottom right. These nodes are connected by solid white lines, forming a network. Additionally, dashed white lines extend from the nodes towards the edges of the map, suggesting a larger network or measurement points. The text 'PROGRAMME DES MESURES' is centered in white, bold, sans-serif font.

TABLE DES MATIERES

1	Cadrage.....	3
1.1	Des mesures pour concrétiser le projet d'agglomération.....	4
1.2	Organisation des mesures.....	4
1.3	Double priorisation des mesures.....	4
1.4	Coûts.....	5
2	Liste des mesures.....	7
2.1	Evolution ente la 2 ^e et la 3 ^e génération.....	8
2.1.1	Paysage et environnement.....	8
2.1.2	Urbanisation.....	8
2.1.3	Mobilité.....	12
3	Mesures paysage et environnement.....	16
4	Mesures urbanisation.....	39
4.1	Cœurs de ville.....	44
4.2	Pôles mixtes.....	50
4.3	Pôles d'habitat.....	78
4.4	Pôle d'équipement public.....	92
4.5	Pôles d'activités.....	96
4.6	Maîtrise de l'urbanisation.....	104
5	Mesures mobilité.....	110
5.1	Mesures de rang supérieur.....	121
5.2	Mesures de gestion de la mobilité.....	141
5.3	Développement des transports publics.....	157
5.4	Développement du réseau de mobilité douce.....	177
5.5	Gestion des déplacements individuels motorisés.....	211
5.6	Interfaces et stationnement.....	243

1.1 Des mesures pour concrétiser le projet d'agglomération

Les mesures du projet d'agglomération du Chablais s'inscrivent dans la vision d'ensemble et dans les stratégies sectorielles développées dans le volet stratégique. Elles constituent le volet opérationnel du projet et sont structurées et priorisées selon les critères définis dans les directives de l'ARE, dans le cadre d'un processus de concertation entre les partenaires communaux et cantonaux de Chablais Agglo.

1.2 Organisation des mesures

Le projet ChablaisAgglo 3 propose des mesures pour concrétiser les stratégies présentées dans les domaines « Paysage, nature et environnement », « Urbanisation » et « Mobilité ».

Au sein de chaque volet thématique, les mesures sont réparties en paquets qui répondent aux besoins d'action identifiés dans les stratégies. Le « fil rouge » qui sous-tend le programme des mesures est résumé au début de chaque volet thématique, et permet de faire le lien entre les enjeux identifiés, la vision d'ensemble, les objectifs stratégiques et les mesures. Il est résumé dans l'annexe 6.

Les fiches sont structurées selon les directives de la Confédération et présentent une rubrique « Besoin de coordination » qui permet de faire le lien entre les différentes mesures et de garantir leur cohérence.

Même si cela n'est pas demandé par la Confédération, des fiches simplifiées ont été ajoutées pour certaines mesures de priorité C, notamment pour des mesures d'importance, à l'exemple de la fiche 2.2 « Création d'un franchissement multimodal entre les zones d'activités d'Aigle et de Collombey-Muraz ». De même, les projets régionaux et nationaux impactant fortement la mobilité de Chablais Agglo ont été présentés sous forme de fiche simplifiée. Ces mesures ne font pas formellement partie du projet ChablaisAgglo 3 et sont portées par d'autres instances. Elles sont regroupées dans le paquet « Mesures de rang supérieur ».

1.3 Double priorisation des mesures

Selon les directives pour l'examen et le cofinancement des projets de 3^e génération, les mesures sont priorisées selon trois horizons :

- Mesures en priorité A : réalisation entre 2019-2022
- Mesures en priorité B : réalisation entre 2023 et 2026
- Mesures en priorité C : réalisation après 2026

Cette priorisation doit tenir compte du degré de maturité de la mesure, de son rapport coût/utilité et de sa cohérence globale avec le projet et les objectifs fixés. Il ne s'agit pas d'une priorisation selon le degré d'importance des projets. A noter qu'entre deux générations de projets d'agglomération, la priorité des mesures B et C doit être réévaluée.

De plus, la conformité avec les plans directeurs cantonaux d'une part, et avec la loi sur l'aménagement du territoire (LAT) révisée d'autre part, doit être assurée.

Dans le cadre de ChablaisAgglo 3, l'ensemble des mesures d'urbanisation a été évalué et réparti entre deux catégories :

- Mesures réalisables avant 2030
- Mesures réalisables après 2030

Cette double priorisation des mesures permet de présenter un programme de mesures cohérent, coordonné aux grands projets régionaux et conforme aux prescriptions des plans directeurs cantonaux et de la LAT. A noter que seul les mesures d'urbanisation réalisables avant 2030 font l'objet d'une fiche de mesure. De plus, pour la partie vaudoise, l'annexe 2 « Note LAT » précise les priorités des mesures d'urbanisation.

1.4 Coûts

Les coûts des mesures infrastructurelles ont été évalués par les communes concernées et leur cohérence a été examinée par Chablais Agglo. Ils se résument comme suit :

- **Mesures en priorité A :** **fr. 96'330'000.-**
- **Mesures en priorité B :** **Fr. 35'250'000.-**

A noter que l'ensemble des coûts exprimés s'entend hors taxes (HT)

Les mesures en priorité C ne sont pas suffisamment matures pour faire l'objet d'une estimation chiffrée à ce stade. Les mesures hors fonds d'infrastructure et de gestion de la mobilité ne sont pas non plus comprises dans ce total. Pour une meilleure visibilité, un code couleur permet de différencier les mesures d'infrastructure faisant l'objet d'une demande de cofinancement dans le cadre de ChablaisAgglo 3 (**en vert**) de celles ne faisant pas partie de la demande (en gris).

Liste des mesures infrastructurelle faisant l'objet d'une demande de cofinancement :

N°	Nom Mesure	Commune	Priorité	Coût
1.1	Requalification de l'avenue du Simplon à Monthey	Monthey	A	3'000'000.-
1.2	Requalification de la route de Lausanne à Aigle	Aigle	B	2'350'000.-
1.3	Nouvelle liaison routière entre l'avenue du Simplon et la rue des Saphirs à Monthey	Monthey	B	1'300'000.-
1.4	Régulation du trafic en entrées de ville à Aigle	Aigle	B	1'400'000.-
1.5	Régulation du trafic en entrées de ville à Monthey	Collombey-Muraz	A	1'000'000.-
2.1	Reconstruction de la passerelle entre Massongex et Bex pour les TP et MD	Bex / Massongex	B	2'000'000.-
3.1	Développement du réseau de bus d'agglomération	Toutes	A	2'400'000.-
4.1	Extension des cheminements de mobilité douce le long des voies ferrées à Monthey	Collombey-Muraz / Monthey	A	350'000.-
4.2	Aménagement d'un cheminement de mobilité douce entre Collombey-Muraz et Monthey le long de la route cantonale	Collombey-Muraz / Monthey	B	3'500'000.-
4.3	Aménagement d'un cheminement de mobilité douce entre Ollon et Bex le long de la route cantonale	Bex / Ollon	B	2'000'000.-
5.1	Aménagements en faveur des cyclistes, route de l'Infirmier à Bex	Bex	A	250'000.-
5.2	Aménagements en faveur de la mobilité douce, rues du Cotterd et des Pépinières à Bex	Bex	A	200'000.-
5.3	Aménagements en faveur de la mobilité douce, avenue de l'Europe à Monthey	Monthey	B	300'000.-
5.4	Amélioration des traversées des voies CFF dans les secteurs «Hopital» et route d'Evian à Aigle	Aigle	A	5'700'000.-
5.5	Aménagement en faveur de la mobilité douce, Clos-Novex et Pré-Rayé à Collombey	Collombey-Muraz	A	3'000'000.-
6.1	Liaison principale de mobilité douce entre Ollon et le Rhône	Ollon	A	600'000.-

N°	Nom Mesure	Commune	Priorité	Coût
6.2	Liaison principale de mobilité douce entre Collombey-Muraz et le Rhône	Collombey-Muraz	A	200'000.-
6.3	Liaison principale de mobilité douce entre Monthey et le Rhône	Monthey	A	200'000.-
6.4	Liaison principale de mobilité douce entre Bex, le Rhône et Massongex	Bex / Massongex	A	930'000.-
6.5	Liaison de mobilité douce entre Ollon, le Rhône et Muraz	Ollon	B	300'000.-
7.1	Réaménagement du centre-ville de Monthey	Monthey	A	7'000'000.-
7.2	Réaménagement du centre-ville d'Aigle	Aigle	A	11'000'000.-
7.3	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Massongex	Massongex	B	1'000'000.-
7.4	Réaménagement de la route cantonale entre Collombey et Monthey	Collombey-Muraz / Monthey	B	2'500'000.-
7.5	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Collombey-Village	Collombey-Muraz	B	600'000.-
7.6	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Muraz	Collombey-Muraz	A	2'000'000.-
7.7	Réaménagement de la route cantonale en traversée d'Ollon	Ollon	A	2'000'000.-
7.8	Nouvelle liaison routière sous les voies CFF et le quartier Clos-Donroux à Monthey	Monthey	A	22'000'000.-
7.9	Nouvelle liaison routière sur le chemin Pré-Loup à Monthey	Monthey	A	6'000'000.-
7.10	Réaménagement de la route d'Ollon en bordure d'Ollon	Ollon	A	3'800'000.-
7.11	Réaménagement de la route d'Aigle à Bex	Bex	A	2'500'000.-
8.1	Sécurisation de la route Industrielle à Ollon	Ollon	A	600'000.-
9.1	Interface à la gare CFF de Bex	Bex	A	2'300'000.-
9.2	Interface à la gare CFF/AOMC de Monthey	Monthey	A	4'000'000.-
9.3	Interface à la halte CFF/AOMC de Clos-Donroux	Monthey	A	1'500'000.-
9.4	Interface à la halte CFF/AOMC de Collombey-Corbier	Collombey-Muraz	A	1'000'000.-
9.5	Interface à la halte AOMC d'Ollon	Ollon	A	300'000.-
9.6	Interface à la halte CFF des Perraires	Collombey-Muraz	B	600'000.-
9.8	Terminal régional de transport combiné de Monthey – Parking de la Vièze et nouvelle entrée routière	Monthey	A	12'000'000.-
10.1	Aménagement d'un parking en périphérie du centre d'Aigle	Aigle	B	7'000'000.-
10.2	Aménagement de deux parkings en périphérie du centre de Monthey	Monthey	B	10'000'000.-
10.3	Aménagement de zones de stationnement pour vélos	Toutes	B	400'000.-
10.4	Mise à disposition de vélos en libre service dans toute l'agglomération	Toutes	A	500'000.-

2.1 Evolution ente la 2^e et la 3^e génération

Dans le cadre du projet d'agglomération de deuxième génération, déposé en 2011, une première série de mesures a été identifiée. Une partie de ces mesures a bénéficié d'un co-financement. Les informations détaillées sur l'état d'avancement de leur mise en œuvre figurent dans le chapitre 2 du volet explicatif.

Afin d'obtenir une vision claire de l'évolution du programme de mesure en vue d'un dépôt en 3^e génération le chapitre suivant dresse un état des lieux succinct.

2.1.1 Paysage et environnement

Le volet Paysage et environnement de ChablaisAgglo 2 comportait deux mesures transversales qui ont été mise en œuvre au travers de l'étude :

Faisant suite à cette étude, et pour prendre en compte le rapport d'évaluation de l'ARE, ChablaisAgglo 3 propose 7 nouvelles mesures transversales pour concrétiser la stratégie paysage et la stratégie nature et environnement.

N° ARE	N° PA2	Commune	N° PA3	Nom Mesure ChablaisAgglo 3
6153.2.083	P	Toutes	–	–
6153.2.084	AGR	Toutes	–	–
			P-R3	3 ^e correction du Rhône
			P-EAU	Aménagement des cours d'eau latéraux et canaux
			P-AGR	Projets agricoles
			P-REC	Réseau écologique
			P-NAT	Nature en ville
			P-ENE	Planification énergétique
			P-ENV	Protection de l'environnement

2.1.2 Urbanisation

Dans le cadre du projet d'agglomération de 3^e génération, les mesures concernant l'urbanisation ont été précisées afin que chacune d'elles porte sur un périmètre de projet spécifique, et non plus sur l'ensemble d'un site stratégique (composé de plusieurs projets potentiels) ou sur l'ensemble de la Commune, comme cela était le cas dans le ChablaisAgglo 2. De plus, certaines mesures ont été ajoutées en fonction de l'avancement des réflexions dans les communes. Finalement, d'autres mesures liées au traitement spécifique dont devraient bénéficier les cœurs de villes et à la maîtrise de l'urbanisation viennent compléter le ChablaisAgglo 3.

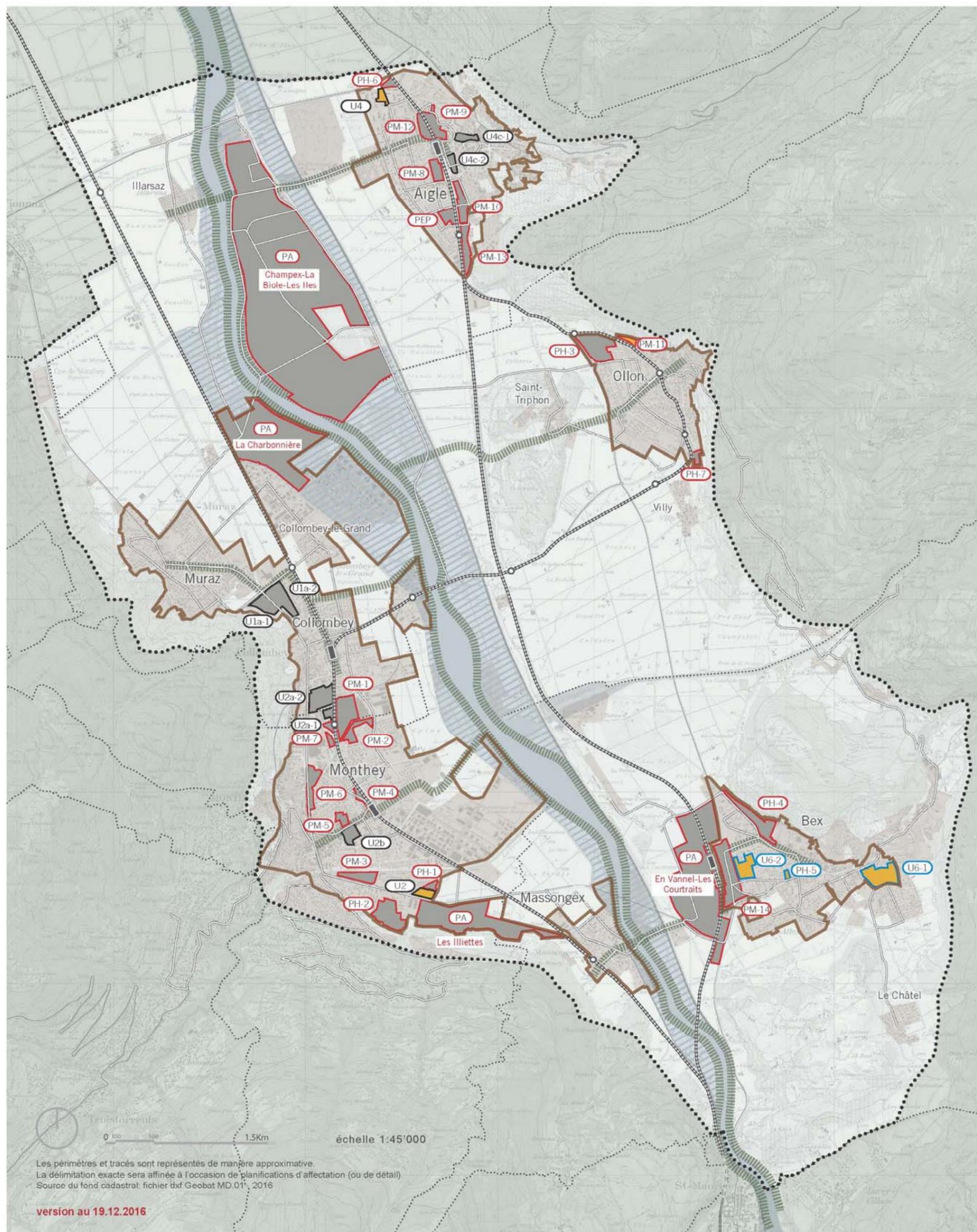
Afin de faciliter le suivi de l'évolution du projet entre le ChablaisAgglo 2 et le projet de 3^e génération, le tableau ci-dessous met en parallèle les mesures du PA2 avec les mesures définies dans le cadre de ChablaisAgglo 3.

N° ARE	N° PA2	Commune	N° PA3	Nom Mesure ChablaisAgglo 3	Commentaire
6153.2.060	Uo1	Collombey-Muraz	–	–	–
6153.2.061	Uo1a	Collombey-Muraz	–	–	Mesure réalisée
6153.2.062	Uo1b	Collombey-Muraz	–	–	Mesure réalisée sur le territoire de Collombey-Muraz
6153.2.063	Uo2	Monthey	CV	Cœur de ville – Développement de l'urbanisation vers l'intérieur et amélioration du cadre de vie	Précision de la mesure générale
			MU	Maîtrise de l'urbanisation	Précision de la mesure générale
6153.2.064	Uo2a	Monthey	PM-1	Pôle mixte Clos-Donroux – Gessimo	Précision de la mesure pour correspondre au périmètre du projet
			PM-2	Pôle mixte Les Goilles	Précision de la mesure pour correspondre au périmètre du projet
			PM-7	Pôle mixte Les Dailles Sud	Précision de la mesure pour correspondre au périmètre du projet
6153.2.065	Uo2b	Monthey	PM-4	Pôle mixte Gare de Monthey	Précision de la mesure pour correspondre au périmètre du projet
			PM-5	Pôle mixte Avenue Gare Nord	Précision de la mesure pour correspondre au périmètre du projet
6153.2.066	Uo2c	Monthey	PM-6	Pôle mixte Avenue de France	–
6153.2.067	Uo2d	Monthey	PM-3	Pôle mixte Au-delà du Pont	–
–	–	Monthey	PH-1	Pôle d'habitat Vers Le Nant, Secteur Nord	–
–	–	Monthey	PH-2	Pôle d'habitat Semilles	–
6153.2.068	Uo3	Massongex			Mesure réalisée
6153.2.069	Uo4	Aigle	CV	Cœur de ville – Développement de l'urbanisation vers l'intérieur et amélioration du cadre de vie	Précision de la mesure générale
			MU	Maîtrise de l'urbanisation	Précision de la mesure générale
6153.2.070	Uo4a	Aigle	PM-9	Pôle mixte Arsenal	Précision de la mesure pour correspondre au périmètre du projet
6153.2.071	Uo4b	Aigle	PM-8	Pôle mixte Novassalles	–
6153.2.072	Uo4c	Aigle	–	–	Mesures réalisées : > PPA Sous-le-Bourg > PPA Margencel

N° ARE	N° PA2	Commune	N° PA3	Nom Mesure ChablaisAgglo 3	Commentaire
6153.2.073	Uo4d	Aigle	PEP	Pôle d'équipement public Hôpital	–
6153.2.074	Uo4e	Aigle	PM-10	Pôle mixte Valerette Nord	<i>Précision de la mesure pour correspondre au périmètre du projet</i>
6153.2.075	Uo5	Ollon	PM-11	Pôle mixte Les Tombeys	<i>Précision de la mesure générale</i>
			PH-3	Pôle d'habitat En Lombard	<i>Précision de la mesure générale</i>
6153.2.076	Uo6	Bex	CV	Cœur de ville – Développement de l'urbanisation vers l'intérieur et amélioration du cadre de vie	<i>Précision de la mesure générale</i>
			MU	Maîtrise de l'urbanisation	<i>Précision de la mesure générale</i>
6153.2.077	Uo6a	Bex	PH-4	Pôle d'habitat Sous-le-Montet	–
6153.2.078	Uo6b	Bex			<i>Reportée après 2030, voir note LAT</i>
6153.2.079	Uo7	Toutes	–	–	<i>Intégrée aux mesures spécifiques à chaque pôle d'activités</i>
6153.2.080	Uo7a	Bex	PA	Pôles d'activités	–
6153.2.081	Uo7b	Aigle	PA	Pôles d'activités	–
6153.2.082	Uo7c	Collombey- Muraz	PA	Pôles d'activités	–
–	–	Monthey Massongex	PA	Pôles d'activités	–

CHABLAIS AGGLO

Comparaison des mesures PA2 ET PA3



- Périmètre de Chablais Agglo
- Périmètre compact d'agglomération (VD) de 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 PA2
- Nouvelles mesures PA3
- Mesures réalisées (construites et/ou en vigueur)
- Mesures engagées (minimum à l'enquête publique)
- Mesures non engagées à réaliser

Pôles mixtes

- U1a-1 La Barne
- U1a-2 Perraires / Clos Novex
- U2a-1 Les Dailles Nord
- U2a-2 Le Verger
- U2b Coppet-Troilletta
- U4c-1 Sous-le-Bourg
- U4c-2 Margencel
- U4 Prê d'Emoz
- PM-1 Clos-Donroux Gessimo
- PM-2 Les Goilles
- PM-3 Au-delà du Pont
- PM-4 Gare de Monthey
- PM-5 Avenue Gare Nord
- PM-6 Avenue de France
- PM-7 Les Dailles Sud
- PM-8 Novassalles
- PM-9 Arsenal
- PM-10 Valerette Nord
- PM-11 Les Tombeys
- PM-12 Landi
- PM-13 Valerette-Sud
- PM-14 Gare de Bex

Pôles d'habitat

- U2 U2 Vers le Nant, Secteur Sud
- U6-1 U6-1 Glarey II
- U6-2 U6-2 Perruet
- PH-1 PH-1 Vers le Nant, Secteur Nord
- PH-2 PH-2 Semilles
- PH-3 PH-3 En Lombard
- PH-4 PH-4 Sous-le-Montet
- PH-5 PH-5 Rivarotte
- PH-6 PH-6 Prê de l'Oie
- PH-7 PH-7 Les Arnoux

Pôle d'équipement public

- PEP PEP

Pôles d'activités

- PA PA

0 100 200 300 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

2.1.3 Mobilité

N° ARE	N° PA2	Commune	N° PA3	Nom Mesure ChablaisAgglo 3
6153.2.085 6153.2.086	TP1	Aigle / Collombey-Muraz Monthey / Ollon	Ms1	Nouveau tracé de la ligne ferroviaire AOMC entre Monthey et Collombey-Muraz
			Ms2	Augmentation des cadences de la ligne ferroviaire AOMC entre Aigle et Monthey
		Aigle / Bex/ Collombey-Muraz / Massongex / Monthey	Ms3	Amélioration de la desserte sur les lignes ferroviaires CFF
		Aigle / Bex / Monthey / Ollon	Ms4	Augmentation des cadences pour les trains de montagne (AL, ASD, AOMC, BVB)
		Monthey	Ms5	Passage dénivelé à la gare CFF de Monthey
		Monthey	Ms6	Halte CFF Clos-Donroux
		Collombey-Muraz	Ms7	Halte CFF Les Perraires
		Ollon	Ms8	Halte AOMC du Lombard
		Aigle / Bex / Collombey-Muraz / Monthey	Ms9	Nouvelles passerelles de franchissement du Rhône pour la mobilité douce
		Toutes	GM1	Plans de mobilité pour les employés des services publics
		Toutes	GM2	Plans de mobilité pour les entreprises de l'agglomération
		Toutes	GM3	Délégué à la mobilité
		Toutes	GM4	Politique de stationnement d'agglomération
		Toutes	GM5	Modification des règlements communaux de construction pour les zones d'activités et d'habitat
		Toutes	GM6	Intégration tarifaire des transports publics
		Toutes	GM7	Stationnement pour vélos dans les entreprises et les équipements privés
6153.2.009	R9	Monthey	1.1	Requalification de l'avenue du Simplon à Monthey
6153.2.005	R5	Aigle	1.2	Requalification de la route de Lausanne à Aigle
		Monthey	1.3	Nouvelle liaison routière entre l'avenue du Simplon et la rue des Saphirs à Monthey
		Aigle	1.4	Régulation du trafic en entrées de ville à Aigle
		Collombey-Muraz	1.5	Régulation du trafic en entrées de ville à Monthey
		Bex / Massongex	2.1	Reconstruction de la passerelle entre Massongex et Bex pour les TP et MD

N° ARE	N° PA2	Commune	N° PA3	Nom Mesure ChablaisAgglo 3
		Aigle / Collombey-Muraz	2.2	Création d'un franchissement multimodal entre les zones d'activités d'Aigle et Collombey-Muraz
6153.2.032	TP9		3.1	Développement du réseau de bus d'agglomération
6153.2.033	TP10			
		Collombey-Muraz / Monthey	4.1	Extension des cheminements de mobilité douce le long des voies ferrées à Monthey
6153.2.010	R10	Collombey-Muraz / Monthey	4.2	Aménagement d'un cheminement de mobilité douce entre Collombey-Muraz et Monthey le long de la route cantonale
6153.2.044	MD11	Bex / Ollon	4.3	Aménagement d'un cheminement de mobilité douce entre Ollon et Bex le long de la route cantonale
6153.2.046	MD13	Collombey-Muraz / Monthey / Ollon	4.4	Aménagement d'une liaison de mobilité douce entre Collombey-Muraz et Ollon
6153.2.045	MD12	Aigle	4.5	Aménagement d'un cheminement de mobilité douce entre Aigle et Vionnaz
		Bex	5.1	Aménagements en faveur des cyclistes, route de l'Infirmier à Bex
		Bex	5.2	Aménagements en faveur de la mobilité douce, rues du Cotterd et des Pépinières à Bex
6153.2.004	R4	Monthey	5.3	Aménagements en faveur de la mobilité douce, avenue de l'Europe à Monthey
6153.2.050	MD17	Aigle	5.4	Amélioration des traversées des voies CFF dans les secteurs «Hopital» et route d'Évian à Aigle
		Collombey-Muraz	5.5	Aménagement en faveur de la mobilité douce, Clos-Novex et Pré-Raye à Collombey
6153.2.048	MD15	Aigle	5.6	Aménagement d'un passage sous les voies CFF dans le secteur "Arsenal-Landi" à Aigle
		Ollon	6.1	Liaison principale de mobilité douce entre Ollon et le Rhône
		Collombey-Muraz	6.2	Liaison principale de mobilité douce entre Collombey-Muraz et le Rhône
		Monthey	6.3	Liaison principale de mobilité douce entre Monthey et le Rhône
		Bex / Massongex	6.4	Liaison principale de mobilité douce entre Bex, le Rhône et Massongex
6153.2.037	MD4	Ollon	6.5	Liaison de mobilité douce entre Ollon, le Rhône et Muraz
6153.2.091	R3	Monthey	7.1	Réaménagement du centre-ville de Monthey
6153.2.001	R1	Aigle	7.2	Réaménagement du centre-ville d'Aigle
6153.2.006	R6			

N° ARE	N° PA2	Commune	N° PA3	Nom Mesure ChablaisAgglo 3
6153.2.011	R11	Massongex	7.3	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Massongex
6153.2.010	R10	Collombey-Muraz / Monthey	7.4	Réaménagement de la route cantonale entre Collombey et Monthey
6153.2.013	R13	Collombey-Muraz	7.5	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Collombey-Village
6153.2.014	R14	Collombey-Muraz	7.6	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Muraz
6153.2.015	R15	Ollon	7.7	Réaménagement de la route cantonale en traversée d'Ollon
		Monthey	7.8	Nouvelle liaison routière sous les voies CFF et le quartier Clos-Donroux à Monthey
		Monthey	7.9	Nouvelle liaison routière sur le chemin Pré-Loup à Monthey
6153.2.017	R17	Ollon	7.10	Réaménagement de la route d'Ollon en bordure d'Ollon
6153.2.007	R7	Bex	7.11	Réaménagement de la route d'Aigle à Bex
6153.2.012	R12	Bex	7.12	Requalification de la traversée de Bex
6153.2.002	R2	Bex	7.13	Réaménagement du centre-ville de Bex
6153.2.018	R18	Ollon	8.1	Sécurisation de la route Industrielle à Ollon
		Collombey-Muraz / Ollon	8.2	Capacité et sécurisation de la jonction autoroutière de Saint-Triphon
6153.2.031	TP8	Bex	9.1	Interface à la gare CFF de Bex
6153.2.051	MD 18			
6153.2.028/54	TP5	Monthey	9.2	Interface à la gare CFF/AOMC de Monthey
6153.2.054	MD21			
6153.2.026	TP3	Monthey	9.3	Interface à la halte CFF/AOMC de Clos-Donroux
6153.2.030	TP7	Collombey-Muraz	9.4	Interface à la halte CFF/AOMC de Collombey-Corbier
		Ollon	9.5	Interface à la halte AOMC d'Ollon
6153.2.025	TP2	Collombey-Muraz	9.6	Interface à la halte CFF des Perraires
		Massongex	9.7	Interface à la halte CFF de Massongex
		Monthey	9.8	Terminal régional de transport combiné de Monthey – Parking de la Vièze et nouvelle entrée routière.
6153.2.022	S3	Aigle	10.1	Aménagement d'un parking en périphérie du centre d'Aigle
6153.2.023	S4	Monthey	10.2	Aménagement de deux parkings en périphérie du centre de Monthey
6153.2.057	MD24	Toutes	10.3	Aménagement de zones de stationnement pour vélos
		Toutes	10.4	Mise à disposition de vélos en libre service dans toute l'agglomération

Etat des lieux et tendances

Enjeux :

- A. Des unités paysagères respectées.
- B. Des constructions et aménagements fidèles aux identités et structures des unités paysagères.
- C. Des qualités patrimoniales et paysagères préservées.
- D. Un outil de production renforcé dans les cœur agricoles.
- E. Des surfaces d'assolement préservées.
- F. Des valeurs naturelles et des liaisons biologiques renforcées, reliées en lien avec le réseau hydrologique.
- G. Des ressources gérées durablement.
- H. Une plaine sécurisée contre les principaux dangers.

VISION

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

Stratégie Paysage et agriculture

Objectifs :

1. Respecter les structures et caractéristiques des unités paysagères dans les interventions d'aménagement.
2. Traiter les franges urbaines pour assurer une transition qualifiée entre les quartiers urbanisés et les espaces agricoles et naturels.

Stratégie Nature et environnement

Objectifs :

3. Protéger les principales valeurs naturelles et renforcer leurs liaisons.
4. Gérer durablement les ressources et protéger l'environnement.

P-R3

P-EAU

P-AGR

P-REC

P-NAT

P-ENE

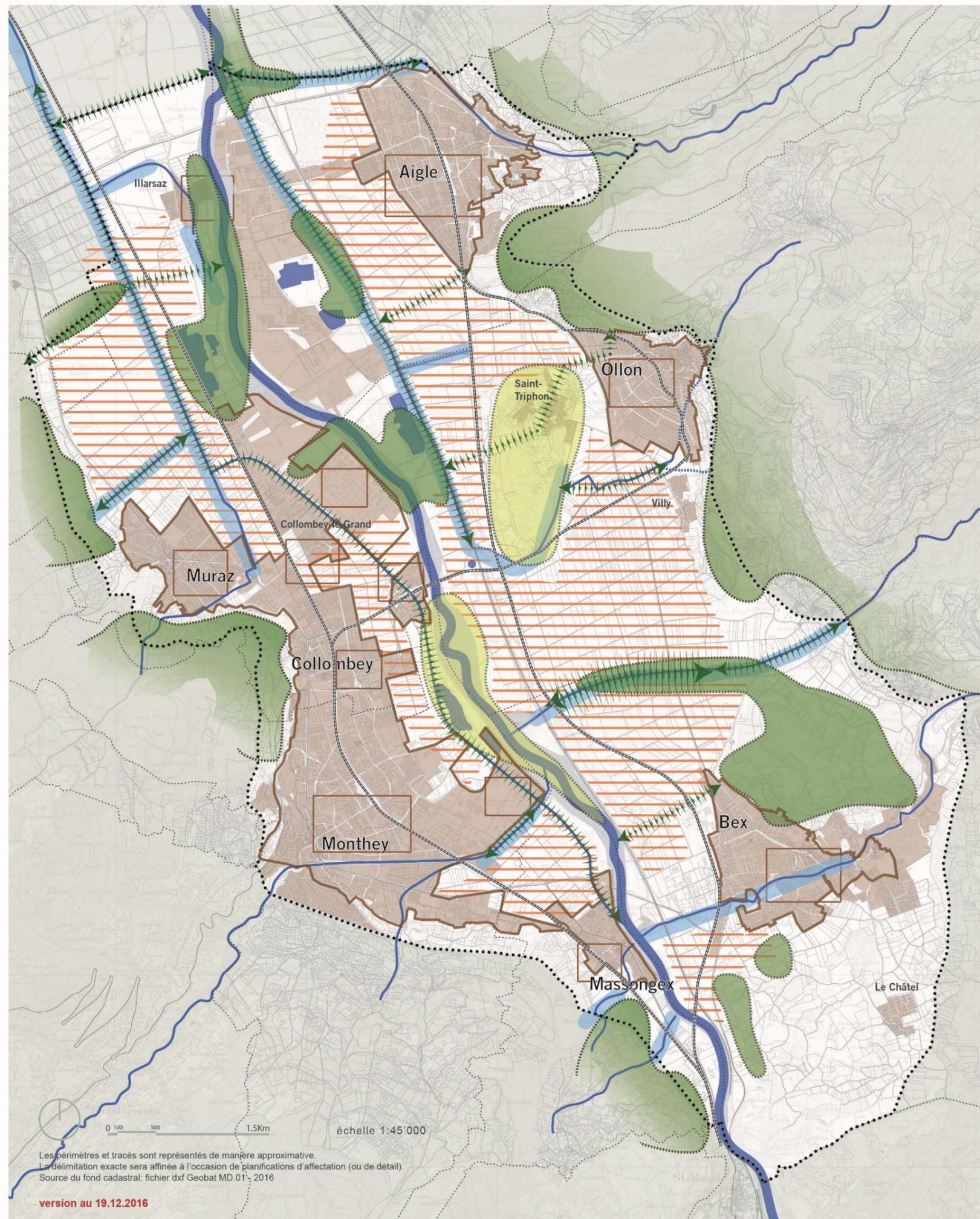
P-ENV

P-R3	3 ^e correction du Rhône	Toutes	A
P-EAU	Aménagement des cours d'eau latéraux et canaux	Toutes	A
P-AGR	Projets agricoles	Toutes	B
P-REC	Réseau écologique	Toutes	A
P-NAT	Nature en ville	Toutes	B
P-ENE	Planification énergétique	Toutes	A
P-ENV	Protection de l'environnement	Toutes	A

CHABLAIS AGGLO

Programme des mesures paysage, nature et environnement

- | | | | |
|-------|--|-----------|--|
| | Périmètre de Chablais Agglo | (P - R3) | 3e correction du Rhône |
| — | Périmètre compact d'agglomération (VD) et
Périmètre d'urbanisation (VS) | (P - EAU) | Aménagement des cours d'eau latéraux et canaux |
| | Périmètre communal | (P - AGR) | Projets agricoles |
| — | Réseau hydrographique | (P - REC) | Réseau écologique |
| — | Chemin de fer | (P - NAT) | Nature en ville |
| — | Réseau routier principal | (P - ENE) | Planification énergétique |
| | | (P - ENV) | Protection de l'environnement |



P – R3

3^e correction du Rhône

Stratégie paysage / Stratégie nature et environnement

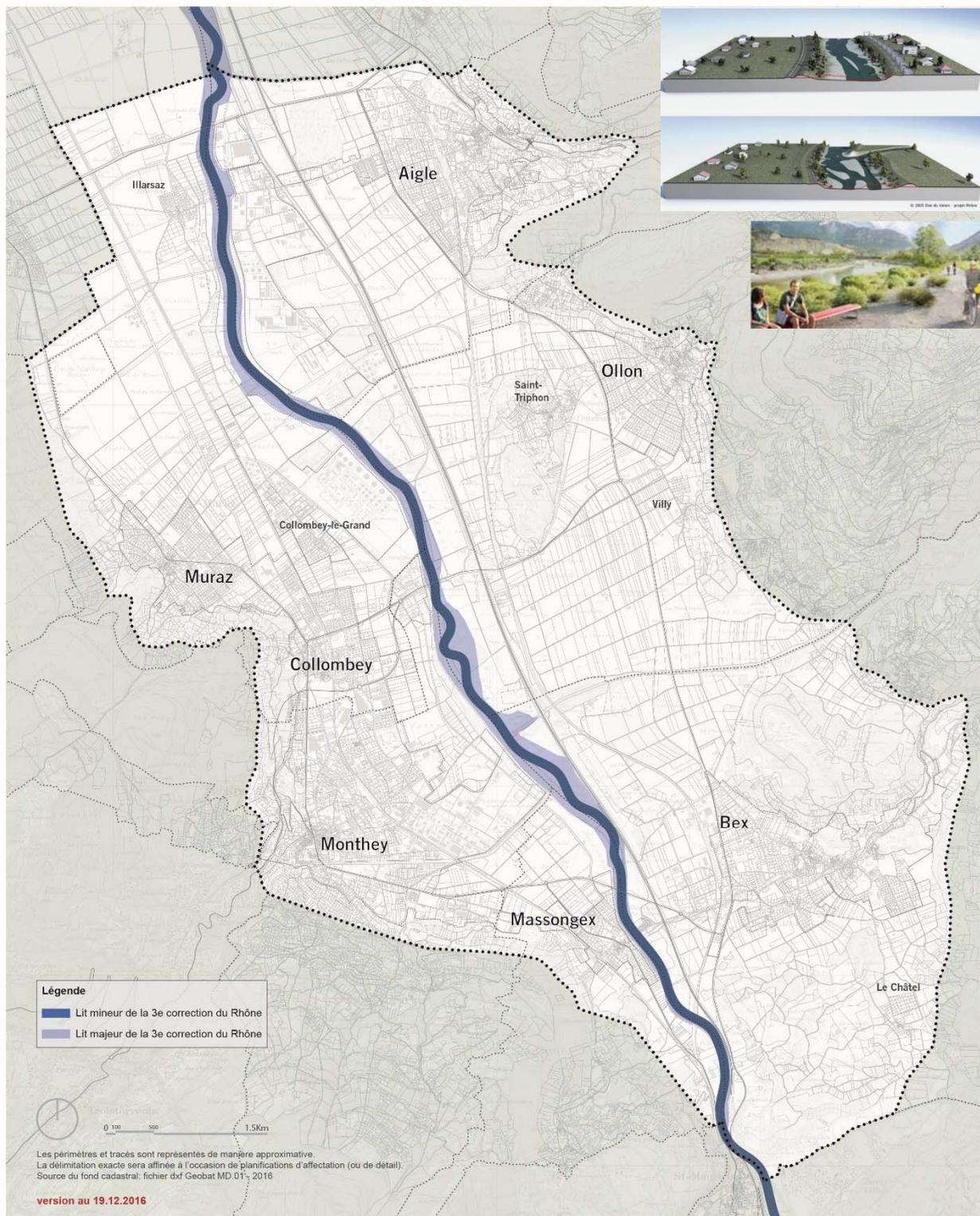
Priorité : A

Instances responsables

Canton de Vaud (DGE) et Canton du Valais (SRTCE)

Autres instances concernées

Aigle, Bex, Collombey-Muraz, Massongex, Monthey, Ollon



Mesure

Situation actuelle

Le risque d'inondation lié au Rhône est important dans la plaine, avec un risque pour les habitations et les activités. Les zones de dangers naturels moyens et élevés touchent de nombreuses zones à bâtir.

Objectifs

- Sécuriser la plaine contre les dangers d'inondation liés au Rhône ;
- Améliorer la valeur naturelle du Rhône ;
- Développer des synergies avec l'économie, la production énergétique, les loisirs, etc.

Description

Le projet prévoit un élargissement et un approfondissement du lit du Rhône sur tout son linéaire, avec une emprise de 108 ha au total, dont 10 ha sur les zones à bâtir, environ 35 ha sur les zones agricoles et environ 60 ha sur les forêts des communes de l'agglomération.

Emprise SDA

	Oui/Non	Surface	Compensation
Emprise sur zone agricole / SDA	Oui	Environ 20-25 ha	Marges de manoeuvre cantonales

Opportunité

La 3^e correction du Rhône a une forte influence sur le territoire et le paysage de l'agglomération. Elle est une opportunité de remodeler le paysage de la plaine, en donnant plus de place au Rhône et en renforçant sa fonction d'espace de loisirs.

Utilité

CE1 : Intègre de la mobilité douce le long des berges.

CE4 : Revitalisation d'espaces naturels et paysagers.

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Enquête publique prévue au 2^e semestre 2017

Début des travaux prévu en 2020

Fin des travaux prévue en 2030

Etat de l'intégration dans le plan directeur

- Coordination réglée (PDCn VD)
- Coordination en cours (PDC VS)

Conformité aux plans directeurs cantonaux

La présente mesure est conforme à la mesure suivante du PDCn VD :

- E26 : Corrections du Rhône

La présente mesure est conforme aux fiches de coordination suivantes du PDC VS en cours de révision :

- A.12 : 3^e correction du Rhône ;
- A.13 : Aménagements, renaturation et entretien des cours d'eau.

Par ailleurs, la présente mesure est conforme à la fiche de coordination suivante du PDC VS en vigueur :

- F.9.3 : Aménagements et entretien des cours d'eau.

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement

P-EAU, P-AGR, P-REC, P-ENE, P-ENV

Mesures de transports

M9, 2.1, 2.2, 4.7, 4.9, 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 8.1, 8.2

Mesures d'urbanisation

PA, MU

Références

Plan d'aménagement de la 3^e correction du Rhône (PA-R3) (2016). Canton du Valais
Plan sectoriel directeur de la 3^e correction du Rhône (2016). Canton de Vaud.

P – EAU

Aménagement des cours d'eau latéraux et canaux

Stratégie paysage / Stratégie nature et environnement

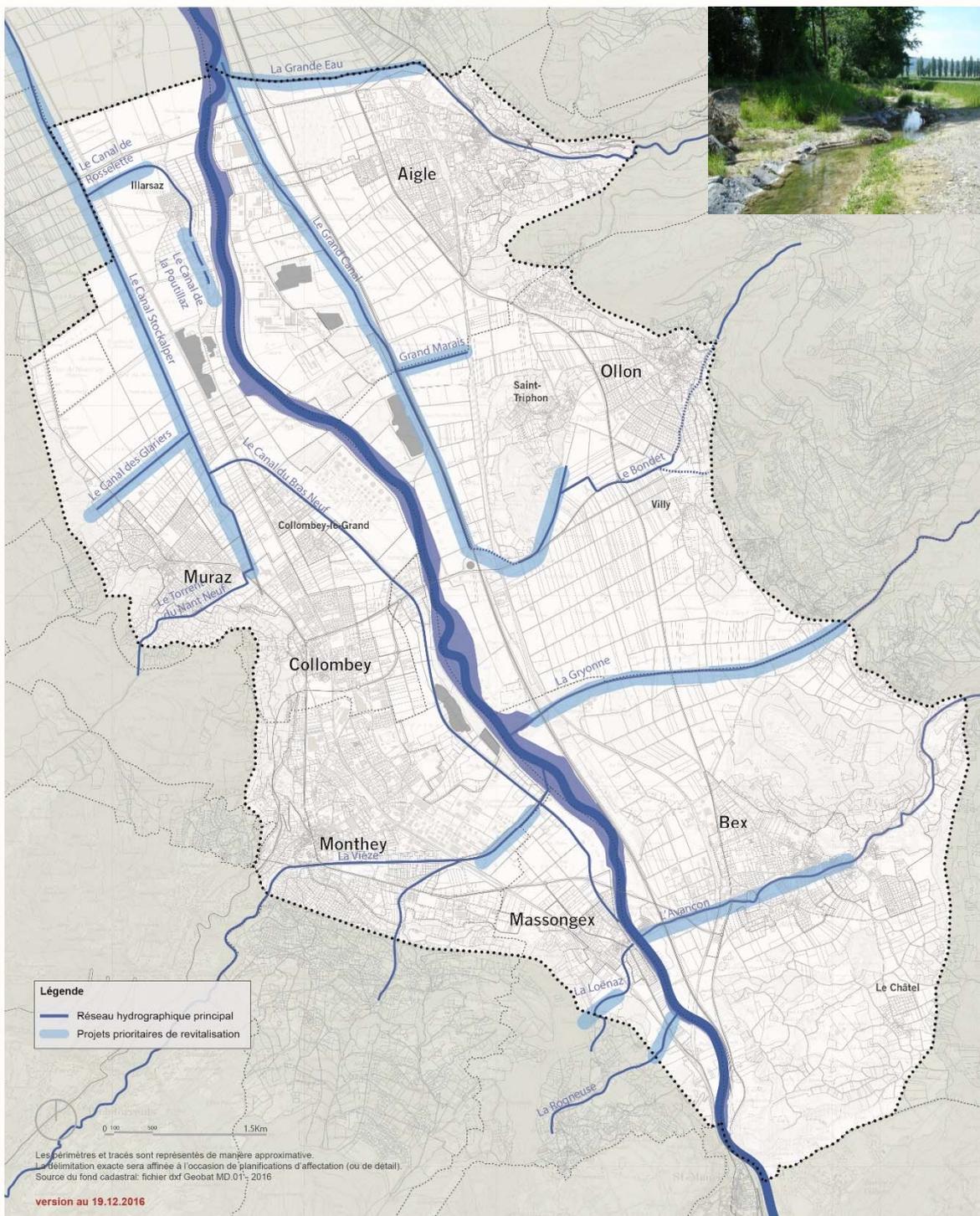
Priorité : A

Instances responsables

Cantons de Vaud et du Valais, Communes

Autres instances concernées

-



Mesure

Situation actuelle

La législation fédérale sur les eaux demande aux cantons et communes d'améliorer la qualité écologique des cours d'eau et d'assurer que leur capacité hydraulique soit suffisante.

Les cantons ont identifié quels cours d'eau devront faire l'objet de travaux de revitalisation à moyen terme (20 ans) et long terme (80 ans). Le projet d'agglomération étant planifié sur un horizon de 20 ans environ, seules les revitalisations à moyen terme figurent dans cette mesure.

Objectifs

A moyen terme, les cours d'eau suivants devront faire l'objet de projets prioritaires de revitalisation et de sécurisation (dans le périmètre de l'agglomération) :

En priorité A :

- La Vièze (Monthey)

En priorité B :

- L'Avançon (Bex)
- Le Bondet (Ollon)

A déterminer :

- La Grande Eau (Aigle) (tronçons restants)
- La Loënaz (Massongex)
- La Rogneuse (Massongex)

En priorité C :

- Le canal des Glariers (Collombey-Muraz)
- Le Grand Canal (Aigle et Ollon)
- Le Grand Marais (Aigle et Ollon)
- La Gryonne (Bex et Ollon)
- Le canal de la Poutillaz (Collombey-Muraz)
- Le canal de la Rosselette (Collombey-Muraz)
- Le canal Stockalper (Collombey-Muraz)

Description

Les revitalisations de cours d'eau doivent être traitées différemment selon la nature du cours d'eau, les enjeux de protection contre les inondations et l'entité paysagère qu'ils traversent.

Les principaux affluents font l'objet de projets d'élargissement et revitalisation, avec des fonctions de loisirs sur les digues et des digues extérieures naturelles ou agricoles. Ces cours d'eau font généralement partie de l'unité paysagère du Rhône ; des forêts et boisements accompagnent leur cours et marquent le paysage.

Les petits affluents et canaux font également l'objet de réaménagements. Ils structurent le paysage de la plaine, avec des hauteurs et des diversités de végétation qui se déclinent en fonction des unités paysagères. Les rives de ces cours d'eau peuvent faire l'objet d'une exploitation agricole extensive jusqu'au bord de l'eau.

Emprise SDA

	Oui/Non	Surface	Compensation
Emprise sur zone agricole / SDA	Oui	Environ 5 ha	Marges de manoeuvres cantonales

Les emprises des projets sont à préciser au niveau des projets de détail.

Opportunité

Les renaturations des cours d'eau de la plaine sont une opportunité de remodeler le paysage de la plaine, en donnant plus de place aux cours d'eau, en renforçant la structure paysagère et le réseau écologique, tout en sécurisant la plaine contre les inondations.

Utilité

CE1 : Intègre de la mobilité douce sur certaines berges.

CE4 : Revitalisation d'espaces naturels et paysagers.

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

2020-2030 : Chaque projet a son calendrier propre.

Conformité aux plans directeurs cantonaux

La mesure est conforme aux mesures suivantes du PDCn VD :

- E23 Réseau cantonal des lacs et des cours d'eau ;
- E24 Espace réservé aux eaux.

La mesure est conforme aux fiches suivantes du PDC VS en cours de révision :

- A.1 Zones agricoles ;
- A.2 Surfaces d'assolement ;
- A.8 Protection, gestion et valorisation du paysage ;
- A.9 Protection et gestion de la nature ;
- A.13 Aménagement, renaturation et entretien des cours d'eau.

Etat de l'intégration dans les plans directeurs

- Coordination réglée

Par ailleurs, la présente mesure est conforme à la fiche de coordination suivantes du PDC VS en vigueur :

F.9.3 : Aménagements et entretien des cours d'eau.

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement

P-R3, P-AGR, P-REC, P-ENV

Mesures d'urbanisation

CV, PM-3, PH-1, PH-2, PA, MU

Mesures de transports

Indirecte

Référence :

Planification stratégique de la renaturation des cours d'eau (2014). Canton du Valais.

Plan cantonal de renaturation des cours d'eau. Planification stratégique de la revitalisation des cours d'eau (2014). Canton de Vaud.

P – AGR

Projets agricoles

Stratégie paysage / Stratégie nature et environnement

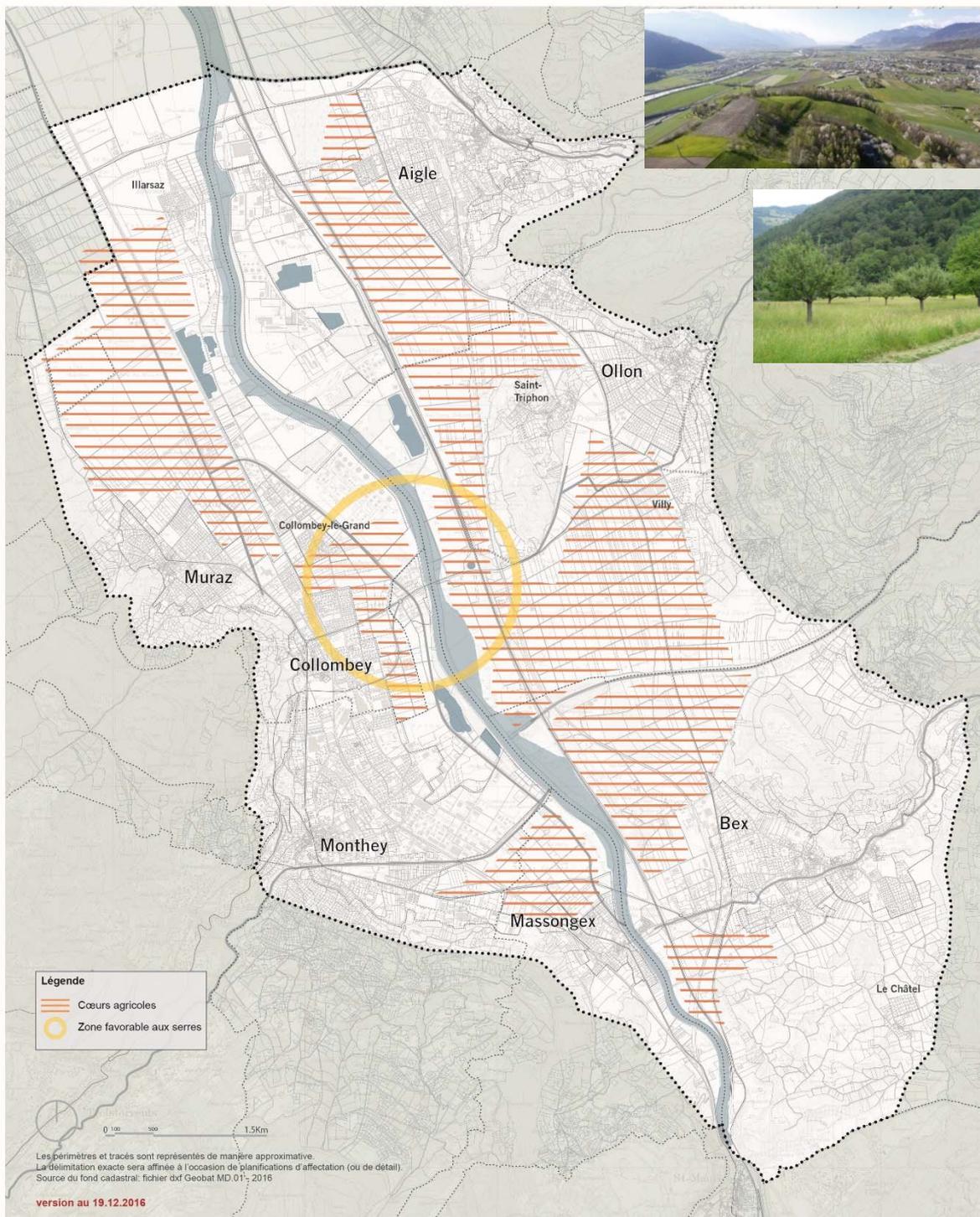
Priorité : B

Instances responsables

Services de l'agriculture (VD, VS)

Autres instances concernées

Aigle, Bex, Collombey-Muraz, Massongex, Monthey, Ollon, Agriculteurs, services cantonaux



Mesure

Situation actuelle

Le secteur agricole travaille sur deux principaux axes de développement de l'agriculture de la plaine :

Premièrement, des projets d'amélioration de la productivité sont prévus dans les grands ensembles agricoles (cœurs agricoles). Ces projets sont soutenus par la 3^e correction du Rhône comme mesure de compensation de la perte de surface agricole.

Deuxièmement, des projets de mise en réseau écologique (réseaux OQE) et de qualité du paysage (CQP) se développent. Les agriculteurs sont encouragés à améliorer la préservation de la nature et la qualité du paysage.

Objectifs

- Renforcer la productivité agricole des cœurs agricoles.
- Renforcer les réseaux OQE et CQP et les adapter aux principes issus des stratégies Paysage et Nature et environnement.

Description

Les projets d'amélioration des structures agricoles devraient être définis entre 2017 et 2020. Ils comprennent des mesures d'irrigation, drainage, remaniement parcellaire, restructuration des réseaux de chemins, etc.

Les réseaux OQE et CQP sont largement mis en place aujourd'hui dans l'agglomération. Les mesures mises en place sont à l'initiative des agriculteurs et ne tiennent pas assez compte des stratégies Paysage et Nature et environnement.

Opportunité

L'exploitation agricole a un impact très important sur le paysage de l'agglomération, du fait de l'importance des surfaces exploitées.

Le projet d'agglomération va permettre de renforcer la coordination entre les initiatives agricoles et l'agglomération, de façon à mieux intégrer les mesures agricoles dans les stratégies Paysage et Nature et environnement.

Utilité

CE4 : Amélioration de la qualité des espaces ouverts.

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

2023-2026. Chaque projet a son calendrier propre.

Etat de l'intégration dans les plans directeurs

- Coordination réglée

Conformité aux plans directeurs cantonaux

La mesure est conforme aux mesures suivantes du PDCn VD :

- F12 : Surfaces d'assolement (SDA)
- F21 : Zones agricoles spécialisées

La mesure est conforme aux fiches suivantes du PDC VS en cours de révision :

- A.1 Zones agricoles
- A.2 Surfaces d'assolement
- A.4 Améliorations structurelles
- A.11 Réseaux écologiques et corridors à faune

Par ailleurs, la présente mesure est conforme aux fiches de coordination suivantes du PDC VS en vigueur :

- E.1.2 : Zones agricoles;
- E.2.2 : Surfaces d'assolement;
- E.2.3 : Conflits avec les terres agricoles et viticoles ;
- E.2.4 : Vignes;
- F.10.3 : Paysages ruraux traditionnels importants.

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement :

P-EAU, P-R3, P-REC, P-ENE, P-ENV

Mesures de transports :

Indirecte

Mesures d'urbanisation :

PA, MU

Référence :

Accompagnement agricole de la mesure prioritaire Chablais - Rive vaudoise (2015). Canton de Vaud.

Accompagnement agricole MP Chablais (VS) (2015). Canton du Valais.

Projet de contribution à la qualité du paysage de la région de la plaine du Rhône (2014). Canton de Vaud.

Réseaux OQE « Plaine du Rhône Sud » (VD), district de St-Maurice (VS), « Rigoles » (VS), Barges (VS).

P – REC

Réseau écologique

Stratégie Paysage / Stratégie Nature et environnement

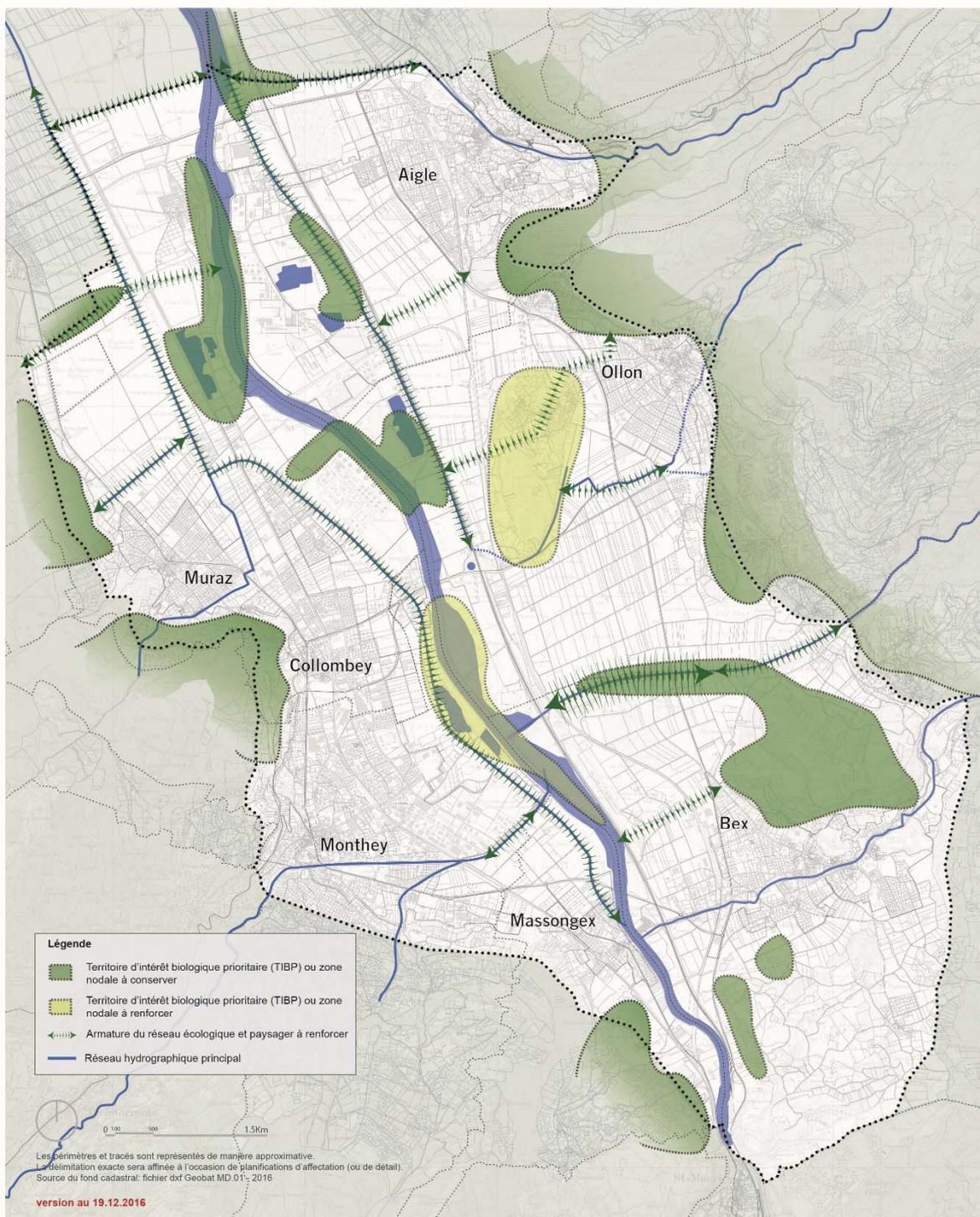
Priorité : A

Instances responsables

Cantons et Communes

Autres instances concernées

-



Mesure

Situation actuelle

Un concept directeur de réseau écologique a été développé par les deux cantons en 2005 pour la plaine du Rhône. Ce concept directeur doit servir de base aux différentes initiatives d'amélioration de la qualité écologique de la plaine.

Objectifs

- Renforcer la connectivité entre les biotopes existants ;
- Améliorer les conditions d'existence des espèces animales et végétales menacées de la plaine ;
- Fournir un cadre directeur pour les projets concrets d'aménagement menés par le projet Rhône, les grands projets, les communes et les initiatives agricoles.

Description

Le concept directeur s'appuie sur une analyse détaillée des enjeux biologiques et des besoins vitaux des espèces concernées. Des espèces et milieux cibles sont identifiés afin de définir les caractéristiques souhaitables du réseau. Il comporte notamment des territoires d'intérêt biologique prioritaire (TIBP) ou zones nodales, surfaces qui abritent une biodiversité et des milieux naturels particulièrement riches et de valeur et autour desquelles le réseau se structure. Le réseau hydrographique en est une composante clé.

Le réseau écologique n'est pas à réaliser pour lui-même mais un principe directeur à utiliser comme cadre de référence pour l'ensemble des projets touchant à la nature et au paysage. Des éléments prioritaires à renforcer à l'horizon 2040 ont été définis dans le cadre du présent projet d'agglomération. A plus long terme, ou en fonction des opportunités, il se peut que d'autres éléments constitutifs de l'armature REC non recensés dans cette mesure fassent l'objet d'une revalorisation.

Les emprises des projets sont à préciser au niveau des projets de détail.

Opportunité

Le développement d'une agglomération permet une approche concertée et pluridisciplinaire de l'évolution souhaitée pour un territoire.

Le projet d'agglomération va permettre de renforcer la coordination entre les initiatives, de façon à mieux coordonner les mesures contribuant à l'amélioration des valeurs naturelles.

Utilité

CE4 : Revitalisation des espaces naturels et paysagers et protection des biotopes précieux.

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

A établir par les communes en fonction des projets concernés.

Conformité aux plans directeurs cantonaux

La mesure est conforme aux mesures suivantes du PDCn VD :

- E21 Pôles cantonaux de biodiversité;
- E22 Réseau écologique cantonal (REC).

La mesure est conforme aux fiches suivantes du PDC VS en cours de révision :

- A.11 Réseaux écologiques et corridors à faune ;
- A.13 Aménagement, renaturation et entretien des cours d'eau.

Etat de l'intégration dans le plan directeur

- Coordination en cours (PDC VS)
- Coordination réglée (PDCn VD)

Par ailleurs, la présente mesure est conforme aux fiches de coordination suivantes du PDC VS en vigueur :

- F.5.3 : Zones de protection de la nature et du paysage au niveau communal ;
- F.6.2 : Territoire de protection de la nature et du paysage au niveau cantonal.

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement

P-R3, P-EAU, P-AGR, P-NAT, P-ENV

Mesures d'urbanisation

MU

Mesures de transports

Aucune

Référence :

Réseau Ecologique Cantonal pour la plaine du Rhône (REC). Concept directeur (2005). Etat du Valais et Etat de Vaud.

Réseau écologique – analyse au niveau cantonal (REC-VD) (2012). Service des forêts, de la Faune et de la Nature. Centre de conservation de la nature. Canton de Vaud.

P – NAT

Nature en ville

Stratégie Nature et environnement

Priorité : B

Instances responsables

Communes

Autres instances concernées

-



Mesure

Situation actuelle

La région du Chablais jouit d'une importante qualité de vie et d'une forte proximité à des espaces naturels comme le Rhône et l'armature verte qui lui est liée. La densification des centres urbains entraîne la diminution progressive de nature en milieu urbain. Il s'agit de veiller à maintenir et renforcer le lien avec cette composante naturelle dans le développement de l'agglomération.

Objectifs

- Renforcer la place de la nature en milieu urbain.
- Renforcer la biodiversité et assurer les continuités biologiques jusqu'aux cœurs urbains.
- Préserver des espaces non-construits de qualité.
- Conserver les composantes paysagères et végétales dans les projets d'aménagement, et particulièrement dans le cas des franges.

Description

Les espaces naturels en milieu urbain ont un rôle important à jouer en contribuant à la qualité de l'agglomération en offrant des espaces de délasserment de qualité aux habitants. Ils sont également à la source d'importantes fonctionnalités sociales et écologiques au sein des périmètres bâtis (régulation thermique, pollution sonore, etc.).

Une approche quantitative des espaces naturels doit être couplée à une analyse qualitative. Il est encouragé que les communes traitent de leurs espaces naturels au moyen d'un document cadre, à l'exemple du *Plan directeur des espaces verts* de la Ville de Monthey (2012).

Opportunité

Le développement d'une agglomération permet une approche concertée et pluridisciplinaire de l'évolution souhaitée pour un territoire. Il s'agit d'intégrer des réflexions sur la biodiversité, les espaces verts et les espaces naturels en amont des réflexions urbanistiques.

Utilité

CE2 : Amélioration de la qualité des espaces publics.

CE4 : Réduction de la consommation de surfaces et revitalisation des espaces naturels et paysagers.

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

A établir par les communes en fonction des projets concernés. Dès 2023.

Conformité aux plans directeurs cantonaux

La présente mesure est conforme aux mesures du PDCn VD sans pour autant faire référence à des mesures précises.

La mesure est conforme aux fiches suivantes du PDC VS en cours de révision :

- A.9 Protection et gestion de la nature ;
- C.2 Qualité des zones à bâtir,

Etat de l'intégration dans le plan directeur

- Pas d'état de la coordination (PDCn VD)
- Coordination en cours (PDC VS)

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement

P-EAU, P-REC, P-ENV

Mesures d'urbanisation

Toutes

Mesures de transports :

Indirecte

Référence :

Plan directeur des espaces verts de la Ville de Monthey (2012).

P - ENE

Planification énergétique

Stratégie Nature et environnement

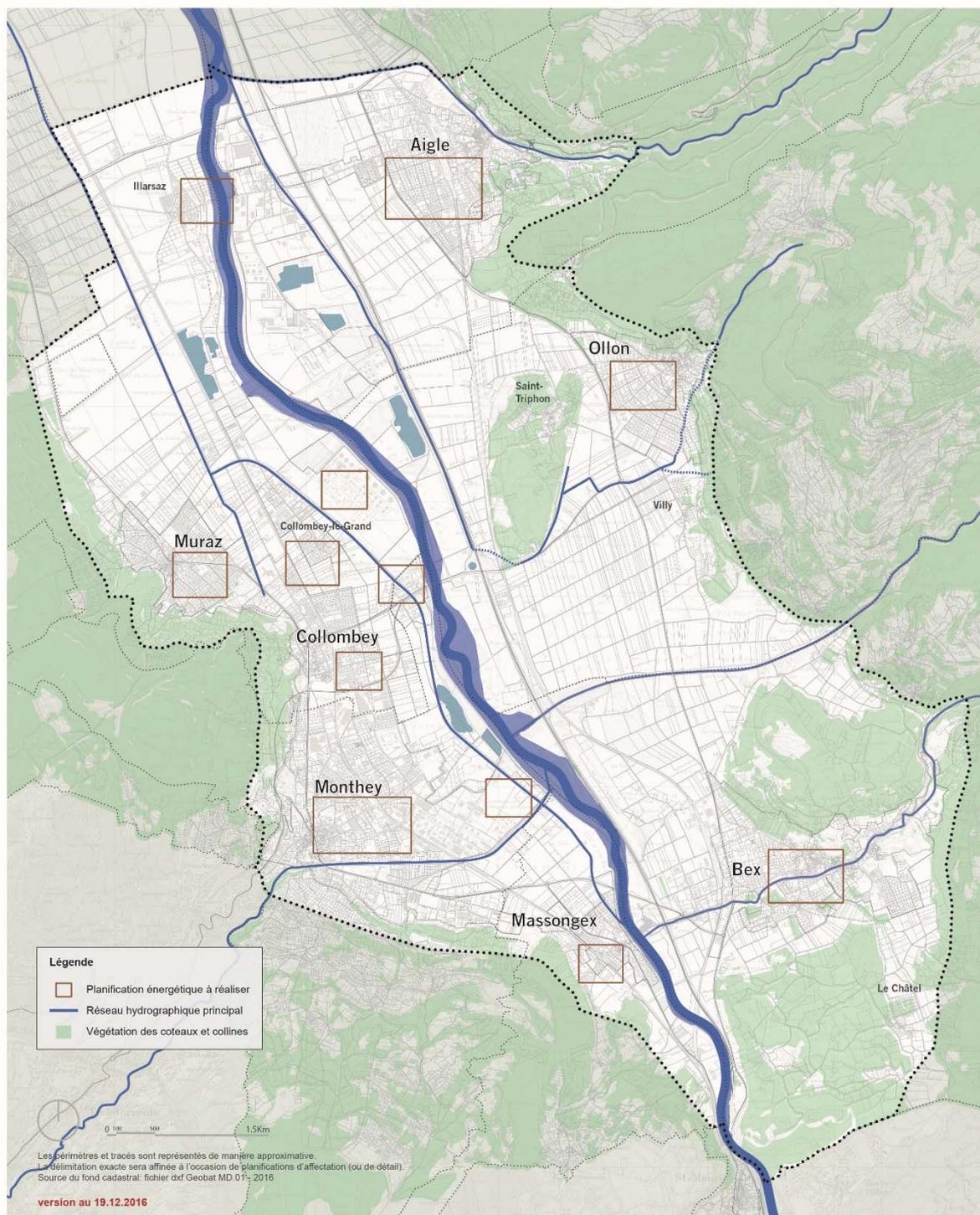
Priorité : A

Instances responsables

Cantons et communes

Autres instances concernées

Agglomération



Mesure

Situation actuelle

La plaine du Chablais dispose de diverses sources d'énergie telles que l'énergie solaire, la géothermie, l'éolienne, le bois énergie, les rejets de chaleur industrielle, etc. Chablais Agglo présente une structure multipolaire nécessitant d'adapter les stratégies énergétiques à chacun des secteurs de l'agglomération.

Les cantons de Vaud et du Valais ont tous deux inscrits dans leurs lois respectives la nécessité/possibilité de réaliser des concepts énergétiques à l'échelle communale ou supra-communale afin de répondre à ces nouveaux enjeux énergétiques.

Objectifs

- Etablir une planification énergétique territoriale à l'échelle de l'agglomération.
- Faciliter l'intégration des filières de production d'énergies renouvelables.
- Renforcer l'efficacité énergétique des constructions et installations.
- Coordonner consommation et production énergétique.
- Rechercher des synergies sur et entre les sites d'activités, notamment lors de l'implantation de nouvelles entreprises et industries.

Description

A l'échelle de l'agglomération une planification énergétique territoriale est prévue d'ici à 2018, conformément à la loi vaudoise sur l'énergie (LVLEne). L'objectif recherché est de faciliter l'intégration des énergies renouvelables ainsi que la réalisation des infrastructures nécessaires pour leur valorisation et distribution ou encore d'optimiser l'efficacité énergétique des constructions par des mesures d'aménagement du territoire.

Des politiques énergétiques sectorielles doivent être mises en place afin de garantir une transition énergétique compatible avec les politiques fédérales et cantonales.

Une approche quantitative des besoins énergétiques et de leur évolution prévue ainsi que du potentiel énergétique existant permettra de définir des priorités d'approvisionnement dans les différents secteurs. Sur la base de ces deux analyses quantitatives, des objectifs concrets doivent être définis en termes de consommation finale, de production et de part d'énergie renouvelable. Ces objectifs doivent ensuite être inclus dans des mesures permettant une meilleure valorisation du potentiel énergétique local, un développement des filières énergétiques renouvelables à l'échelle régionale et l'adaptation des politiques et législations publiques.

Opportunité

Le développement d'une agglomération permet une approche concertée de l'évolution souhaitée pour le territoire. Cette approche permet d'intégrer les enjeux de planification énergétique afin que les développements urbains prévus puissent maximiser l'utilisation des potentiels énergétiques locaux.

L'existence d'une zone industrielle en cours de reconversion ainsi qu'un réseau de chauffage à distance présente également une opportunité pour une mise en réseau des entreprises et une valorisation des rejets de chaleur. En outre, une planification énergétique locale et une diminution de la consommation d'énergie fossile permettent une diminution des émissions de gaz à effet de serre et autres polluants, une autonomisation partielle des besoins locaux et une meilleure viabilité technique et économique à moyen terme.

Utilité

CE4 : Réduction des émissions de polluants atmosphérique et de CO₂.

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

2018-2030. A établir par les communes. Les planifications énergétiques sectorielles doivent être réalisées au plus tard lors de la réalisation des principaux projets d'affectation de chacun des secteurs.

Etat de l'intégration dans le plan directeur

- Coordination en cours (PDC VS)
- Coordination réglée (PDCn VD)

Conformité aux plans directeurs cantonaux

La présente mesure est conforme aux mesures suivantes du PDCn VD :

- F31 : Espaces sylvicoles ;
- F42 : Déchets ;
- F51 : Ressources énergétiques et consommation rationnelle de l'énergie ;
- F52 : Matériaux écologiques.

La présente mesure est conforme aux fiches de coordination suivantes du PDC VS en cours de révision :

- A.6 Fonctions et gestion forestières ;
- E.3 Approvisionnement en énergie ;
- E.7 Transport et distribution d'énergie.

Par ailleurs, la présente mesure est conforme aux fiches de coordination suivantes du PDC VS en vigueur :

- F.1.2 Fonctions forestières ;
- F.2.1 Exploitations forestières ;
- G.2.2 Approvisionnement en énergie ;
- H.1.1. Entreposage et recyclage des déchets.

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement

P-R3, P-AGR

Mesures d'urbanisation

Toutes

Mesures de transports

Indirecte

Référence :

- Planification énergétique territoriale : approche méthodologique et contenu des plans. Canton de Vaud. Direction générale de l'environnement, 2016 (DGE).
- Plan Directeur Communal des Energies – Structure type. Service de l'énergie et des forces hydrauliques (SEFH). Canton du Valais.

P – ENV**Protection de l'environnement**

Stratégie Nature et environnement

Priorité : A**Instances responsables**

Cantons et communes

Autres instances concernées

-

Mesure**Situation actuelle**

La plaine du Rhône est le support de multiples activités et infrastructures : agriculture, industrie, habitat, Rhône et rivière, autoroute, etc.

Ces divers usages du sol génèrent des impacts sur l'environnement : gestion des eaux de surface, souterraines ou des eaux usées, pollution de l'air, gestion des matériaux, bruit, etc.

Objectifs

- Limiter l'impact sur l'environnement des activités humaines.
- Planifier les activités humaines dans les secteurs ne subissant pas des pressions environnementales trop fortes (dangers naturels, bruit, pollution) et limiter ces pressions le cas échéant.
- Coordonner les planifications territoriales afin d'éviter le report des impacts environnementaux sur les secteurs voisins.
- Optimiser la conformité des projets aux législations environnementales.
- Protéger les zones à bâtir contre les dangers naturels.

Description

Différentes thématiques doivent être intégrées aux réflexions de planifications des activités humaines :

- Protection du **paysage** selon les différentes typologies (Rhône, plaine, cônes, coteaux et collines) afin de respecter l'identité du Chablais et leur logique structurelle.
- Prise en compte **des éléments naturels environnants** dans l'ensemble des interventions sur le territoire en assurant notamment des distances de politesse.
- Protection de **l'air** afin de limiter les niveaux de pollution et d'assurer le respect des limites dans les secteurs d'activités humaines.
- Protection contre le **bruit** dans les secteurs d'habitat et d'activités et limitation des émissions sonores.
- Gestion des **eaux souterraines** en fonction des zones de protection et de la profondeur de la nappe et du risque de pollution des activités humaines.
- Gestion des **eaux de surface** en fonction des capacités d'infiltration, des besoins de rétention ou de décantation/épuration et des infrastructures d'évacuation.
- Maintien des **sols** et de leurs qualités agro-pédologiques. Une gestion des sols décapés lors de la 3^e correction du Rhône devrait permettre une valorisation locale. Ces derniers pourraient être utilisés dans les secteurs agricoles dont la couverture terrestre ne permet pas de remplir les qualités SDA. Une gestion globale des sols (chantiers, 3^e correction du Rhône) doit être planifiée en lien avec les matériaux minéraux notamment dans la perspective d'une amélioration des sols agricoles qui ne remplissent pas les exigences de qualité des surfaces d'assolement (SDA).
- Gestion des **sites pollués** et décontamination éventuelle.
- Gestion des **déchets et des substances dangereuses pour l'environnement** afin de limiter l'impact sur l'environnement et favoriser les cycles de recyclage. En particulier, un concept global de gestion des matériaux doit être prévu, tenant compte des besoins de la construction, des potentialités dans le domaine des recyclages de matériaux, de la modification des points d'extraction dans le Rhône et de la modification prévue des points d'extraction dans le Rhône et dans les matériaux générés par le chantier de la 3^e correction du Rhône.
- Limiter la dissémination des **organismes dangereux pour l'environnement** (plantes néophytes).
- Prévenir les **accidents majeurs** notamment en lien avec les zones industrielles, l'autoroute ou la voie ferrée.
- Protéger le territoire contre les **dangers naturels** par des mesures globales et coordonnées de protection contre les crues et des mesures localisées de compétence communale pour les autres aléas.

Opportunité

Les thématiques de protection de l'environnement doivent être gérées à différentes échelles pour assurer une coordination pertinente. Les importants projets tels que la 3^e correction du Rhône, la mutation de la zone industrielle et les développements résidentiels vont générer d'importants impacts qu'il convient de limiter et de gérer à l'échelle régionale.

Ces thématiques doivent être traitées lors de la réalisation de projets communaux, mais peuvent également faire l'objet d'une planification directrice intercommunale. C'est notamment le cas de la gestion des sols, de la gestion des déchets et des substances dangereuses pour l'environnement et dans une moindre mesure de la gestion des dangers naturels.

Utilité

CE4 : Réduction des émissions de polluants, de CO₂ et de bruit.

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Energie : concept directeur d'agglomération à établir (2018-2020)

Matériaux : concept directeur d'agglomération à établir (2018-2020)

Autres thématiques environnementales : à établir par les communes en fonction de l'impact des projets (urbains, mobilité, etc.)

Conformité aux plans directeurs cantonaux

La présente mesure est conforme aux mesures suivantes du PDCn VD :

- A31 : Qualité de l'air
- A32 : Nuisances sonores
- A33 : Accidents majeurs
- A34 : Sites pollués
- A35 : Rayonnement non ionisant
- F41 : Carrières, gravières et sites de dépôts d'excavation
- F42 : Déchets
- F44 : Eaux souterraines ;
- F52 : Matériaux écologiques

La présente mesure est conforme aux fiches de coordination suivantes du PDC VS en cours de révision :

- C.6 Prévention des accidents majeurs
- E.1 Gestion de l'eau
- E.2 Approvisionnement et protection des eaux potables
- E.3 Approvisionnement en énergie
- E.5 Installations solaires
- E.6 Installations éoliennes
- E.7 Transport et distribution d'énergie
- E.8 Approvisionnement en matériaux pierreux et terreux
- E.9 Décharges de types A et B

Etat de l'intégration dans le plan directeur

- Coordination en cours (PDC VS)
- Coordination réglée (PDCn VD)

Par ailleurs, la présente mesure est conforme aux fiches de coordination suivantes du PDC VS en vigueur:

- G.1.2 Gestion de l'eau
- G.2.2 Approvisionnement en énergie
- G.6.2 Approvisionnement en eau potable
- G.7.2 Protection des eaux souterraines
- G.8.2 Gestion des matériaux pierreux et terreux
- H.1.1 Entreposage et recyclage des déchets
- H.2.4 Décharges pour matériaux d'excavation propres et matériaux inertes
- H.3.1 Stations d'épuration
- H.4.2 Qualité de l'air
- H.5.2 Protection contre le bruit
- H.6.2 Installations à risques majeurs
- H.7.2 Examen des objets et études d'impact

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement

P-R3, P-EAU, P-AGR, P-REC, P-NAT, P-ENE

Mesures d'urbanisation

Toutes2

Mesures de transports

Indirecte

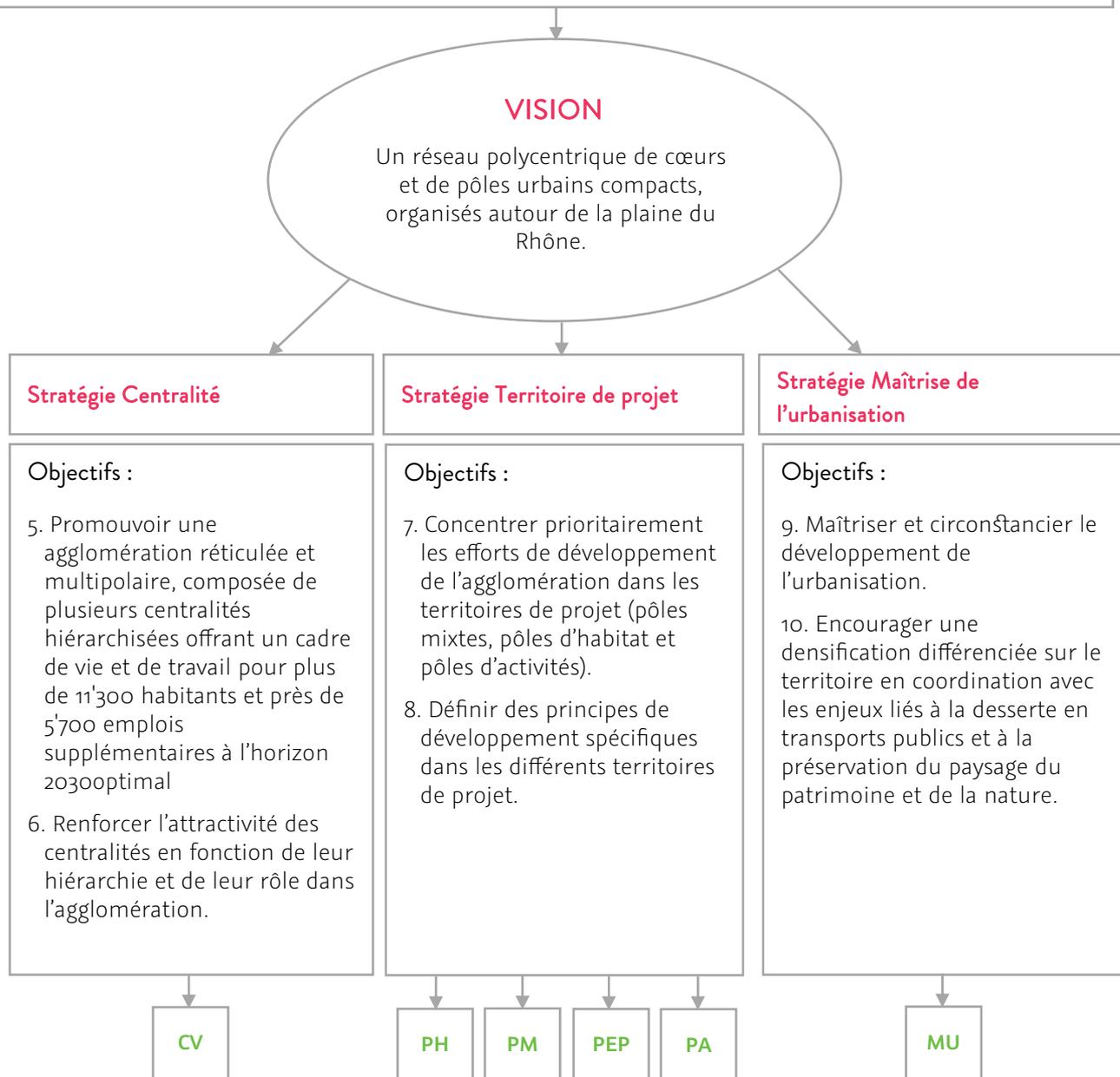
Référence

Manuel EIE – Directive de la Confédération sur l'étude de l'impact sur l'environnement (2009). Office fédéral de l'environnement (OFEV). Confédération Suisse.

Etat des lieux et tendances

Enjeux :

- I. Des territoires de projet priorités pour l'accueil de nouveaux habitants.
- J. Une attractivité maintenue et renforcée.
- K. Des zones d'activités au profil affirmé, accessibles, reliées, intégrées et coordonnées.
- L. Une urbanisation contenue.
- M. Une densification modérée respectueuse des plans directeurs cantonaux et communaux.
- N. Des centralités aménagées.
- O. Un développement urbain coordonné à la mobilité.
- P. Une mise en œuvre des installations à forte fréquentation.
- Q. Une qualité de vie et un patrimoine mis en avant.



Cœurs de Ville

CV	Cœur de ville : Développement de l'urbanisation vers l'intérieur et amélioration du cadre de vie	Toutes	A
-----------	--	--------	----------

Pôles Mixtes

PM-1	Pôle mixte Clos-Donroux-Gessimo	Collombey-Muraz / Monthey	A
PM-2	Pôle mixte Les Goilles	Monthey	A
PM-3	Pôle mixte Au-delà du Pont	Monthey	B
PM-4	Pôle mixte Gare de Monthey	Monthey	A
PM-5	Pôle mixte Avenue Gare nord	Monthey	C
PM-6	Pôle mixte Avenue de France	Monthey	B
PM-7	Pôle mixte Les Dailles sud	Monthey	B
PM-8	Pôle mixte Novassalles	Aigle	A
PM-9	Pôle mixte Arsenal	Aigle	Voir note LAT
PM-10	Pôle mixte Valerette Nord	Aigle	Voir note LAT
PM-11	Pôle mixte Les Tombeys	Ollon	Voir note LAT

Pôles d'habitat

PH-1	Pôle d'habitat Vers le Nant, Secteur Nord	Monthey	B
PH-2	Pôle d'habitat Semilles	Monthey	B
PH-3	Pôle d'habitat En Lombard	Ollon	Voir note LAT
PH-4	Pôle d'habitat Sous-le-Montet	Bex	Voir note LAT

Pôles d'équipement public

PEP	Pôle d'équipement public Hôpital	Aigle	A
------------	----------------------------------	-------	----------

Pôles d'activités

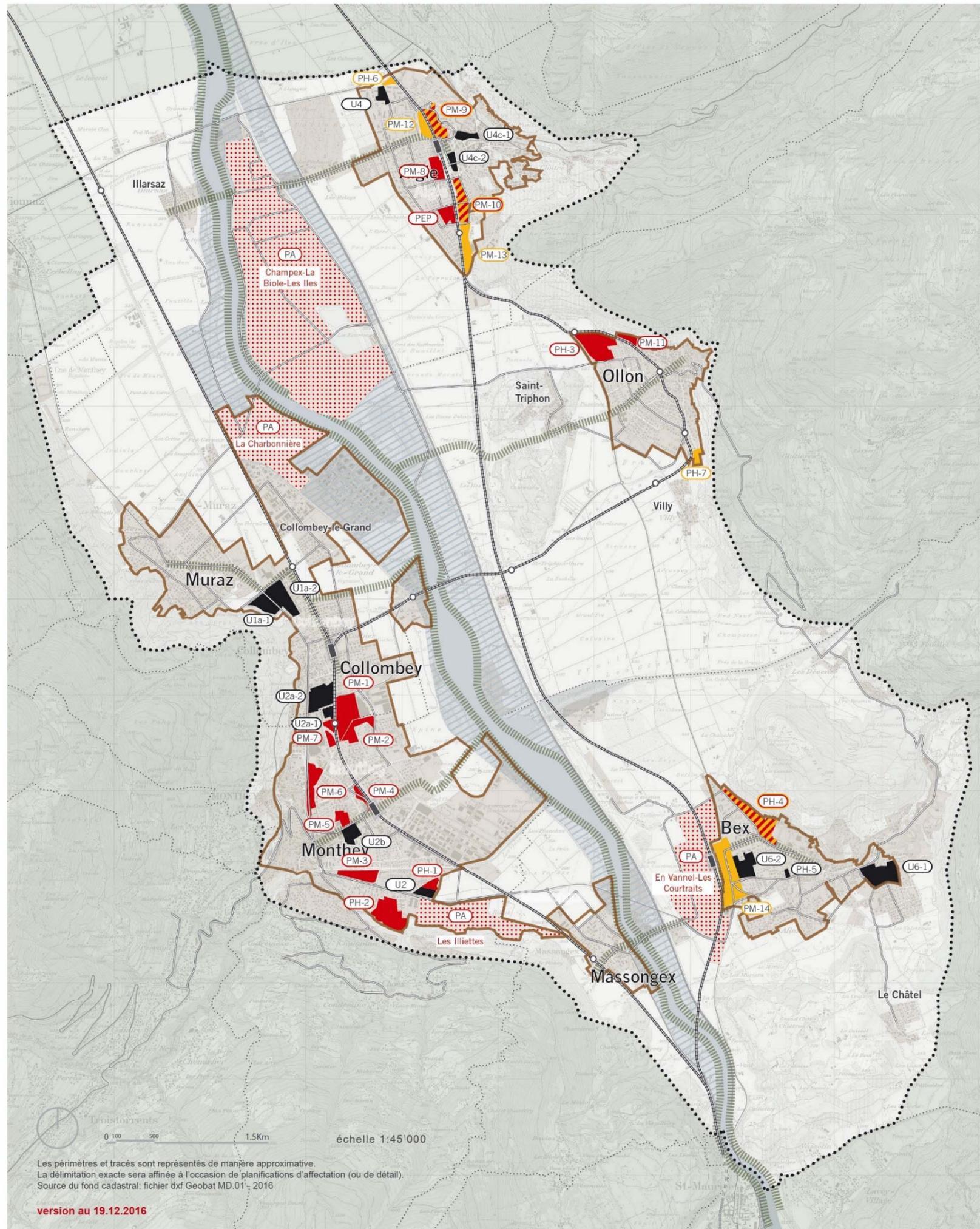
PA	Pôles d'activités	Aigle, Bex, Collombey- Muraz, Massongex, Monthey	A
-----------	-------------------	--	----------

Mesures de maîtrise de l'urbanisation

MU-1	Maîtrise de l'urbanisation	Toutes	A
-------------	----------------------------	--------	----------

CHABLAIS AGGLO

Programme de mesures Territoires de projets



- 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

- Mesures réalisées ou engagées
 - Mesures non engagées à réaliser avant 2030*
 - Mesures non engagées à réaliser après 2030
- * Le programme ne présente que les fiches des mesures non engagées à réaliser avant 2030.

Pôles mixtes

- U1a-1 La Barne
- U1a-2 Perraires / Clos Novex
- U2a-1 Les Dailles Nord
- U2a-2 Le Verger
- U2b Coppet-Troiletta
- J4c-1 Sous-le-Bourg
- J4c-2 Margencel
- U4 Prê d'Emoz
- PM-1 Clos-Donroux Gessimo
- PM-2 Les Goilles
- PM-3 Au-delà du Pont
- PM-4 Gare de Monthey
- PM-5 Avenue Gare Nord
- PM-6 Avenue de France
- PM-7 Les Dailles Sud
- PM-8 Novassalles
- PM-9 Arsenal
- PM-10 Valerette Nord
- PM-11 Les Tombeys
- PM-12 Landi
- PM-13 Valerette-Sud
- PM-14 Gare de Bex

Pôles d'habitat

- U2
- U6-1 U2 Vers le Nant, Secteur Sud
- U6-2 U6-1 Glarey II
- U6-2 Perruet
- PH-1 PH-1 Vers le Nant, Secteur Nord
- PH-2 PH-2 Semilles
- PH-3 PH-3 En Lombard
- PH-4 PH-4 Sous-le-Montet
- PH-5 PH-5 Rivarotte
- PH-6 PH-6 Prê de l'Oie
- PH-7 PH-7 Les Arnoux

Pôle d'équipement public

- PEP

Pôles d'activités

- PA

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

4.1 Cœurs de ville

CV

Cœur de ville : développement de l'urbanisation vers l'intérieur et amélioration du cadre de vie

Urbanisation – Stratégie centralités

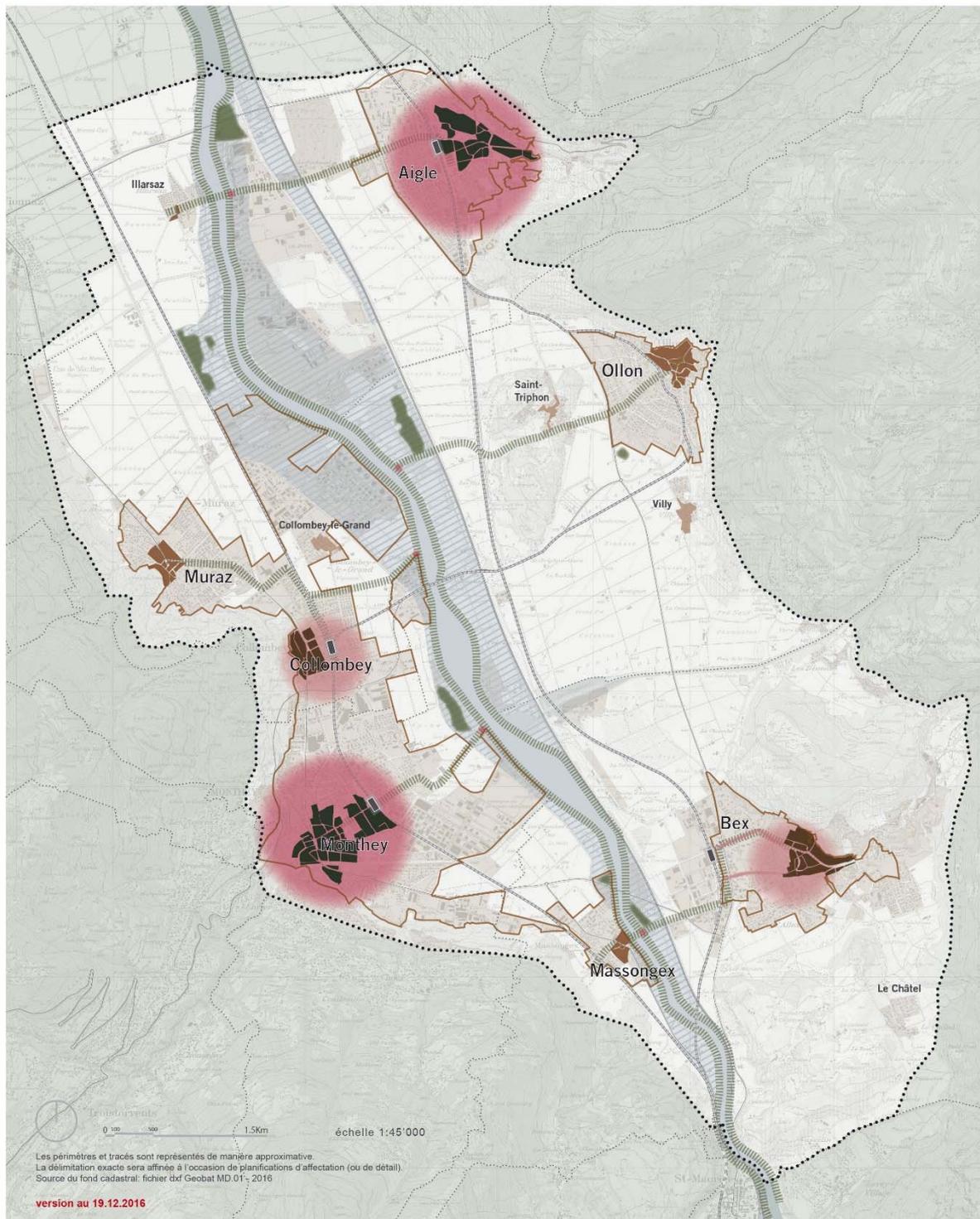
Priorité : A/B/C
(selon projets)

Instances responsables

Aigle, Bex, Collombey-Muraz, Monthey

Autres instances concernées

Cantons de Vaud et du Valais



Mesure

Situation actuelle

Les cœurs de ville sont les pôles urbains majeurs de l'agglomération : ils sont constitutifs de son identité et sont essentiels à son bon fonctionnement et à son attractivité. Le renforcement de l'intensité urbaine des centres-villes (concentration des principales fonctionnalités : interfaces de mobilité, habitat, activités, équipements et services), notamment vis-à-vis de secteurs situés en périphérie, doit s'accompagner de mesures visant à assurer la qualité du cadre de vie.

Objectifs spécifiques

À Monthey :

- Connecter la gare CFF et le centre-ville historique de Monthey en s'appuyant sur les opportunités de reconversion dans le tissu urbain à l'est du centre historique ;
- Améliorer la qualité environnementale ainsi que la sécurité et le confort de tous les usagers dans le centre-ville traversé aujourd'hui par la route cantonale.

À Aigle :

- Encourager la valorisation des réserves à bâtir existantes selon la réglementation en vigueur (utilisation des dents creuses, surélévations, ...) ;
- Assurer l'intégration urbaine de la gare CFF et des équipements publics dans l'aire d'influence du cœur de ville (aménagement d'espaces publics continus, liaisons de mobilité douce) ;
- Redynamiser le centre-ville pour éviter une baisse de fréquentation des commerces ;
- Prendre en compte l'ISOS dans le cadre de la révision du PGA.

À Bex :

- Relier le centre-ville historique et la gare CFF par la densification du tissu urbain entre ces deux pôles et l'aménagement des espaces publics ;
- Prendre en compte l'ISOS dans le cadre de la révision du PGA

À Collombey :

- Densifier et renouveler le tissu bâti villageois ;
- Assurer la continuité et la qualité du réseau d'espaces publics entre Collombey et Monthey ;
- Atténuer les césures induites par les infrastructures routières et ferroviaires à l'intérieur du tissu bâti.

Description des démarches à mettre en œuvre

Dans les 4 cœurs de ville:

- Prise en compte des objectifs de la présente fiche stratégique « cœur de ville » dans le cadre de la révision des plans d'affectation communaux : PGA d'Aigle et de Bex, PAZ de Monthey et Collombey-Muraz, et des plans d'affectation de détail : PPA, PQ(VD), PADs (VS) ;
- Mise en place de politiques foncières communales, de partenariats publics privés et d'un appui technique et foncier aux propriétaires concernés pour faciliter la concrétisation des projets ;
- Mise en œuvre des programmes communaux de préservation du patrimoine bâti et paysager et de promotion touristique.

À Monthey:

- Mise en œuvre des plans directeurs de densification et des espaces publics du centre-ville, notamment par :
 - la poursuite du réaménagement du centre historique et la requalification des espaces publics en faveur des modes doux, particulièrement le long de la route cantonale et sur la Place Centrale ;
 - la restructuration et la densification du tissu bâti pavillonnaire existant par des constructions assurant un rapport à la rue propice à une activité des rez-de-chaussée.

À Aigle et Bex :

- Elaboration d'un plan/guide destiné à définir les modalités de valorisation des potentiels de densification selon les PGA et PPA en vigueur et à réviser, assurant : 1) une mobilisation optimale des réserves à bâtir existantes; 2) la prise en compte et le respect des valeurs patrimoniales, paysagères et naturelles; 3) le maintien de potentiels de densification ultérieurs ;
- Mise en œuvre du projet Aigle Centre 2020 et les projets d'espaces publics qui en découlent.

À Bex:

- Mise en place d'un schéma directeur des espaces publics et/ou de projets d'espaces publics.

Opportunité

La présente fiche stratégique vise à favoriser le développement de l'urbanisation vers l'intérieur - densification du tissu bâti après révision des plans d'affectation communaux (PGA, PAZ), implantation d'équipements et services mais également d'activités tertiaires et artisanales (si compatibles avec le contexte urbain) tout en améliorant la qualité du cadre de vie et l'attractivité des cœurs de ville.

Utilité

- CE1** : Favorise le développement des modes doux (amélioration de la qualité et de la convivialité des espaces publics, modération du trafic, ...).
- CE2** : Renforce l'attractivité et la vitalité du centre-ville comme lieu d'habitat et de travail et participe, par extension, à limiter les déplacements. Crée de nouveaux espaces de rencontre et de socialisation nécessaires dans l'optique d'accueillir plusieurs milliers de nouveaux habitants à l'échelle de l'agglomération.
- CE3** : Améliore, par une modération du trafic et un réaménagement des espaces publics, la sécurité des usagers.
- CE4** : Favorise une diminution du trafic en centre-ville, réduisant ainsi les nuisances à l'environnement.
Evite la consommation de nouvelles surfaces grâce la densification du tissu bâti existant.

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Plan directeur des espaces publics de Monthey : en cours
Plan directeur de densification de Monthey : en cours
Révision des PGA d'Aigle et Bex : à l'étude
Révision des PAZ de Monthey et Collombey-Muraz : en cours

Etat de l'intégration dans le plan directeur

- Coordination réglée / en cours

Conformité aux plans directeurs cantonaux

La présente mesure est conforme aux fiches de coordination suivantes des plans directeurs cantonaux VS et VD en cours de révision:

PDC VS

- C.1. Dimensionnement des zones à bâtir dévolues à l'habitat ;
- C.2. Qualité des zones à bâtir ;
- C.3. Sites construits, bâtiments dignes de protection, voies historiques et sites archéologiques ;
- C.5. Agglomérations ;
- C.8. Installations d'intérêt public.

PDCn VD

- A11. Zones d'habitation et mixtes ;
- A14. Projet d'intérêt publics ;
- B11. Agglomérations, centres cantonaux et régionaux ;
- B33. Affectations mixtes ;
- B34. Espaces publics ;
- B44. Infrastructures publiques ;
- D11. Pôles de développement ;
- D21. Réseaux touristiques et de loisirs ;

Besoin de coordination

Mesures de paysage/d'environnement

P-NAT, P-ENV, P-EAU, P-ENE

Mesures d'urbanisation

MU, PM-3, PM-4, PM-5, PM-6
PM-8, PM-9, PM-10, PM-11

Mesures de mobilité

1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 5.4, 7.1, 7.2, 7.3, 7.5, 7.6, 7.12, 7.13, 9.1, 9.2, 10.1, 10.2, 10.4

Remarques

Références

- | | |
|---|--|
| Monthey | Aigle |
| - Plan directeur des espaces publics du centre-ville (2005) | - Europan 11, Suisse « Aigle/VD – Au cœur de la ville » (2011) |
| - Etude de réaménagement du centre-ville (2010) | - Aigle Centre 2020 |
| - Plan directeur de densification (2012) | |
| - Plan directeur des espaces verts (2012) | |

4.2 Pôles mixtes

PM-1

ARE : 6153.2.064

Priorité : A

Pôle mixte «Clos-Donroux – Gessimo»

Urbanisation – Stratégie *territoires de projet* – Pôle mixte

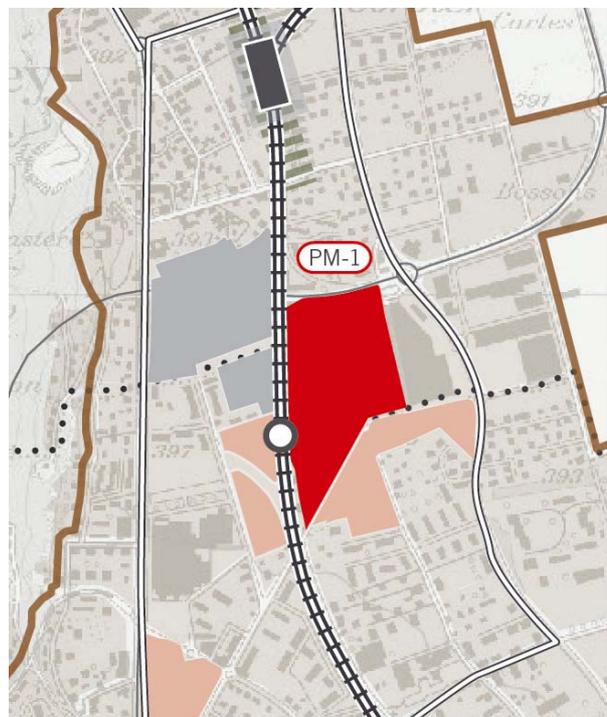
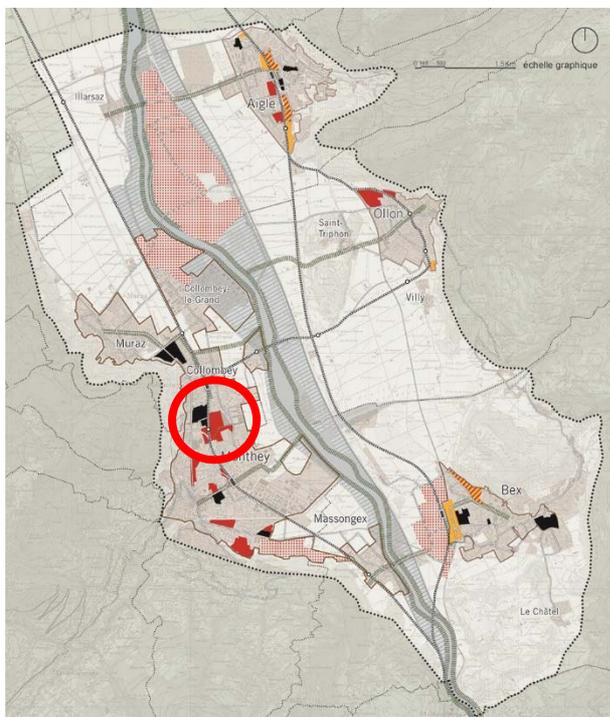
Selon étapes

Instances responsables

Monthey

Autres instances concernées

CFF, TPC, Collombey-Muraz



Mesure

Situation actuelle

- Le secteur de « Clos-Donroux » borde la limite communale des communes de Monthey et de Collombey-Muraz et assure la jonction de l'urbanisation entre les deux communes. Il se situe à proximité du centre de Collombey et des zones commerciales de Collombey et de Monthey.
- La surface brute de terrain est de 8'877 m².
- Le site, aujourd'hui affecté en zone industrielle, est composé des friches industrielles des ex-ateliers Giovanola.
- Le secteur est identifié comme faisant partie d'un site stratégique dans le PA2 et un plan d'aménagement détaillé est actuellement en cours d'élaboration.

Objectifs

- Créer un quartier dense et mixte offrant une bonne qualité de vie ;
- Exploiter le potentiel de reconversion du site ;
- Valoriser les potentiels liés à la réalisation d'une nouvelle halte ferroviaire ;
- Gérer la proximité avec le village de Collombey au nord ;
- Exclure l'implantation de centres commerciaux.

Description

		Situation actuelle	Situation après mesure
Affectation		Zone industrielle	Habitat Activités tertiaires et secondaires
Densité (hab+emp / ha)		10	340
Capacité	Habitants	-	1'392
	Emplois	77	1'392
	Total	77	2'784
Augmentation nette	Habitants	/	1'392
	Emplois		1'315
	Total		2'707
Qualité de la desserte TP		B/C	A/B

Action à mener	Démarche possible
Adapter l'affectation du sol afin de permettre le développement souhaité.	Etablissement d'une planification détaillée.

Extension/réduction de la zone à bâtir et surfaces d'assolement

	Oui/Non	Surface	Compensation
Emprise sur zone agricole / SDA	Non	-	-

Opportunité

« Clos-Donroux - Gessimo » est un secteur déjà identifié comme stratégique dans le PA2 et dont l'utilisation est privilégiée, car il est situé entre les centres de Monthey et de Collombey, à proximité de services, commerces et équipements publics. De plus, la création prévue d'une nouvelle halte ferroviaire à proximité augmentera son attractivité. Son changement d'affectation ainsi que la densification adaptée qui l'accompagne s'inscrivent dans la stratégie de concentration de l'urbanisation vers l'intérieur et de limitation de l'étalement urbain.

Utilité

CE1 : Favorise la concentration de l'urbanisation à proximité des transports publics.

CE2 : Participe au développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti ; réduit les risques de dispersion de l'urbanisation.

CE4 : Evite la consommation de nouvelles surfaces grâce la reconversion d'une ancienne friche industrielle et la densification du tissu bâti existant.

Réalisation**Calendrier de mise en œuvre**

- Etape 1 : 2022 (priorité A)
- Etape 2+3 : 2023-2030 (priorité B/C)

Etat de l'intégration dans le plan directeur

- Coordination réglée / en cours

Conformité au plan directeur cantonal

La présente mesure est conforme aux fiches de coordination suivantes du PDC VS en cours de révision :

- C.1 Dimensionnement des zones à bâtir dévolues à l'habitat ;
- C.2 Qualité des zones à bâtir ;
- C.5 Agglomérations;
- C.8 Installations d'intérêt public.

Besoin de coordination**Mesures de paysage/d'environnement :**

P-NAT, P-ENV

Mesures d'urbanisation :

PM-2, PM-7, Mu

Mesures de mobilité :

Ms1, Ms3, Ms4, Ms6, 3.1, 4.1, 7.8, 9.3,

Remarques

Références : Plan directeur de densification (2012)

PM-2

ARE : 6153.2.064

Priorité : A

Pôle mixte «Les Goilles»

Urbanisation – Stratégie *territoires de projet* – Pôle mixte

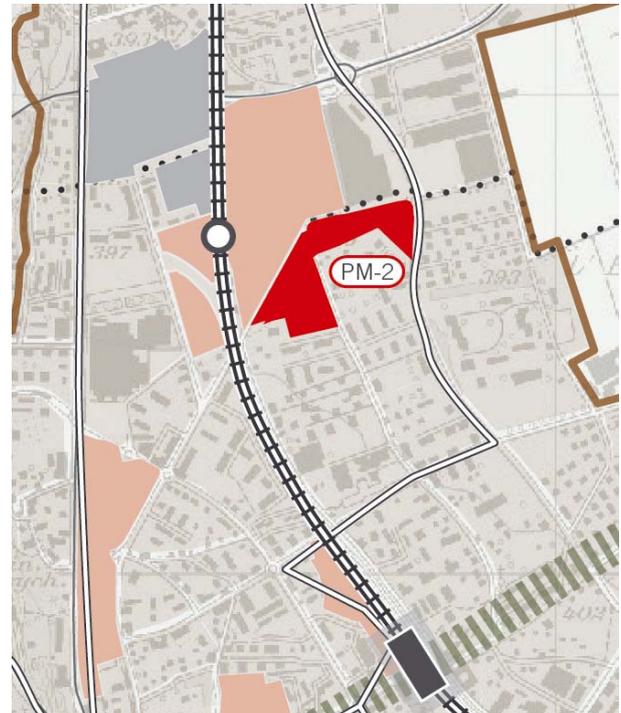
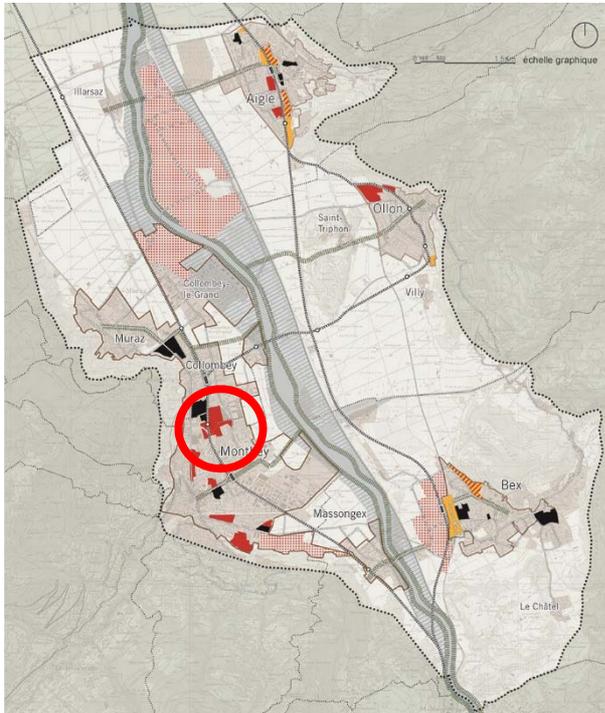
Selon étapes

Instances responsables

Monthey

Autres instances concernées

–



Mesure

Situation actuelle

- Le secteur « Les Goilles », situé au nord de la ville de Monthey, est bordé, au nord, par les friches industrielles des ex-ateliers Giovanola et, au sud, par des quartiers de villas.
- La surface brute de terrain est de 33'680 m².
- Le site, aujourd'hui affecté en zone artisanale et d'habitat, est composé de terrains vides et d'un bâtiment industriel.
- Le secteur est identifié comme faisant partie d'un site stratégique dans le PA2 et un plan d'aménagement détaillé est actuellement en cours d'élaboration.

Objectifs

- Créer un quartier dense et mixte offrant une bonne qualité de vie ;
- Exploiter le potentiel de reconversion du site ;
- Valoriser les potentiels liés à la réalisation d'une nouvelle halte ferroviaire ;
- Gérer la proximité avec les quartiers de villas au sud et à l'est.

Description

		Situation actuelle	Situation après mesure
Affectation		Zone industrielle	Habitat Activités tertiaires et secondaires
Densité (hab+emp / ha)		39	267
Capacité	Habitants	-	450
	Emplois	132	450
	Total	132	900
Augmentation nette	Habitants	/	450
	Emplois		318
	Total		768
Qualité de la desserte TP		B/C	A/B

Action à mener	Démarche possible
Adapter l'affectation du sol afin de permettre le développement souhaité.	Changement de zone d'affectation ou établissement d'une planification détaillée.

Extension/réduction de la zone à bâtir et surfaces d'assolement

	Oui/Non	Surface	Compensation
Emprise sur zone agricole / SDA	Non	-	-

Opportunité

« Les Goilles » est un secteur déjà identifié comme stratégique dans le PA2 et dont l'utilisation est privilégiée, car il est situé entre les centres de Monthey et de Collombey, à proximité de services, commerces et équipements publics. De plus, la création prévue d'une nouvelle halte ferroviaire à proximité augmentera son attractivité. Son changement d'affectation ainsi que la densification adaptée qui l'accompagne s'inscrivent dans la stratégie de concentration de l'urbanisation vers l'intérieur et de limitation de l'étalement urbain.

Utilité

CE1 : Favorise la concentration de l'urbanisation à proximité des transports publics.

CE2 : Participe au développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti ; réduit les risques de dispersion de l'urbanisation.

CE4 : Evite la consommation de nouvelles surfaces grâce à la reconversion d'une ancienne friche industrielle et à la densification du tissu bâti existant.

Réalisation**Calendrier de mise en œuvre**

Etape 1 : PAD en cours d'étude (priorité A: 2019)

Etape 2 : 2023-2026 (priorité B)

Conformité au plan directeur cantonal

La mesure est conforme aux fiches suivantes du PDC VS en cours de révision :

- C.1 Dimensionnement des zones à bâtir dévolues à l'habitat
- C.2 Qualité des zones à bâtir
- C.5 Agglomérations

Etat de l'intégration dans le plan directeur

> Coordination réglée / en cours

Besoin de coordination**Mesures de paysage/d'environnement**

P-NAT, P-ENV

Mesures d'urbanisation

MU, PM-1, PM-7

Mesures de mobilité

Ms1, Ms3, Ms4, Ms6, 3.1, 4.1, 7.8, 9.3

Remarques

Références : Plan directeur de densification (2012)

PM-3

ARE : 6153.2.067

Priorité : B

Pôle mixte « Au-delà du Pont »

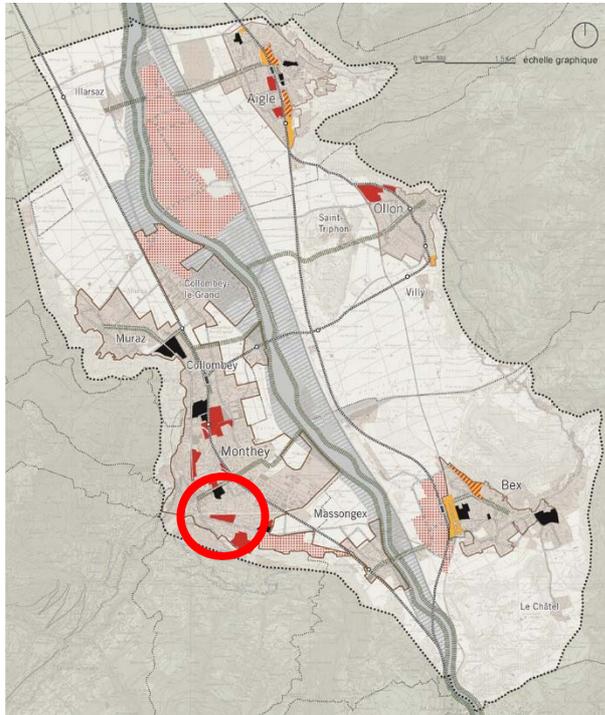
Urbanisation – Stratégie *territoires de projet* – Pôle mixte

Instances responsables

Monthey

Autres instances concernées

–



Mesure

Situation actuelle

- Le secteur « Au-delà du Pont » est compris entre la Vièze et l'avenue du Simplon, à proximité immédiate du centre-ville de Monthey.
- La surface brute de terrain est de 39'115 m².
- Le secteur est actuellement affecté en zone d'intérêt public et comprend des terrains de sport et des surfaces de stationnement.
- Le site est identifié comme stratégique dans le PA2 mais aucune planification n'a été démarrée depuis lors.

Objectifs

- Créer un quartier dense et mixte offrant une bonne qualité de vie ;
- Exploiter la proximité avec le centre-ville ;
- Assurer des liaisons de mobilité douce par le nord (franchissement de la Vièze) ;
- Gérer l'exposition au bruit.

Description

		Situation actuelle	Situation après mesure
Affectation		Zone d'intérêt public	Habitat Activités tertiaires ou artisanales compatibles Equipements publics éventuels
Densité (hab+emp / ha)		3	200
Capacité	Habitants	-	391
	Emplois	11	391
	Total	11	782
Augmentation nette	Habitants	/	391
	Emplois		380
	Total		771
Qualité de la desserte TP		D	C

Action à mener	Démarche possible
Adapter l'affectation du sol afin de permettre le développement souhaité.	Changement de zone d'affectation ou établissement d'une planification détaillée.

Extension/réduction de la zone à bâtir et surfaces d'assolement

	Oui/Non	Surface	Compensation
Emprise sur zone agricole / SDA	Non	-	-

Opportunité

« Au-delà du Pont » est un secteur déjà identifié comme stratégique dans le PA2 et dont l'utilisation est privilégiée, car il se situe dans le périmètre compact, à proximité du centre historique et des transports publics, services, commerces et équipements publics de Monthey. Son changement d'affectation ainsi que la densification adaptée qui l'accompagne s'inscrivent dans la stratégie de concentration de l'urbanisation vers l'intérieur et de limitation de l'étalement urbain.

Utilité

CE1 : Favorise la concentration de l'urbanisation à proximité des transports publics.

CE2 : Participe au développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti ; réduit les risques de dispersion de l'urbanisation.

CE4 : Evite la consommation de nouvelles surfaces grâce la densification du tissu bâti existant.

Réalisation**Calendrier de mise en œuvre**

2026

Conformité au plan directeur cantonal

La présente mesure est conforme aux fiches de coordination suivantes du PDC VS en cours de révision :

- C.1 Dimensionnement des zones à bâtir dévolues à l'habitat
- C.2 Qualité des zones à bâtir
- C.5 Agglomérations

Etat de l'intégration dans le plan directeur

- Coordination en cours

Besoin de coordination**Mesures de paysage/d'environnement**

P-NAT, P-EAU, P-ENV

Mesures d'urbanisation

CV, MU

Mesures de mobilité

1.1, 1.5, 3.1, 7.1

Remarques

Références : Plan directeur de densification (2012), Plan directeur des espaces verts (2012)

PM-4

ARE : 6153.2.065

Priorité : A

Pôle mixte « Gare de Monthey »

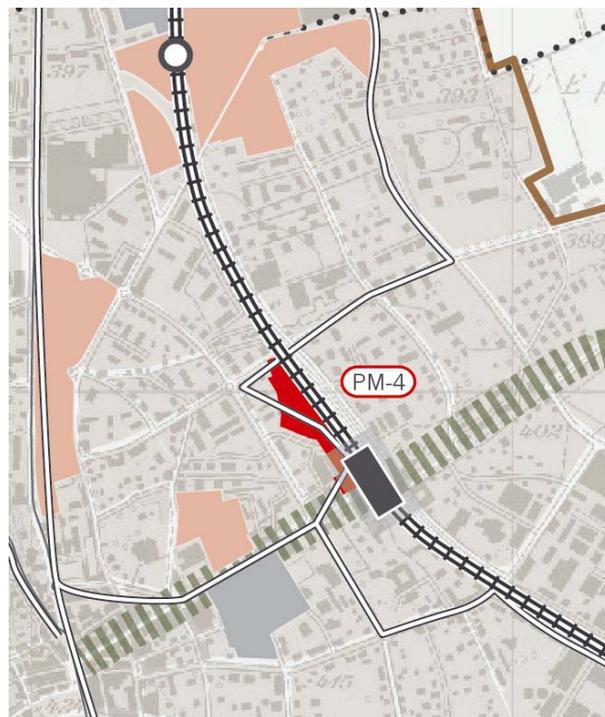
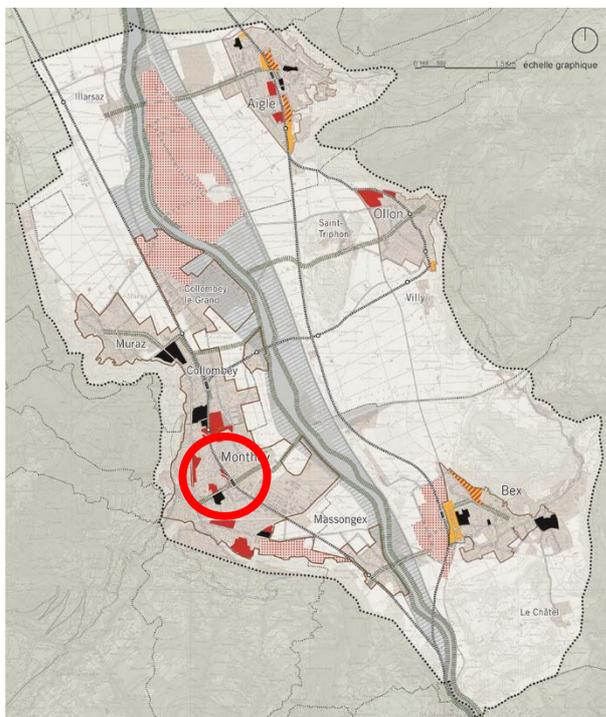
Urbanisation – Stratégie *territoires de projet* – Pôle mixte

Instances responsables

Monthey

Autres instances concernées

CFF, TPC, Canton



Mesure

Situation actuelle

- Le secteur « Gare de Monthey » est situé à l'ouest du centre-ville de Monthey, le long des voies de chemin de fer.
- La surface brute de terrain est de 17'921 m².
- Le secteur ferroviaire de Monthey, aujourd'hui affecté en zone d'habitation, présente d'importantes surfaces non urbanisées ou servant de lieux de stockage. Le traitement des espaces publics à proximité de la gare est peu valorisé.
- Le site est identifié comme stratégique dans ChablaisAgglo 2.

Objectifs

- Créer un quartier dense et mixte offrant une bonne qualité de vie ;
- Exploiter la proximité avec la gare en visant densité et mixité ;
- Valoriser les espaces publics, en lien avec la fonction d'interface TP du secteur ;
- Créer une centralité, assurant une liaison entre le nord et le sud de la ville ;
- Gérer les flux de circulations (gare ferroviaire et routière).

Description

		Situation actuelle	Situation après mesure
Affectation		Zone d'habitation (utilisé comme espace de stockage de marchandises)	Habitat et activités tertiaires ou artisanales compatibles
Densité (hab+emp / ha)		-	200
Capacité	Habitants	-	179
	Emplois	-	179
	Total	-	358
Augmentation nette	Habitants	/	179
	Emplois		179
	Total		358
Qualité de la desserte TP		C	A

Action à mener	Démarche possible
Adapter l'affectation du sol afin de permettre le développement souhaité.	Changement de zone d'affectation ou établissement d'une planification détaillée.

Extension/réduction de la zone à bâtir et surfaces d'assolement

	Oui/Non	Surface	Compensation
Emprise sur zone agricole / SDA	Non	-	-

Opportunité

Le secteur « Gare de Monthey » est déjà identifié comme stratégique dans le PA2. Son utilisation est privilégiée, car le site contient, dans son périmètre, la gare de Monthey, principale interface de transports publics de la partie valaisanne de l'agglomération. La valorisation de ce site permettra de relier de manière plus efficace la gare au centre-ville de Monthey. Cette valorisation ainsi que la densification adaptée qui l'accompagne s'inscrivent dans la stratégie de concentration de l'urbanisation vers l'intérieur et de limitation de l'étalement urbain.

Utilité

CE1 : Favorise la concentration de l'urbanisation à proximité des transports publics.

CE2 : Participe au développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti ; réduit les risques de dispersion de l'urbanisation.

CE4 : Evite la consommation de nouvelles surfaces grâce la densification du tissu bâti existant

Réalisation**Calendrier de mise en œuvre**

2019

Conformité au plan directeur cantonal

La présente mesure est conforme aux fiches de coordination suivantes du PDC VS en cours de révision :

- C.1 Dimensionnement des zones à bâtir dévolues à l'habitat
- C.2 Qualité des zones à bâtir
- C.5 Agglomération

Etat de l'intégration dans le plan directeur

- coordination réglée

Besoin de coordination**Mesures de paysage/d'environnement**

P-NAT, P-ENV

Mesures d'urbanisation

CV, MU

Mesures de mobilité

MS5, 3.1, 4.1, 9.2, 10.3,

Remarques

Références : Plan directeur de densification (2012)

PM-5

ARE : 6153.2.065

Priorité : C

Pôle mixte « Avenue Gare Nord »

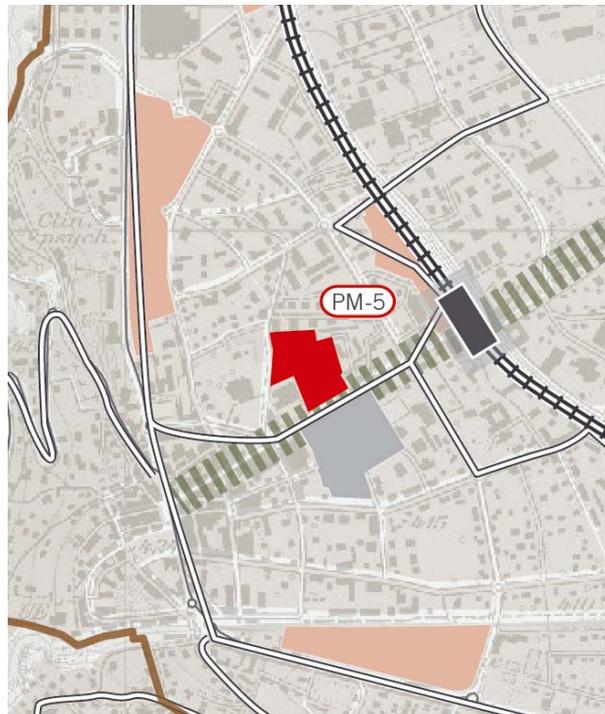
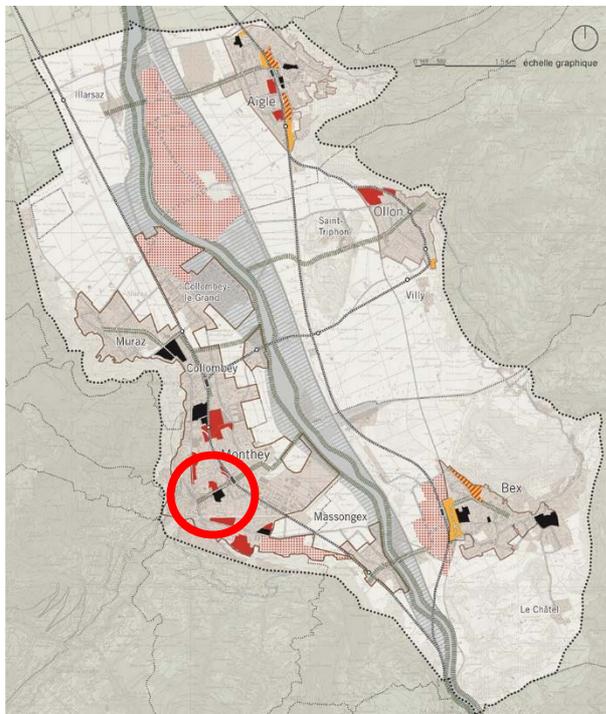
Urbanisation – Stratégie *territoires de projet* – Pôle mixte

Instances responsables

Monthey

Autres instances concernées

–



Mesure

Situation actuelle

- Le site « Avenue Gare Nord » est situé à l'ouest du centre-ville de Monthey, entre le centre historique et le secteur de la gare, à l'intérieur d'un tissu bâti dense et très urbain.
- La surface brute de terrain est de 17'733 m².
- Le secteur, aujourd'hui affecté en zone d'habitation et en zone d'intérêt public, est déjà en partie occupé mais le tissu bâti présente des possibilités importantes de densification et de reconversion.
- Ce site est identifié comme stratégique dans le PA2 mais aucune planification n'a été démarrée depuis lors.

Objectifs

- Créer un quartier dense et mixte offrant une bonne qualité de vie ;
- Exploiter la proximité avec la gare et le centre-ville en visant densité et mixité ;
- Valoriser les potentiels liés à la proximité de l'avenue de la Gare et du site Coppet-Troilletta ;
- Créer une centralité, assurant une liaison entre le nord et le sud de la ville et entre le centre-ville commercial et la gare CFF (et future AOMC).

Description

		Situation actuelle	Situation après mesure
Affectation		Zone d'habitation et Zone d'intérêt public	Habitat et activités tertiaires et artisanales compatibles
Densité (hab+emp / ha)		166	200
Capacité	Habitants	100	177
	Emplois	195	177
	Total	295	355
Augmentation nette	Habitants	/	77
	Emplois		-18
	Total		59
Qualité de la desserte TP		B/C	A

Action à mener	Démarche possible
Adapter l'affectation du sol afin de permettre le développement souhaité.	Changement de zone d'affectation ou établissement d'une planification détaillée.

Extension/réduction de la zone à bâtir et surfaces d'assolement

	Oui/Non	Surface	Compensation
Emprise sur zone agricole / SDA	Non	-	-

Opportunité

Le secteur « Avenue Gare Nord » est déjà identifié comme stratégique dans le PAz. Son utilisation est privilégiée, car le site se situe dans la continuité bâtie du centre-ville de Monthey et sa valorisation participera à relier de manière plus efficace la gare au centre. La revalorisation de ce secteur ainsi que la densification adaptée qui l'accompagne s'inscrivent dans la stratégie de concentration de l'urbanisation vers l'intérieur et de limitation de l'étalement urbain.

Utilité

CE1 : Favorise la concentration de l'urbanisation à proximité des transports publics et du centre-ville.

CE2 : Participe au développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti ; réduit les risques de dispersion de l'urbanisation.

CE4 : Evite la consommation de nouvelles surfaces grâce la densification du tissu bâti existant.

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Après 2027

Conformité au plan directeur cantonal

La mesure est conforme aux fiches de coordination suivantes du PDC VS en cours de révision :

- C.1 Dimensionnement des zones à bâtir dévolues à l'habitat ;
- C.2 Qualité des zones à bâtir ;
- C.5 Agglomérations.

Etat de l'intégration dans le plan directeur

- Coordination en cours

Besoin de coordination

Mesures de paysage/d'environnement

P-NAT, P-ENV

Mesures d'urbanisation

CV, MU,

Mesures de mobilité

3.1, 7.1, 6.3,

Remarques

Références

Plan directeur de densification (2012), Plan directeur des espaces verts (2012)

PM-6

ARE : 6153.2.066

Priorité : B

Pôle mixte « Avenue de France »

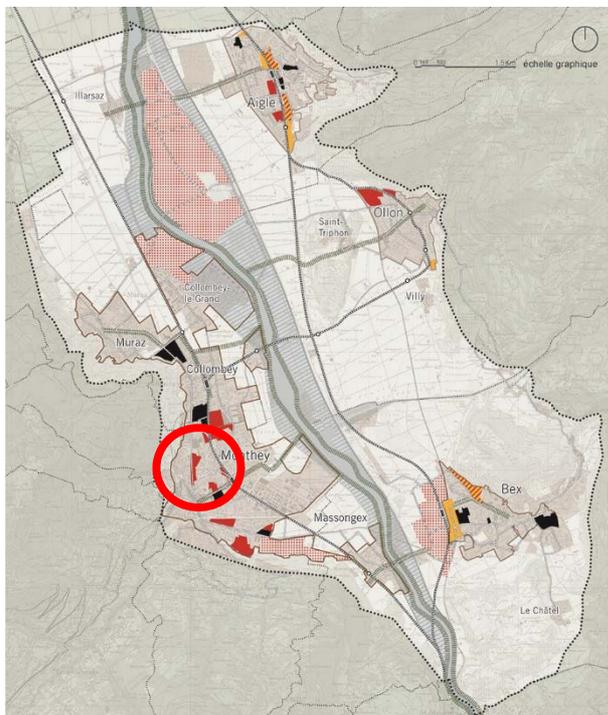
Urbanisation – Stratégie *territoires de projet* – Pôle mixte

Instances responsables

Monthey

Autres instances concernées

–



Mesure

Situation actuelle

- Le secteur est situé le long de l'avenue de France, au nord-ouest de la ville de Monthey et à proximité du centre-ville.
- La surface brute de terrain est de 49'146 m².
- Aujourd'hui le site est affecté en zone d'habitation. Une grande partie du site est cependant occupée par le dépôt AOMC qui sera déplacé ainsi que par des terrains libres.
- Une restructuration générale du bâti serait opportune afin de qualifier le front de rue le long de l'avenue de France, axe majeur d'entrée dans Monthey.
- Le site est identifié comme stratégique dans le PA2 mais aucune planification n'a été démarrée depuis lors.

Objectifs

- Réaffecter les voies AOMC après le déplacement de la ligne actuelle ;
- Créer un quartier dense et mixte offrant une bonne qualité de vie ;
- Exploiter la proximité avec le centre-ville ;
- Construire le front de l'avenue ;
- Créer une liaison urbaine entre le centre-ville et le centre commercial « Manor » ;
- Gérer l'exposition au bruit.

Description

		Situation actuelle	Situation après mesure
Affectation		Zone d'habitation	Habitat et activités tertiaires ou artisanales compatibles
Densité (hab+emp / ha)		111	200
Capacité	Habitants	468	491
	Emplois	79	491
	Total	547	983
Augmentation nette	Habitants	/	23
	Emplois		412
	Total		436
Qualité de la desserte TP		B/C	B/C

Action à mener	Démarche possible
Adapter l'affectation du sol afin de permettre le développement souhaité.	Changement de zone d'affectation ou établissement d'une planification détaillée.

Extension/réduction de la zone à bâtir et surfaces d'asselement

	Oui/Non	Surface	Compensation
Emprise sur zone agricole / SDA	Non	-	-

Opportunité

« Avenue de France » est un secteur déjà identifié comme stratégique dans le PA2 et dont l'utilisation est privilégiée, car il se situe dans le périmètre compact, à proximité du centre historique et des TP, services, commerces et équipements publics de Monthey. Sa valorisation ainsi que la densification adaptée qui l'accompagne s'inscrivent dans la stratégie de concentration de l'urbanisation vers l'intérieur et de limitation de l'étalement urbain.

Utilité

CE1 : Favorise la concentration de l'urbanisation à proximité des transports publics et du centre-ville.

CE2 : Participe au développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti ; réduit les risques de dispersion de l'urbanisation.

CE4 : Evite la consommation de nouvelles surfaces grâce la densification du tissu bâti existant

Réalisation**Calendrier de mise en œuvre**

Etape 1 : 2019-2030

Etape 2 : 2030-2040

Conformité au plan directeur cantonal

La mesure est conforme aux fiches de coordination suivantes du PDC VS en cours de révision :

- C.1 Dimensionnement des zones à bâtir dévolues à l'habitat
- C.2 Qualité des zones à bâtir
- C.5 Agglomérations

Etat de l'intégration dans le plan directeur

- Coordination en cours

Besoin de coordination**Mesures de paysage/d'environnement**

P-NAT, P-ENV

Mesures d'urbanisation

CV, MU

Mesures de mobilité

Ms1, Ms2, Ms3, 1.5, 3.1, 4.2, 5.3, 7.4, 10.2

Remarques

Références : Plan directeur de densification (2012), Plan directeur des espaces verts (2012)

PM-7

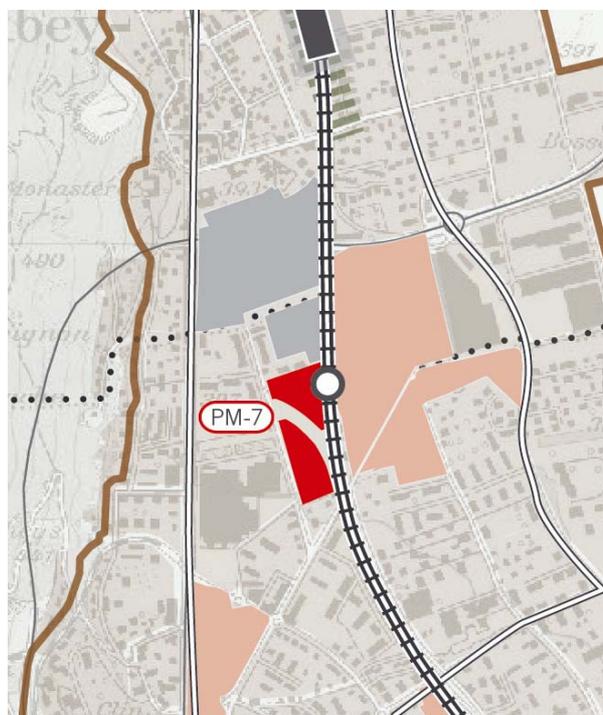
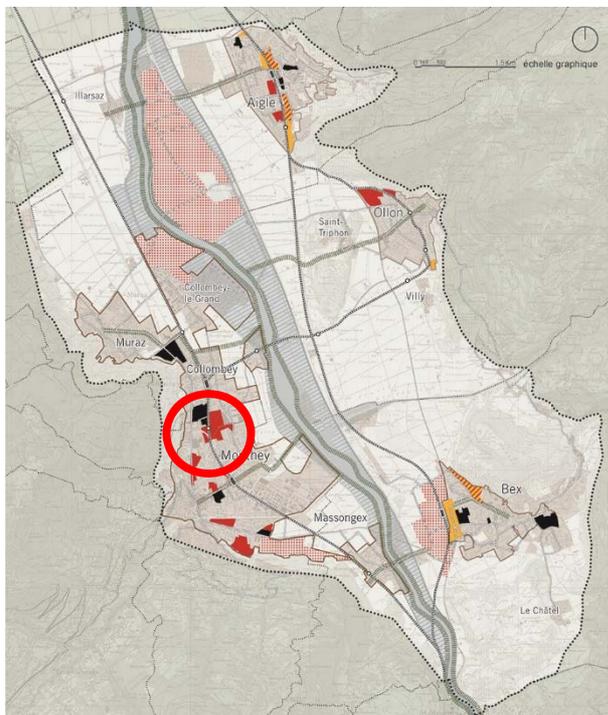
ARE : 6153.2.064

Priorité : B**Pôle mixte « Les Dailles Sud »**Urbanisation – Stratégie *territoires de projet* – Pôle mixte**Instances responsables**

Monthey

Autres instances concernées

–

**Mesure****Situation actuelle**

- Le secteur « Les Dailles Sud » est situé à l'ouest des ex-ateliers Giovanola, au nord du centre-ville de Monthey.
- La surface brute de terrain est de 20'572 m².
- Le site est actuellement affecté en zone mixte et est composé d'un grand terrain vide. Il est planifié que la future voie AOMC passe par les Dailles-Sud, coupant le site en deux parties.
- Le site est identifié comme stratégique dans le PA2 mais aucune planification n'a été démarrée depuis lors.

Objectifs

- Créer un quartier dense et mixte offrant une bonne qualité de vie ;
- Exploiter le potentiel de densification du site et la proximité du site « Clos-Donroux » ;
- Coordonner la valorisation du secteur avec la mise en place de la nouvelle voie AOMC sur le site ;
- Valoriser les potentiels liés à la réalisation d'une nouvelle halte ferroviaire ;

Description

		Situation actuelle	Situation après mesure
Affectation		Zone mixte	Habitat et activités tertiaires ou artisanales compatibles
Densité (hab+emp / ha)		-	200
Capacité	Habitants	-	206
	Emplois	-	206
	Total	-	411
Augmentation nette	Habitants	/	206
	Emplois		206
	Total		411
Qualité de la desserte TP		C/D	A

Action à mener	Démarche possible
Adapter l'affectation du sol afin de permettre le développement souhaité.	Changement de zone d'affectation ou établissement d'une planification détaillée.

Extension/réduction de la zone à bâtir et surfaces d'assolement

	Oui/Non	Surface	Compensation
Emprise sur zone agricole / SDA	Non	-	-

Opportunité

« Les Dailles Sud » est un secteur déjà identifié comme stratégique dans le PA2 et dont l'utilisation est privilégiée, car il est situé entre les centres de Monthey et de Collombey, à proximité de services, commerces et équipements publics. De plus, la création prévue d'une nouvelle halte ferroviaire augmentera son attractivité. Son changement d'affectation ainsi que la densification adaptée qui l'accompagne s'inscrivent dans la stratégie de concentration de l'urbanisation vers l'intérieur et de limitation de l'étalement urbain.

Utilité

CE1 : Favorise la concentration de l'urbanisation à proximité des transports publics.

CE2 : Participe au développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti ; réduit les risques de dispersion de l'urbanisation.

CE4 : Evite la consommation de nouvelles surfaces grâce la densification du tissu bâti existant.

Réalisation**Calendrier de mise en œuvre :**

2023

Conformité au plan directeur cantonal

La mesure est conforme aux fiches suivantes du PDC VS en cours de révision :

- C.1 Dimensionnement des zones à bâtir dévolues à l'habitat ;
- C.2 Qualité des zones à bâtir ;
- C.5 Agglomérations.

Etat de l'intégration dans le plan directeur

- Coordination en cours

Besoin de coordination

Mesures de paysage/d'environnement : P-NAT, P-ENV

Mesures de mobilité : Ms1, Ms3, Ms4, Ms6, 3.1, 4.1, 7.8, 9.3

Mesures d'urbanisation : CV-1, MU-4, P M-1, PM-2

Remarques

Références : Plan directeur de densification (2012)

PM-8

ARE : 6153.2.071

Priorité : A

Pôle mixte « Novassalles »

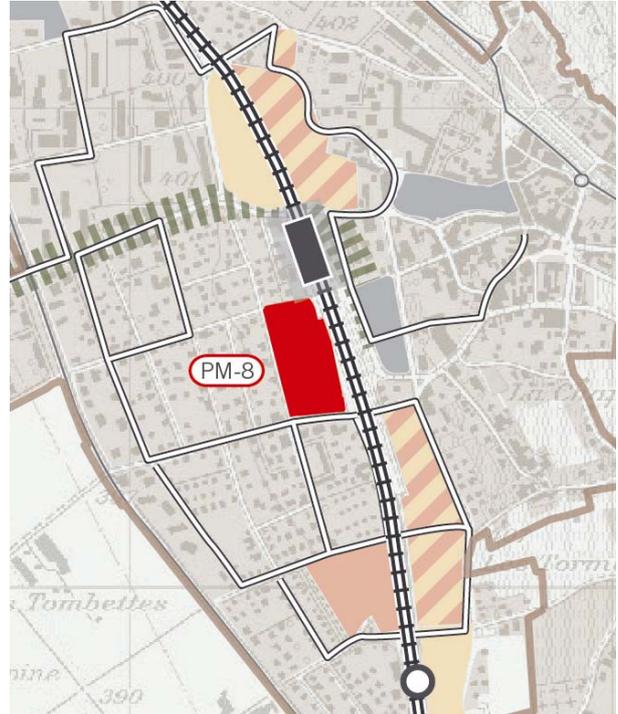
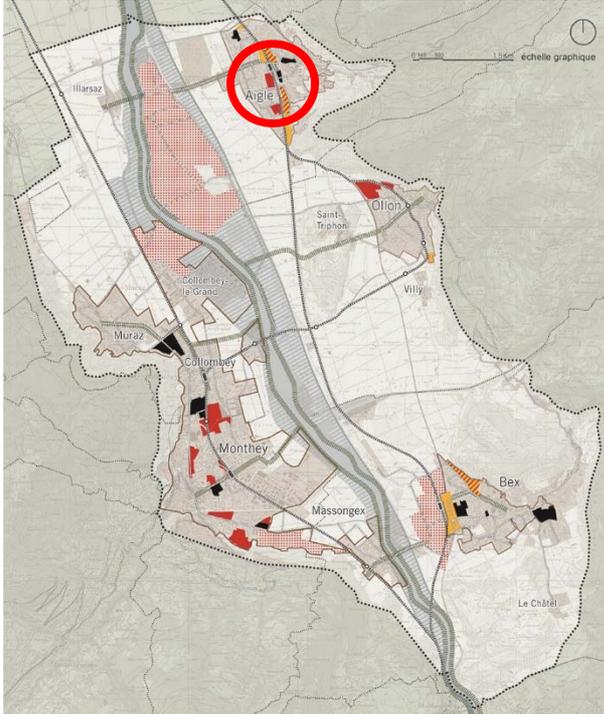
Urbanisation – Stratégie *territoires de projet* – Pôle mixte

Instances responsables :

Aigle

Autres instances concernées :

-



LÉGENDE PLAN DE DÉTAIL

	limites des plots de quartier		axes de circulation et stationnement
	limites parcellaires et supports		espaces libres de construction
	limites parcellaires courbes		axes de voirie
			axes de programmation existants
			projet de voirie à l'étude
			projet de voirie existant
			projet de voirie existant

Plan d'affectation 2008 sur la base de la nomenclature cadastrale fournie par l'ADP en novembre 2013.
 Pour connaître les conditions d'usage voir l'article 12 du PLU.
 Mairie de Aigle
 Projet de construction de 1500 logements de ... en 2008 sur ...

PLAN D'AFFECTATION ET ETAT FONCIER

	limites des plots de quartier		axes de voirie de haute densité
	limites parcellaires et supports		axes de voirie de moyenne densité
	limites parcellaires courbes		axes de voirie



PLAN DES ALTITUDES

	zones d'altitude des constructions		altitude 1200m
	altitude maximale		altitude de base
	altitude de base		



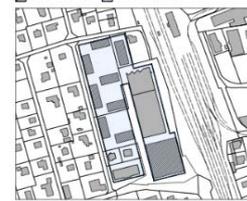
PLAN DES LIMITES DES CONSTRUCTIONS

	alignement de l'axe 1002		limites des constructions
	alignement de l'axe 1002		limites des constructions



PLAN DU PERIMETRE DES CONSTRUCTIONS SOUTERRAINES

	alignement de l'axe 1002		limites des constructions souterraines
--	--------------------------	--	--



Mesure

Situation actuelle

- Le site « Novassalles » est situé à l'ouest des voies de chemin de fer, derrière la gare d'Aigle.
- La surface brute de terrain est de 27'360 m².
- Le site est aujourd'hui affecté en zones d'habitation de moyenne et faible densité. Il abrite d'importants potentiels de densification bien situés à proximité de la gare.
- Le site est identifié comme stratégique dans le PA2 et un plan de quartier est actuellement en cours.

Objectifs

- Créer un quartier dense et mixte offrant une bonne qualité de vie ;
- Exploiter les potentiels de densification à proximité du principal nœud TP de l'agglomération ;
- Valoriser l'espace public ;
- Gérer les questions techniques liées au bruit, à l'ORNI, aux risques OPAM, etc.

Description

		Situation actuelle	Situation après mesure
Affectation		Zones d'habitation de moyenne et faible densités	Habitat et activités tertiaires ou artisanales compatibles
Densité (hab+emp / ha)		12	200
Capacité	Habitants	9	344
	Emplois	23	213
	Total	32	548
Augmentation nette	Habitants	/	335
	Emplois		190
	Total		516
Qualité de la desserte TP		A	A

Horizons de réalisation	Pourcentage comptabilisé	Potentiel habitants net
2019 – 2030	100%	335
2030 – 2040	0%	0

Actions à mener	Démarches possibles
Adapter l'affectation du sol afin de permettre le développement souhaité.	Mise en oeuvre du PQ remis à l'examen préalable.

Extension/réduction de la zone à bâtir et surfaces d'asselement

	Oui/Non	Surface	Compensation
Emprise sur zone agricole / SDA	Non	-	-

Opportunité

« Gare Novassalles » est un secteur déjà identifié comme stratégique dans le PA2 et dont l'utilisation est privilégiée, car il se situe dans le périmètre compact et à proximité de la gare d'Aigle. Sa valorisation ainsi que la densification adaptée qui l'accompagne s'inscrivent dans la stratégie de concentration de l'urbanisation vers l'intérieur et de limitation de l'étalement urbain. Ce site profite également d'une très bonne desserte en transports publics qu'il s'agit d'exploiter au maximum.

Utilité

CE1 : Favorise la concentration de l'urbanisation à proximité des transports publics.

CE2 : Participe au développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti ; réduit les risques de dispersion de l'urbanisation.

CE4 : Evite la consommation de nouvelles surfaces grâce la densification du tissu bâti existant.

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

2019-2020

Conformité au plan directeur cantonal

La présente mesure est conforme aux mesures suivantes du PDCn VD

- A11. Zones d'habitation et mixtes
- B11. Agglomérations, centres cantonaux et régionaux
- B31. Habitat collectif
- B33. Affectations mixtes
- B34. Espaces publics
- D11. Pôles de développement

Etat de l'intégration dans le plan directeur

- Coordination réglée

Besoin de coordination

Mesures de paysage/d'environnement

P-NAT, P-ENV

Mesures d'urbanisation

CV, MU

Mesures de mobilité

MS3, 3.1, 5.4, 10.3,

PM-9

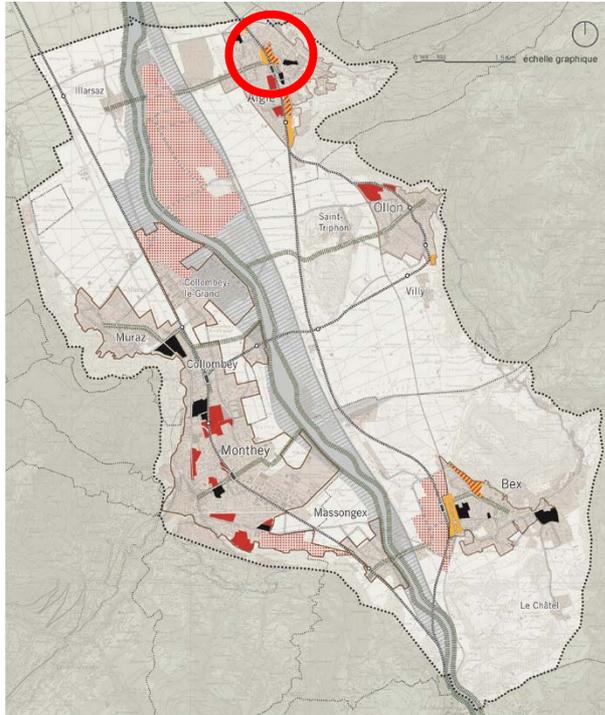
ARE : 6153.2.070

**Priorité : Voir
note LAT****Pôle mixte « Arsenal »**Urbanisation – Stratégie *territoires de projet* – Pôle mixte**Instances responsables**

Aigle

Autres instances concernées

–

**Mesure****Situation actuelle**

- Le secteur de l'« Arsenal » est inséré dans le tissu résidentiel au nord de la ville d'Aigle.
- La surface brute de terrain est de 41'813,4 m².
- Le site est une zone industrielle actuellement occupée par l'arsenal de l'armée (propriété de la Confédération) et partiellement en état de friche. Sa réaffectation peut offrir des potentiels importants de reconversion à proximité de la gare et du centre d'Aigle.
- Le site est identifié comme stratégique dans le PA2 mais aucune planification n'a démarré depuis.
- Des discussions ont déjà eu lieu entre la commune et la Confédération. Cette dernière pourrait envisager de vendre une partie du site à la commune dans un horizon proche permettant ainsi un développement partiel d'ici à 2030.

Objectifs

- Créer un quartier dense et mixte offrant une bonne qualité de vie ;
- Exploiter l'image de la friche industrielle tout en l'insérant dans le tissu bâti du centre-ville d'Aigle, notamment par l'aménagement d'espaces publics agréables et de cheminements de mobilité douce ;
- Exploiter la proximité avec la gare d'Aigle, principal nœud TP de l'agglomération ;
- Gérer les questions techniques liées au bruit, à l'ORNI, aux risques OPAM, etc. ;
- Exclure l'implantation de centres commerciaux.

Description

		Situation actuelle	Situation après mesure
Affectation		Zone industrielle	Habitat et activités tertiaires ou artisanales compatibles
Densité (hab+emp / ha)		2	200
Capacité	Habitants	7	609
	Emplois	-	268
	Total	7	870
Augmentation nette	Habitants	/	602
	Emplois		268
	Total		863
Qualité de la desserte TP		A	A

Horizons de réalisation	Pourcentage comptabilisé	Potentiel habitants net
2019 – 2030	20%	120
2030 - 2040	80%	482

Actions à mener	Démarches possibles
Définir le périmètre destiné à être réalisé avant 2030.	Etablissement d'un plan directeur localisé (PDL) ou Etablissement d'une zone d'affectation différée sur le périmètre destiné à être développé après 2030.
Adapter l'affectation du sol afin de permettre le développement souhaité.	Changement de zone d'affectation et établissement d'une planification détaillée.
Préciser le besoin auquel répondrait une nouvelle affectation non artisanale ou industrielle.	Lancement d'une étude de programmation ad hoc.

Extension/réduction de la zone à bâtir et surfaces d'asselement

	Oui/Non	Surface	Compensation
Emprise sur zone agricole / SDA	Non	-	-

Opportunité

« Arsenal » est un secteur déjà identifié comme stratégique dans le PA2 et dont l'utilisation est privilégiée, car il se situe dans le périmètre compact et à proximité du centre historique et de la gare d'Aigle. Son changement d'affectation ainsi que la densification adaptée qui l'accompagne s'inscrivent dans la stratégie de concentration de l'urbanisation vers l'intérieur et de limitation de l'étalement urbain. Ce site profite également d'une très bonne desserte en transports publics qu'il s'agit d'exploiter au maximum.

Utilité

CE1 : Favorise la concentration de l'urbanisation à proximité des transports publics.

CE2 : Participe au développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti ; réduit les risques de dispersion de l'urbanisation

CE4 : Evite la consommation de nouvelles surfaces grâce la densification du tissu bâti existant.

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

2023-2040

Conformité au plan directeur cantonal

La présente mesure est conforme aux mesures suivantes du PDCn VD

- A11. Zones d'habitation et mixtes
- B11. Agglomérations, centres cantonaux et régionaux
- B32. Friches urbaines
- B31. Habitat collectif
- B33. Affectations mixtes
- B34. Espaces publics
- D11. Pôles de développement

Etat de l'intégration dans le plan directeur

- Coordination réglée

Besoin de coordination

Mesures de paysage/d'environnement

P-NAT, P-ENV

Mesures d'urbanisation

CV, MU, PM-10, PA

Mesures de mobilité

MS3, 3.1, 5.6,

PM-10

ARE : 6153.2.074

Priorité : Voir note
LAT

Pôle mixte « Valerette Nord »

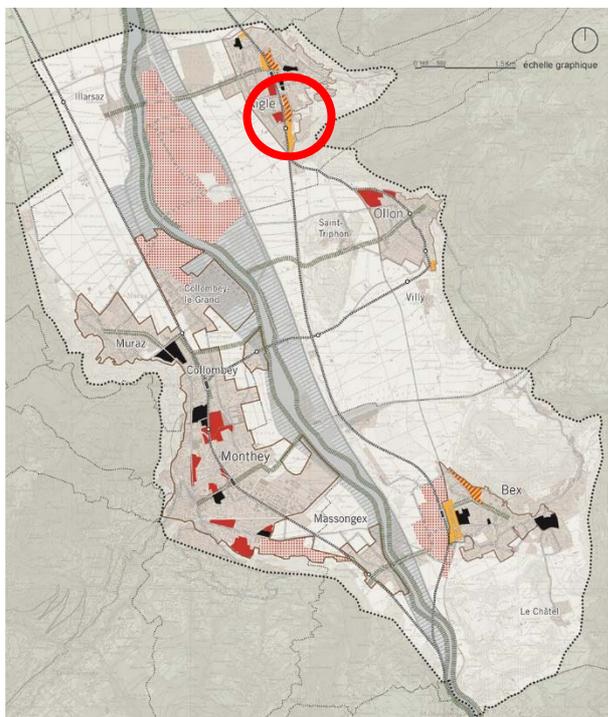
Urbanisation – Stratégie *territoires de projet* – Pôle mixte

Instances responsables

Aigle

Autres instances concernées

–



Mesure

Situation actuelle

- Le secteur « Valerette Nord » est situé à l'entrée sud de la ville d'Aigle, bordant la ligne ferroviaire.
- La surface brute de terrain est de 37'162 m².
- Le site est aujourd'hui affecté en zone industrielle et est, en majeure partie, occupé par l'entreprise Reitzel. Il offre ainsi un potentiel important de requalification en entrée de ville. Des contacts sont en cours entre la commune et l'entreprise afin d'envisager une valorisation urbaine de la moitié du site d'ici à 2030.
- Le site est identifié comme stratégique dans le PA2 et une étude interne au service de l'urbanisme est actuellement en cours.

Objectifs

- Créer un quartier dense et mixte offrant une bonne qualité de vie ;
- Exploiter le potentiel de reconversion des bâtiments et infrastructures existants ;
- Intégrer le site au tissu urbain de la ville ;
- Gérer les questions techniques liées au bruit, à l'ORNI, aux risques OPAM, etc. ;

Description

		Situation actuelle	Situation après mesure
Affectation		Zone industrielle	Habitat et activités tertiaires et secondaires peu gênantes
Densité (hab+emp / ha)		47	219
Capacité	Habitants	-	407
	Emplois	174	407
	Total	174	814
Augmentation nette	Habitants	/	407
	Emplois		233
	Total		640
Qualité de la desserte TP		A/B	A/B
Horizons de réalisation		Pourcentage comptabilisé	Potentiel habitants net
2019 – 2030		40%	163
2030 – 2040		60%	244

Actions à mener	Démarches possibles
Définir le périmètre destiné à être réalisé avant 2030.	Etablissement d'un plan directeur localisé (PDL) ou Etablissement d'une zone d'affectation différée sur le périmètre destiné à être développé après 2030.
Préciser le besoin auquel répondrait une nouvelle affectation non artisanale ou industrielle.	Lancement d'une étude de programmation ad hoc.
Adapter l'affectation du sol afin de permettre le développement souhaité.	Changement de zone d'affectation et établissement d'une planification détaillée.

Extension/réduction de la zone à bâtir et surfaces d'assolement

	Oui/Non	Surface	Compensation
Emprise sur zone agricole / SDA	Non	-	-

Opportunité

« Valerette Nord » est un secteur déjà identifié comme stratégique dans le PA2 et dont l'utilisation est privilégiée, car il se situe dans le périmètre compact, à proximité de la gare d'Aigle et de l'entrée de la ville. Son changement d'affectation ainsi que la densification adaptée qui l'accompagne s'inscrivent dans la stratégie de concentration de l'urbanisation vers l'intérieur et de limitation de l'étalement urbain. Ce site profite également d'une très bonne desserte en transports publics qu'il s'agit d'exploiter au maximum.

Utilité

CE1 : Favorise la concentration de l'urbanisation à proximité des transports publics.

CE2 : Participe au développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti ; réduit les risques de dispersion de l'urbanisation

CE4 : Evite la consommation de nouvelles surfaces grâce la densification du tissu bâti existant.

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

2022-2030/40

Etat de l'intégration dans le plan directeur

- Coordination en cours

Conformité au plan directeur cantonal

La présente mesure est conforme aux mesures suivantes du PDCn VD

- A11. Zones d'habitation et mixtes;
- B11. Centres cantonaux et régionaux;
- B31. Habitat collectif;
- B33. Affectations mixtes;
- B34. Espaces publics;
- D11. Pôles de développement.

Besoin de coordination

Mesures de paysage/d'environnement

P-NAT, P-ENV

Mesures d'urbanisation

CV, MU, PA

Mesures de mobilité

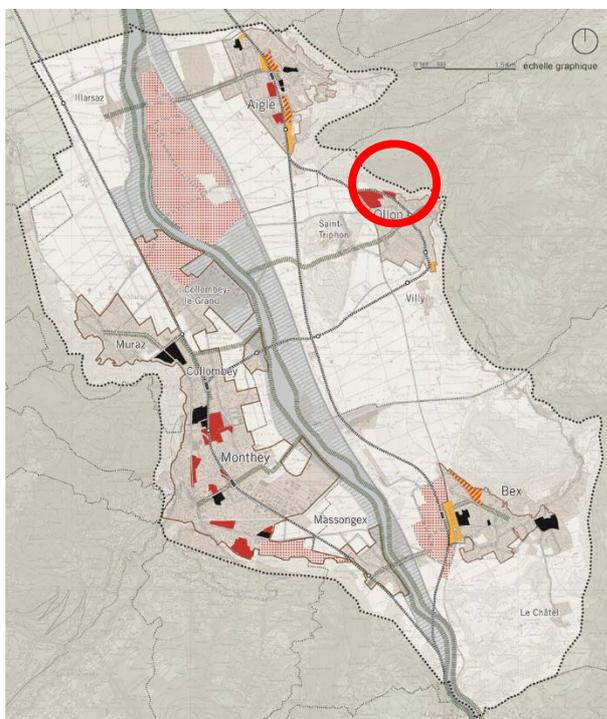
MS3, 3-1, 5-4

PM-11**Pôle mixte « Les Tombeys »**Urbanisation – Stratégie *territoires de projet* – Pôle mixte**Priorité :** Voir note
LAT**Instances responsables**

Ollon

Autres instances concernées

–

**Mesure****Situation actuelle**

- Le secteur « Les Tombeys » est situé en entrée nord de la ville d'Ollon, à la limite du périmètre compact et le long de la route cantonale. Il offre un « effet vitrine » intéressant pour des activités économiques.
- La surface brute de terrain est de 11'212 m².
- Le site, actuellement affecté en zone d'habitation de très faible densité, contient des terrains libres.
- Le site n'est pas identifié comme pôle mixte dans le PA2 mais un plan de quartier est en cours d'examen préalable.

Objectifs

- Créer un quartier dense et mixte offrant :
 - la possibilité à des entreprises locales de se localiser proche du centre du village et le long des infrastructures de transports principales (AOMC, route cantonale) ;
 - une bonne qualité de vie à proximité immédiate d'une nouvelle halte AOMC du Lombard.
- Gérer les pieds de coteau dans le respect des valeurs paysagères et naturelles.
- Tenir compte des dangers naturels identifiés au Nord du périmètre.

Description

		Situation actuelle	Situation après mesure
Affectation		Zone d'habitation de très faible densité	Habitat et activités tertiaires ou artisanales compatibles
Densité (hab+emp / ha)		18	74
Capacité	Habitants	8	60
	Emplois	12	52
	Total	20	112
Augmentation nette	Habitants	/	52
	Emplois		40
	Total		92
Qualité de la desserte TP		Pas de desserte TP	C/D

Horizons de réalisation	Pourcentage comptabilisé	Potentiel habitants net
2019 – 2030	100%	52
Post 2030	0%	0

Action à mener	Démarche possible
Adapter l'affectation du sol afin de permettre le développement souhaité.	Changement de zone d'affectation ou établissement d'une planification détaillée.

Extension/réduction de la zone à bâtir et surfaces d'assolement

	Oui/Non	Surface	Compensation
Emprise sur zone agricole / SDA	Non	-	-

Opportunité

« Les Tombeys » dont l'utilisation est privilégiée, car il se situe dans le périmètre compact, à proximité d'une nouvelle halte AOMC. Sa valorisation ainsi que la densification mixte qui l'accompagne s'inscrivent dans la stratégie de concentration de l'urbanisation vers l'intérieur et de limitation de l'étalement urbain.

Utilité

CE1 : Favorise la concentration de l'urbanisation à proximité des transports publics, tant en terme de logements que de places de travail.

CE2 : Participe au développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti ; réduit les risques de dispersion de l'urbanisation

CE4 : Evite la consommation de nouvelles surfaces grâce la densification du tissu bâti existant.

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

2019-2022

Conformité au plan directeur cantonal

La présente mesure est conforme aux mesures suivantes du PDCn VD

- A11 Zones d'habitation et mixtes
- B11 Agglomérations, centres cantonaux et régionaux
- B31 Habitat collectif
- B34 Espaces publics

Etat de l'intégration dans le plan directeur

- Coordination réglée

Besoin de coordination

Mesures de paysage/d'environnement

P-NAT, P-ENV

Mesures d'urbanisation

MU

Mesures de mobilité

Ms2, Ms8, 3.1, 7.8,

4.3 Pôles d'habitat

PH-1

Pôle d'habitat «Vers Le Nant, Secteur Nord»

Urbanisation – Stratégie *territoires de projet* – Pôle d'habitat

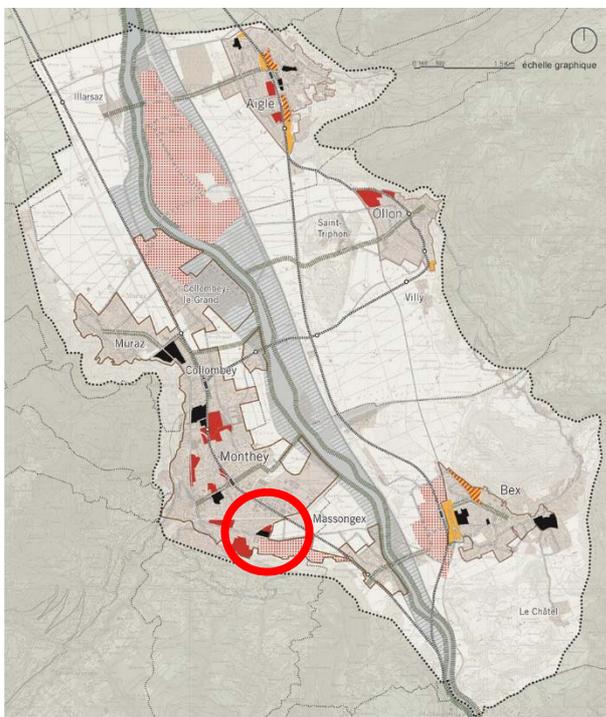
Priorité : B

Instances responsables

Monthey

Autres instances concernées

Canton



Mesure

Situation actuelle

- Le site « Vers le Nant, secteur Nord » est situé au sud-est de la ville, en bordure du périmètre d'urbanisation, en continuité du tissu bâti.
- La surface de terrain est de 12'321 m².
- Le secteur, affecté en zone d'habitation, est aujourd'hui occupé par des terrains libres.
- Le site est identifié comme pôle d'habitat dans le PA2 et un plan d'aménagement détaillé est actuellement en cours d'élaboration.

Objectif

- Créer un quartier résidentiel dense offrant une bonne qualité de vie.

Description

		Situation actuelle	Situation après mesure
Affectation		Zone d'habitation	Habitat
Densité (hab+emp / ha)		28	144
Capacité	Habitants	17	178
	Emplois	17	-
	Total	34	178
Augmentation nette	Habitants	/	161
	Emplois		-17
	Total		144
Qualité de la desserte TP		Pas de desserte TP	C

Action à mener	Démarche possible
Adapter l'affectation du sol afin de permettre le développement souhaité.	Changement de zone d'affectation ou établissement d'une planification détaillée.

Extension/réduction de la zone à bâtir et surfaces d'assolement

	Oui/Non	Surface	Compensation
Emprise sur zone agricole / SDA	Non	-	-

Opportunité

« Vers le Nant, secteur Nord » est un secteur déjà identifié comme stratégique dans le PA2 et dont l'utilisation est privilégiée, car il se situe dans le périmètre compact, en continuité du tissu bâti. Son changement d'affectation ainsi que la densification adaptée qui l'accompagne s'inscrivent dans la stratégie de concentration de l'urbanisation vers l'intérieur et de limitation de l'étalement urbain.

Utilité

CE1 : Favorise la concentration de l'urbanisation à proximité des transports publics.

CE2 : Participe au développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti ; réduit les risques de dispersion de l'urbanisation.

CE4 : Evite la consommation de nouvelles surfaces grâce la densification du tissu bâti existant.

Réalisation**Calendrier de mise en œuvre**

2023

Conformité au plan directeur cantonal

La mesure est conforme aux mesures suivantes du PDC VS en cours de révision:

- C.1. Dimensionnement des zones à bâtir dévolues à l'habitat ;
- C.2. Qualité des zones à bâtir ;
- C.5. Agglomérations.

Etat de l'intégration dans le plan directeur

- Coordination en cours

Besoin de coordination**Mesures de paysage/d'environnement**

P-NAT, P-ENV, P-EAU

Mesures de mobilité

1.1, 1.5, 3.1

Mesures d'urbanisation

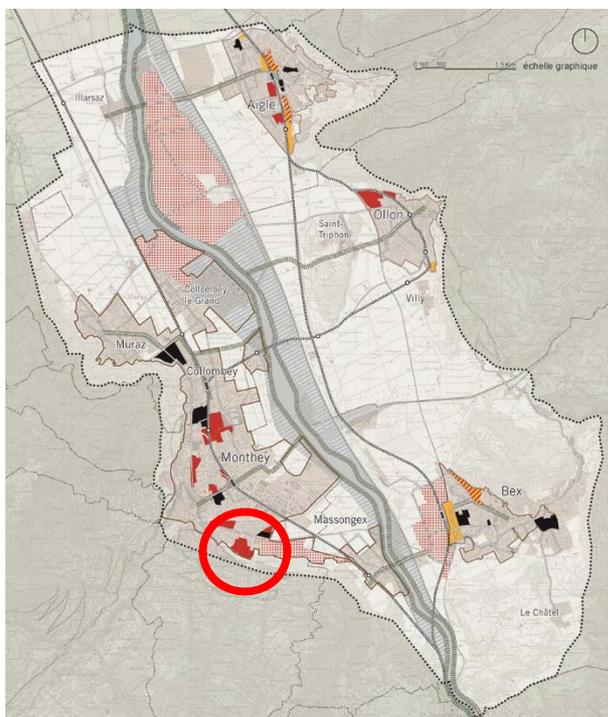
MU

PH-2**Pôle d'habitat « Semilles »**Urbanisation – Stratégie *territoires de projet* – Pôle d'habitat**Priorité : B****Instances responsables**

Monthey

Autres instances concernées

Canton du Valais

**Mesure****Situation actuelle**

« Semilles » est situé au sud de la ville de Monthey, en bordure du périmètre compact, le long du pied de coteau. La surface brute de terrain est de 75'922 m².

Le secteur, affecté en zone d'habitation, est aujourd'hui occupé par des terrains libres parsemés de quelques villas. Le site est identifié comme un pôle d'habitat dans le PA2 mais aucune planification n'a été démarrée depuis lors.

Objectifs

- Créer un quartier dense offrant une bonne qualité de vie ;
- Respecter les pieds de coteau.

Description

		Situation actuelle	Situation après mesure
Affectation		Zone d'habitation	Habitat
Densité (hab+emp / ha)		1	100
Capacité	Habitants	4	759
	Emplois	-	-
	Total	4	759
Augmentation nette	Habitants	/	755
	Emplois		-
	Total		755
Qualité de la desserte TP		Pas de desserte TP	C/D

Action à mener	Démarche possible
Adapter l'affectation du sol afin de permettre le développement souhaité.	Changement de zone d'affectation ou établissement d'une planification détaillée.

Extension/réduction de la zone à bâtir et surfaces d'assolement

	Oui/Non	Surface	Compensation
Emprise sur zone agricole / SDA	Non	-	-

Opportunité

« Semilles » est un secteur déjà identifié comme stratégique dans le PA2 et dont l'utilisation est privilégiée, car il se situe dans le périmètre compact, en continuité du tissu bâti. Sa valorisation ainsi que la densification adaptée qui l'accompagne s'inscrivent dans la stratégie de concentration de l'urbanisation vers l'intérieur et de limitation de l'étalement urbain.

Utilité

CE1 : Favorise la concentration de l'urbanisation à proximité des transports publics.

CE2 : Participe au développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti ; réduit les risques de dispersion de l'urbanisation.

CE4 : Evite la consommation de nouvelles surfaces grâce la densification du tissu bâti existant.

Réalisation**Calendrier de mise en œuvre**

2023

Conformité au plan directeur cantonal

La présente mesure est conforme aux fiches de coordination suivantes du PDC VS en cours de révision :

- C.1. Dimensionnement des zones à bâtir dévolues à l'habitat ;
- C.2. Qualité des zones à bâtir ;
- C.5. Agglomérations.

Etat de l'intégration dans le plan directeur

- Coordination en cours

Besoin de coordination**Mesures de paysage/d'environnement**

P-NAT, P-ENV, P-EAU

Mesures d'urbanisation

MU,

Mesures de mobilité

3.1

Mesure

Situation actuelle

Le secteur « En Lombard » est situé en entrée nord de la ville d'Ollon, à la limite du périmètre compact et le long de la route cantonale. Il offre un « effet vitrine » intéressant pour des activités économiques.

La surface brute de terrain est de 53'594 m².

Le site, actuellement affecté en zone d'habitation de très faible densité, contient de grands terrains libres.

Le site est identifié comme pôle d'habitat dans le PA2 et un plan partiel d'affectation est en cours d'examen préalable.

Objectifs

- Créer un quartier résidentiel, pouvant accueillir des entreprises aux activités compatibles et offrant :
 - la possibilité à des entreprises locales de se localiser proche du centre du village et le long des infrastructures de transports principales (AOMC, route cantonale) ;
 - une bonne qualité de vie à proximité immédiate d'une nouvelle halte AOMC du Lombard.
- Gérer les franges urbaines.
- Réaffecter en zone agricole des terrains aujourd'hui affectés en zone d'affectation de faible densité.

Description

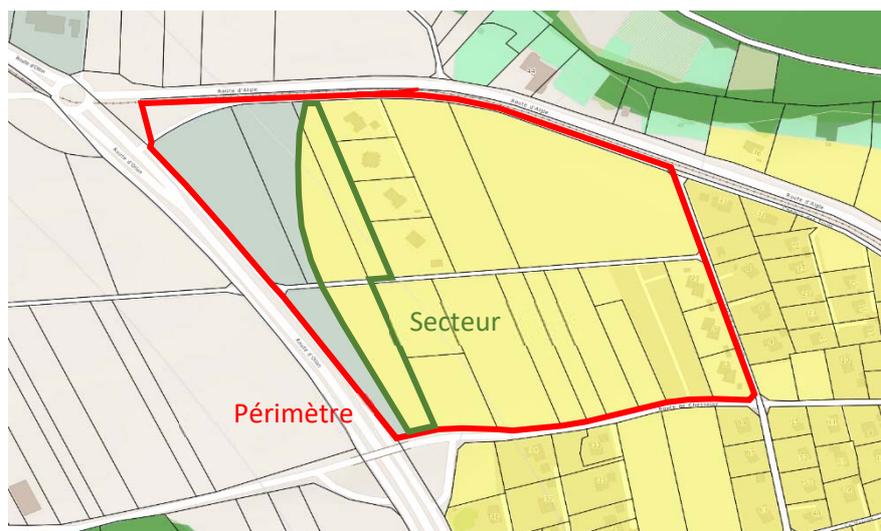
		Situation actuelle	Situation après mesure
Affectation		Zone d'habitation de très faible densité	Habitat
Densité (hab+emp / ha)		-	120
Capacité	Habitants	-	434
	Emplois	-	89
	Total	-	523
Augmentation nette	Habitants	/	434
	Emplois		89
	Total		523
Qualité de la desserte TP		Pas de desserte TP	C/D

Horizons de réalisation	Pourcentage comptabilisé	Potentiel habitants net
2019 – 2030	100%	434
2030 – 2040	0%	0

Actions à mener	Démarches possibles
Adapter l'affectation du sol afin de permettre le développement souhaité.	Mise en oeuvre du PQ.

Extension/réduction de la zone à bâtir et surfaces d'asselement

	Oui/Non	Surface	Compensation
Emprise sur zone agricole / SDA	Non	-	-
Réduction de la zone à bâtir et classement possible en SDA	Oui	14'240 m ²	



Opportunité

« En Lombard » est un secteur déjà identifié comme stratégique dans le PAz et dont l'utilisation est privilégiée, car il se situe dans le périmètre compact, à proximité d'une nouvelle halte AOMC. Son changement d'affectation avec la densification adaptée qui l'accompagne s'inscrivent dans la stratégie de concentration de l'urbanisation vers l'intérieur et de limitation de l'étalement urbain.

Utilité

- CE1** : Favorise la concentration de l'urbanisation à proximité des transports publics.
- CE2** : Participe au développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti ; réduit les risques de dispersion de l'urbanisation.
- CE4** : Evite la consommation de nouvelles surfaces grâce la densification du tissu bâti existant.

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

2019

Conformité au plan directeur cantonal

La présente mesure est conforme aux mesures suivantes du PDCn VD

- A11. Zones d'habitation et mixtes;
- B11. Centres cantonaux et régionaux;
- B31. Habitat collectif;
- B34. Espaces publics.

Etat de l'intégration dans le plan directeur

- Coordination réglée

Besoin de coordination

Mesures de paysage/d'environnement

P-NAT, P-ENV

Mesures d'urbanisation

MU

Mesures de mobilité

Ms2, Ms 8, 3.1, 6.4, 7.12,

PH-4

ARE : 6153.2.077

Priorité : voir note
LAT

Pôle d'habitat « Sous-le-Montet »

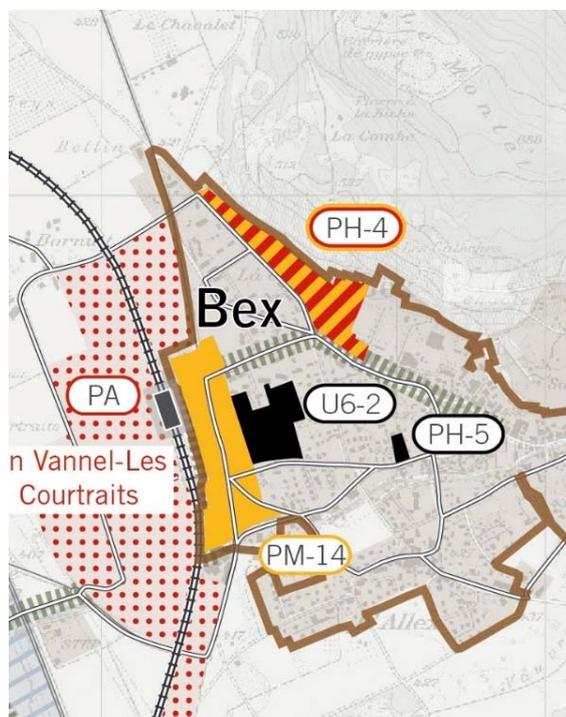
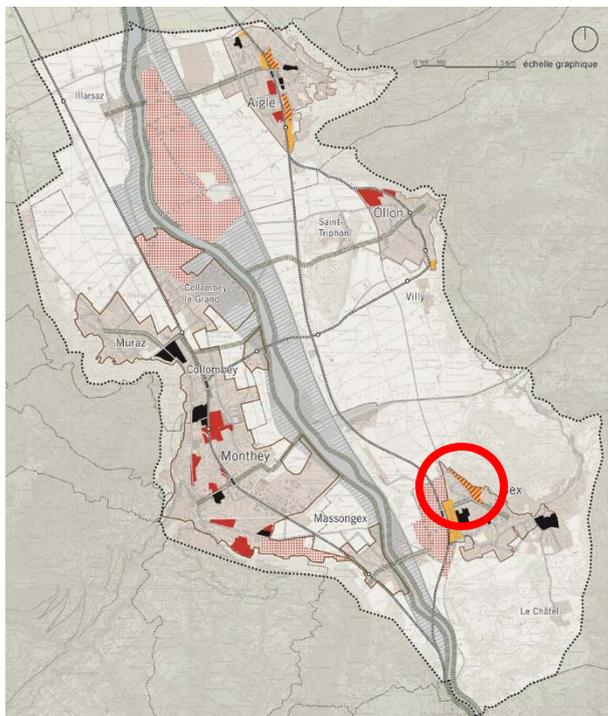
Urbanisation – Stratégie *territoires de projet* – Pôle d'habitat

Instances responsables

Bex

Autres instances concernées

–



Mesure

Situation actuelle

- Le secteur « Sous-le-Montet » est situé vers l'entrée nord de la ville, en pied de coteau et à proximité de la gare.
- La surface de terrain est de 70'000 m².
- Le site, affecté en grande partie en zone intermédiaire, est aujourd'hui occupé par des terrains de sport et un tissu partiellement bâti comprenant des terrains libres.
- « Sous-le-Montet » est divisé en deux PQ (PQ I et PQ II) actuellement à l'étude

Objectifs

- Créer un quartier dense et mixte offrant une bonne qualité de vie, à la fois proche du centre et de la gare CFF ;
- Exploiter les potentiels de densification à proximité de la gare ;
- Respecter les pieds de coteau.

Description

		Situation actuelle	Situation après mesure
Affectation		Zone intermédiaire	Habitat, Activités tertiaires compatibles, Equipements publics
Densité (hab+emp / ha)		18	100
Capacité	Habitants	122	705
	Emplois	9	
	Total	131	705
Augmentation nette	Habitants		584
	Emplois		-9
	Total		574
Qualité de la desserte TP		D	D

	Horizons de réalisation	Pourcentage comptabilisé	Potentiel habitants net
PQ I	2019 – 2030	30%	80
	2030 – 2040	70%	186
PQ II	2030 – 2040	100%	318

Action à mener	Démarche possible
Adapter l'affectation du sol afin de permettre le développement souhaité.	Changement de zone d'affectation ou établissement d'une planification détaillée.

Extension/réduction de la zone à bâtir et surfaces d'assolement

	Oui/Non	Surface (m ²)	Compensation
Emprise sur zone agricole / SDA	Oui	40'000	Prévue par la commune
Réduction de la zone à bâtir et classement possible en SDA	A coordonner	-	

Opportunité

« Sous-le-Monthey » est un secteur dont une partie a déjà été identifiée comme stratégique dans le PAz et dont l'utilisation est privilégiée, car il se situe dans le périmètre compact et à proximité de la gare de Bex. Son changement d'affectation ainsi que la densification adaptée qui l'accompagne, en respectant les pieds de coteau, s'inscrivent dans la stratégie de concentration de l'urbanisation vers l'intérieur et de limitation de l'étalement urbain.

Utilité

CE1 : Favorise la concentration de l'urbanisation à proximité des transports publics.

CE2 : Participe au développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti ; réduit les risques de dispersion de l'urbanisation.

CE4 : Evite la consommation de nouvelles surfaces grâce la densification du tissu bâti existant.

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

PQ_I : Etape 1 : 2019-2030 et étape 2 : 2030-2040

PQ_II : 2030-2040

Conformité au plan directeur cantonal

La présente mesure est conforme aux mesures suivantes du PDCn VD

- A11. Zones d'habitation et mixtes
- B11. Centres cantonaux et régionaux
- B31. Habitat collectif
- B34. Espaces publics

Etat de l'intégration dans le plan directeur

- Coordination en cours

Besoin de coordination

Mesures de paysage/d'environnement

P-NAT, P-ENV

Mesures d'urbanisation

CV, MU-1

Mesures de mobilité

Ms 8, 3.1, 7.7, 7.8,

4.4 Pôles d'équipement public

PEP

Pôle d'équipement public «Hôpital»

Urbanisation – Stratégie *territoires de projet* – Pôle d'équipements publics

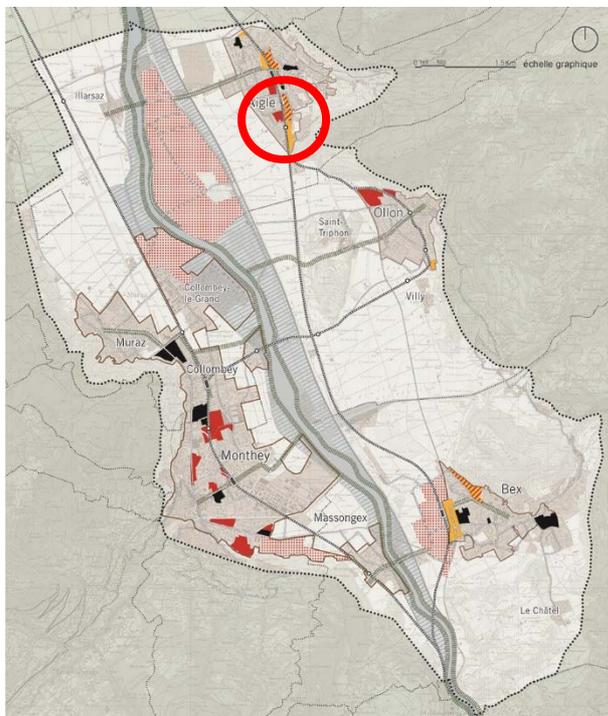
Priorité : A

Instances responsables

Canton de Vaud

Autres instances concernées

Aigle



Mesure

Situation actuelle

- Ce territoire, d'une surface de 25'180 m², abrite aujourd'hui l'un des sites de l'Hôpital Riviera-Chablais. Compte tenu du projet en cours de construction à Rennaz visant à doter la région d'un hôpital sur un site unique, les activités actuellement sises à Aigle y seront délocalisées d'ici à 2018.
- En 2014, le Conseil d'Etat a choisi d'implanter le Centre d'enseignement post obligatoire de l'Est vaudois (CEPEV) sur le site actuel aiglon de l'hôpital Riviera-Chablais, disposant d'une excellente desserte en transports publics actuelle et future. L'ouverture de ce nouvel équipement régional est prévue pour 2020. Il pourra accueillir entre 1'000 et 1'200 étudiants.

Objectifs

- Développer un nouveau pôle régional d'équipements publics destinés à l'enseignement supérieur et permettant de répondre à la forte croissance du nombre d'élèves.
- Exploiter le potentiel de reconversion des bâtiments et infrastructures existants.
- Gérer les questions techniques liées au bruit, à l'ORNI, aux risques OPAM, ...

Description

		Situation actuelle	Situation après mesure
Affectation		Zone d'intérêt public	Zone d'intérêt public
Densité (hab+emp / ha)		133	32
Capacité	Habitants	5	0
	Emplois	331	80
	Total	336	80
Augmentation nette	Habitants		-5
	Emplois		-251
	Total		-256
Qualité de la desserte TP		B	B

Action à mener	Démarche possible
Adapter l'affectation du sol afin de permettre le développement souhaité.	Etablissement d'un plan d'affectation cantonal (PAC)

Extension/réduction de la zone à bâtir et surfaces d'assolement

	Oui/Non	Surface	Compensation
Emprise sur zone agricole / SDA	Non	-	-

Opportunité

Le site de l'Hôpital est un secteur déjà identifié comme stratégique dans le PA2 et dont l'utilisation est privilégiée, car il se situe dans le périmètre compact, à proximité de la gare d'Aigle et de l'entrée de la ville. La confirmation et le renforcement de sa vocation en tant que pôle d'équipement public régional s'inscrivent dans la stratégie de renforcer Aigle comme l'une des centralités principales de l'agglomération et de concentrer l'urbanisation vers l'intérieur ainsi que de limiter l'étalement urbain. Ce site profite également d'une desserte en transports publics qu'il s'agit d'exploiter au maximum. De plus, le développement du CEPEV à Aigle permet d'éviter aux étudiants du Chablais de devoir se rendre à Lausanne, comme c'est le cas actuellement, le Gymnase de Burier ne pouvant plus les accueillir tous.

Utilité

- CE1** : Favorise la concentration de l'urbanisation à proximité des transports publics.
CE2 : Participe au développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti ; dynamise la localité par l'implantation d'un nouvel équipement public régional ; réduit les risques de dispersion de l'urbanisation.
CE4 : Evite la consommation de nouvelles surfaces grâce à la reconversion et à la densification du tissu bâti existant.

Réalisation**Calendrier de mise en œuvre**

2018-2020

Conformité au plan directeur cantonal

La mesure est conforme aux mesures suivantes du PDCn VD
 - B44. Infrastructures publiques

Etat de l'intégration dans le plan directeur

- Coordination réglée

Besoin de coordination**Mesures de paysage/d'environnement**

P-NAT, P-ENV

Mesures d'urbanisation

PM-10

Mesures de mobilité

Ms3, Ms4, 3.1, 5.4, 10.3, 10.4

4.5 Pôles d'activités

PA

Pôles d'activités

ARE :
6153.2.080/81/82

Urbanisation – Stratégie *territoires de projet* – Pôle d'activités

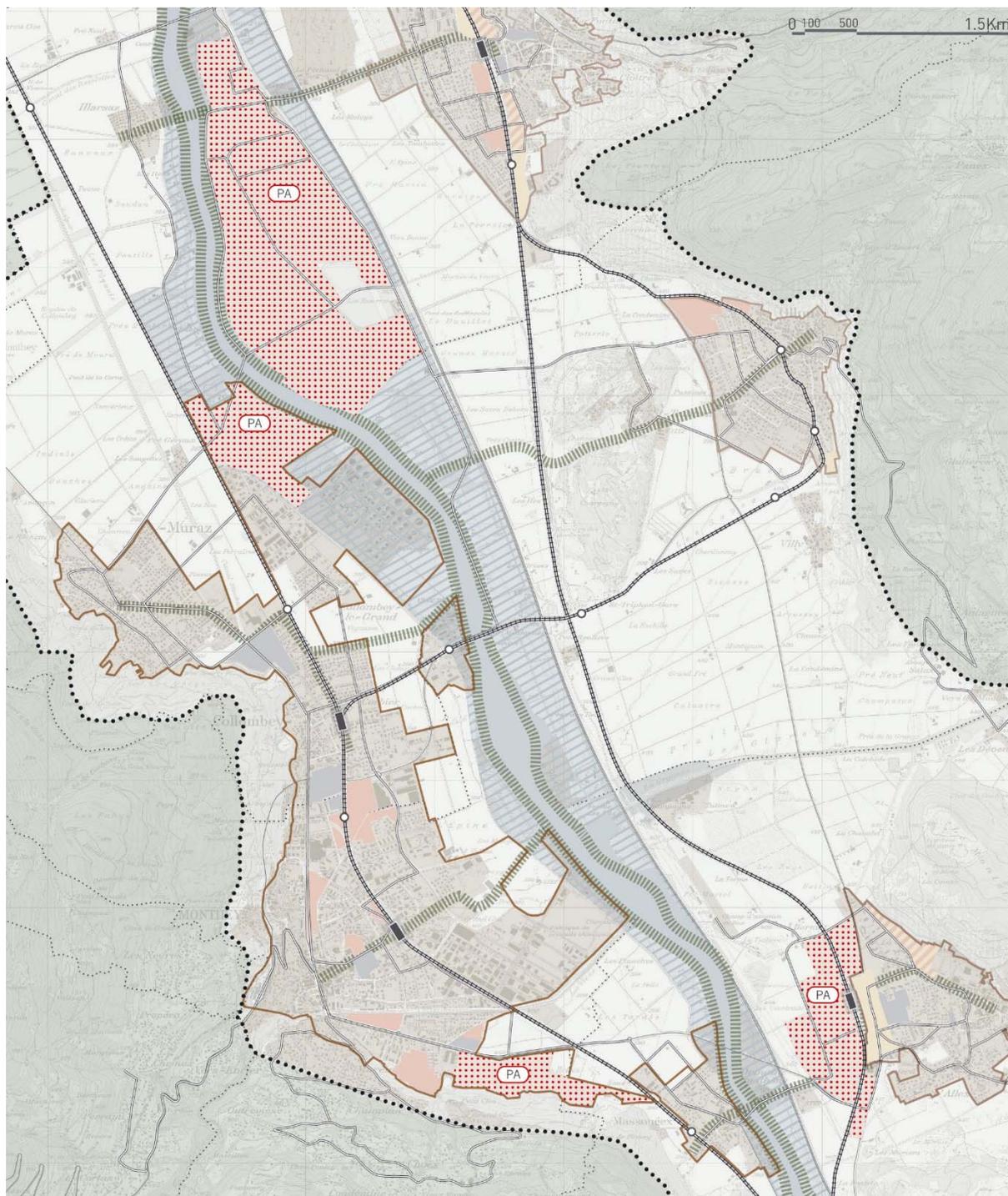
Priorité : A

Instances responsables

Communes

Autres instances concernées

Cantons, associations régionales de développement économique



Mesures

Situation actuell

Les zones d'activités désignent l'ensemble des territoires affectés exclusivement à des activités économiques, qu'il s'agisse de l'industrie, de l'artisanat, du tertiaire ou encore du commerce.

Cadre légal fédéral

Désormais, la loi sur l'aménagement du territoire (LAT) et plus particulièrement l'art. 30a, al. 2 de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT) indique que « *La délimitation de nouvelles zones d'activités économiques requiert l'introduction par le canton d'un système **système de gestion des zones d'activités** garantissant globalement, leur utilisation rationnelle* ».

De plus, l'art. 38a, LAT s'applique « *Jusqu'à l'approbation de cette adaptation du plan directeur par le Conseil fédéral, la surface totale des zones à bâtir légalisées ne doit pas augmenter dans le canton concerné* ».

Par ailleurs, lors de la délimitation de nouvelles zones d'activités, les conditions énoncées à l'article 15 LAT doivent également être remplies (besoins à 15 ans notamment). Enfin, selon l'article 30, al. 1bis, OAT, le maintien des surfaces d'assolement doit être assuré.

Il incombe donc aux cantons d'introduire dans leur Plan directeur cantonal un système de gestion qui est une condition préalable à la délimitation de nouvelles zones d'activités notamment au travers de la tenue d'une vue d'ensemble régionale et, si nécessaire, intercantonale.

Selon les Directives techniques sur les zones à bâtir, la gestion des zones d'activités peut être opérée par les cantons eux-mêmes ou être déléguée à des espaces fonctionnels, des régions, voire à des tiers en tant que mission publique avec obligation de rendre compte aux cantons.

Quant au Projet de territoire Suisse, dans son objectif 4 « Renforcer la compétitivité », il demande que « *la Confédération, les cantons, les villes et les communes créent, par le maintien d'un réseau polycentrique de villes et de communes, des conditions territoriales favorables à une économie compétitive et diversifiée. Ils renforcent les atouts spécifiques des différentes régions* ».

Le système de gestion a donc pour objectif principal de coordonner le développement de l'ensemble des zones d'activités d'intérêt cantonal, régional et local afin d'assurer une gestion globale des zones d'activités des cantons dans un objectif d'utilisation mesurée et rationnelle du sol.

Dispositions cantonales prenant en compte le cadre légal fédéral et dans les plans directeurs cantonnals

Canton de Vaud	Canton du Valais
<p>Les enjeux relatifs à la gestion des zones d'activités sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ajustement de l'offre à la demande à l'échelle régionale. Cette adaptation se traduira dans certains cas par des extensions et dans d'autres par une activation des réserves, voire une diminution des zones d'activités existantes. - Maintien de zones d'activités dans les agglomérations. - Maîtrise de l'implantation du tertiaire dans les zones d'activités. - Densification et optimisation de l'utilisation des zones d'activités. Une utilisation rationnelle des zones d'activités implique de stimuler la densification des zones existantes ainsi que d'optimiser l'utilisation des réserves de manière à réduire les besoins en nouvelles zones d'activités. Cela implique également de prendre des mesures pour assurer la disponibilité réelle des réserves. - Promotion de la mixité entre activités et de la mixité activités-logements. Il s'agit de faciliter l'intégration des activités tertiaires dans les zones d'habitation et mixtes, offrant des conditions plus adaptées à leur implantation, de façon à maintenir un potentiel d'accueil suffisant pour des activités secondaires dans les zones d'activités. Des solutions pour favoriser l'intégration d'activités secondaires compatibles avec les zones d'habitation et mixtes doivent également être recherchées. <p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Construire une vue d'ensemble régionale sur les zones d'activités ; - Assurer une offre foncière effective et adaptée aux besoins de l'économie ; - Baser le dimensionnement des zones d'activités sur une estimation des besoins à l'échelle régionale ; - Garantir une utilisation mesurée et rationnelle du sol par un accompagnement des démarches de planification et de concrétisation des projets ; - Principes du système de gestion : s'appuyer sur l'échelle régionale en élaborant dans chaque région une stratégie de gestion des zones d'activités ; - Miser sur un partenariat canton – région-communes ; - Valoriser les structures existantes : organismes régionaux (OR), structures d'agglomération et organes de gestion ; 	<p>Objectif</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Gérer les zones d'activités économiques de manière active afin d'assurer la disponibilité des terrains (réserves et friches industrielles) et leur utilisation optimale en fonction de leur vocation. 2. Valoriser les PDE (notamment les sites prioritaires de développement économique), y développer des activités de secteurs économiques à haute valeur ajoutée, améliorer leur accessibilité, principalement en transports publics et en mobilité douce, et assurer leur extension sur la base de la justification d'un besoin, moyennant si nécessaire compensation. 3. Favoriser la planification de zones d'activités intercommunales, tout en permettant le maintien de zones d'activités d'intérêt communal quand cela est justifié par les activités déjà existantes. 4. Viser une occupation optimale des zones d'activités économiques. Il faut en particulier, et selon les possibilités : <ul style="list-style-type: none"> - raccorder les zones de grande dimension au réseau de transport public ; - optimiser l'utilisation de l'espace, notamment en augmentant la densité d'occupation, en prévoyant des constructions de plusieurs niveaux et des parkings souterrains ; - veiller à leurs qualités architecturale et urbanistique et favoriser leur intégration au voisinage et au paysage ; - utiliser de manière combinée certaines infrastructures de base (p.ex. accès, aires de stationnement) nécessaires aux activités publiques et économiques ; - créer des synergies potentielles entre entreprises ; - mettre en place une gestion innovante et économe des flux de matières premières et d'énergie (écologie industrielle). 5. S'assurer que l'extension ou la création de nouvelles zones d'activités économiques se fasse sur la base d'un besoin reconnu et d'une coordination intercommunale, en collaboration avec les régions socioéconomiques et au travers, si nécessaire, d'un plan directeur intercommunal, en tenant compte du potentiel des zones à bâtir existantes (notamment des friches industrielles et artisanales), des besoins des entreprises, de la desserte par la route et les transports publics, et en appliquant les dispositions de la fiche de coordination C.1 « Dimensionnement des zones à bâtir dévolues à l'habitat ». 6. Favoriser la mixité des fonctions ainsi que la localisation des services et des équipements (en particulier les bureaux) autour des gares bien desservies.

Prévoir un système de gestion des zones d'activités de l'agglomération ancré dans les dispositions prévues par les deux cantons.

Les réflexions sont en cours dans les deux cantons pour mettre en place ces systèmes de gestion des zones d'activité.

Concernant l'agglomération du Chablais, quelques pistes peuvent être avancées :

- Être associée aux réflexions de chaque canton,
- Privilégier la réflexion intercommunale et intercantonale.

En s'inscrivant dans les mesures des plans directeurs cantonaux, l'agglomération crée les bases d'un observatoire et rassemble les données sur les zones d'activités relatives :

- aux différents types de réserves disponibles ;
- à l'évaluation du potentiel d'accueil ;
- au redimensionnement nécessaire de la zone à bâtir ;
- à l'évolution des activités par famille ;
- à l'inventaire des équipements ;
- à la disponibilité foncière ;
- aux « menaces » de tertiarisation ;
- aux emprises éventuelles sur les SDA.

Propositions à intégrer dans la réflexion relative aux systèmes de gestion :

- Définir des modalités de construction et d'aménagement visant une densité minimum de 30 à 60 emplois/hectare et assurant la prise en compte des composantes paysagères dans les projets ; viser le développement d'un « parc paysager fonctionnel » ; tenir compte des dangers de crues et définir des mesures de protection (Aigle, Collombey).
- Prioriser le développement des parcelles en fonction de leur desserte en transport public et du niveau d'accessibilité du pôle.
- Envisager la relocalisation des activités en place mais mal localisées. Mise en zone réservée des terrains ne disposant pas d'une desserte en transports publics suffisante ou définition de restrictions à la construction dans le règlement des planifications détaillées.
- Assurer la coordination du fonctionnement et du développement des pôles de manière coordonnée au sein de l'agglomération.

Opportunité

La LAT impose désormais aux cantons de mettre en place un système de gestion des zones d'activités. Pour l'agglomération, l'opportunité est d'avoir une vue d'ensemble sur les zones d'activités et d'assurer une offre foncière effective et adaptée aux besoins de l'économie, afin d'optimiser la gestion des zones d'activités en étant un partenaire actif aux côtés des cantons, des régions et des communes.

Utilité

CE1 : Valoriser les terrains en coordination avec l'amélioration de la desserte en transports publics.

CE2 : Participer au développement des activités à l'intérieur du tissu bâti ; réduit les risques de dispersion de l'urbanisation.

CE4 : Eviter la consommation de nouvelles surfaces grâce la densification du tissu bâti existant.

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

2019

Conformité aux plans directeurs cantonaux

La mesure s'inscrit dans les mesures suivantes du PDCn VD en cours d'adaptation :

- D11. Pôles de développement
- D12. Zones d'activités

Etat de l'intégration dans le plan directeur

- Coordination réglée

La mesure s'inscrit dans les fiches de coordination suivantes du PDC VS en cours de révision :

- C.4. Pôles de développement et zones d'activités économiques
- C.5. Agglomérations

Besoin de coordination

Mesures d'urbanisation

MU, PM-1, PM-2, PM-3, PM-4, PM-5, PM-6, PM-7,
PM-8, PM-9, PM-10

Mesures de mobilité

MS 9, 2.2, 3.1, 9.8.

Mesures de paysage/d'environnement

P-R3, P-EAU, P-AGR, P-NAT, P-ENV

Remarques

Références :

Etat de Vaud, Stratégie de gestion des zones d'activités – synthèse de l'étude de base, mai 2016 SDT

Urbaplan, Stratégie des zones d'activités de Chablais Agglo (étude U7), 2013

Paysage SA et Repetti Sàrl, Stratégie paysagère et agricole de la plaine (2013)

DeLaMa, B+S, Viridis, Site stratégique de développement de Bex, Schéma directeur et stratégie de développement (2011)

Les pôles d'activités sont détaillés dans l'annexe 3.

4.6 Maîtrise de l'urbanisation

MU

Maîtrise de l'urbanisation

Urbanisation – Stratégie *maîtrise de l'urbanisation*

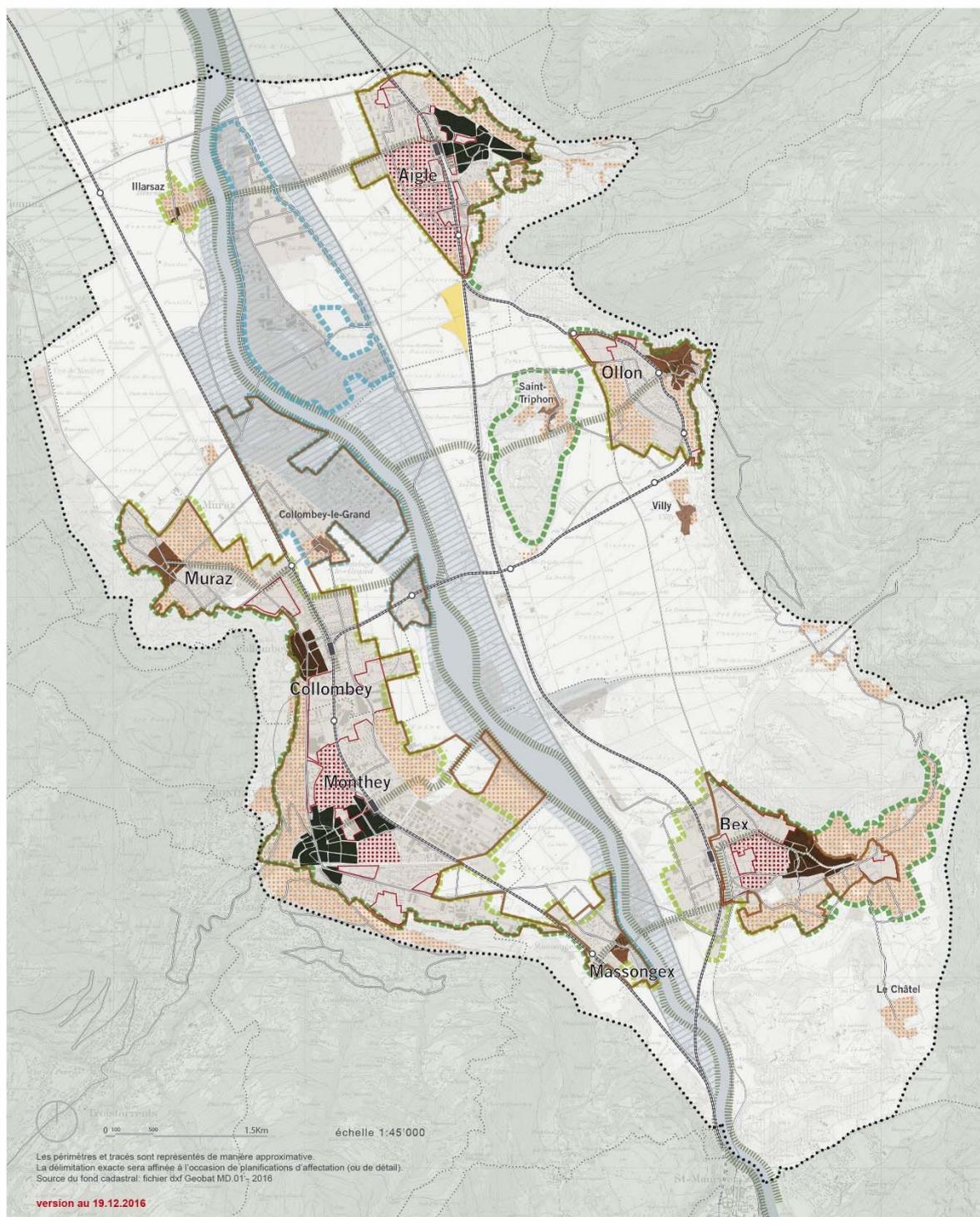
Priorité : A

Instances responsables

Communes / services cantonaux concernés

Autres instances concernées

A définir





Vue sur les pieds de coteaux à Bex (Chemin Julien Gallet) et à Monthey (Rue du Château-Vieux)



Vues sur les franges urbaines à Aigle (Chemin de Pautex) et Collombey-Muraz (Route de la Fontaine)

Mesure

Situation actuelle

Les bourgs de l'agglomération se sont historiquement développés au pied des coteaux, sur les cônes de déjection des affluents du Rhône. Tout au long du XXe siècle, l'urbanisation s'est étendue sur la plaine agricole en direction du Rhône, péjorant ainsi la lisibilité du paysage chablaisien. Il s'agit aujourd'hui d'éviter que l'étalement urbain ne se poursuive dans la plaine et sur les coteaux et de protéger le paysage remarquable du Chablais.

Cette fiche stratégique est complémentaire aux mesures d'urbanisation. Elle identifie les mesures de maîtrise de l'urbanisation à mettre en oeuvre dans le cadre des planifications communales et définit en particulier :

- les **limites de l'urbanisation** (franges urbaines et pieds de coteaux) ;
- Les secteurs dans lesquels le développement de l'urbanisation doit être limité (**restrictions à la construction**), à savoir les secteurs sensibles du point de vue paysager et patrimonial et les moins bien desservis par les réseaux ferroviaires les plus performants ;
- Les secteurs bâtis qui pourraient, compte tenu de leur occupation actuelle et de l'amélioration prévue de la desserte en transports publics, faire l'objet d'une **augmentation modérée de leur densité** par une adaptation des droits à bâtir.

Limites de l'urbanisation :

Il est fait ici la distinction entre :

- les franges urbaines, qui définissent l'espace de transition entre les tissus bâtis et les espaces ouverts de la plaine agricole ou les rives du Rhône ;
- les pieds de coteaux, qui définissent l'espace de transition entre les tissus bâtis et les coteaux.

Franges urbaines et les pieds de coteaux constituent les limites de la zone à bâtir, hors desquelles tout développement de l'urbanisation est exclu pour les 15 prochaines années.

La définition du traitement de ces limites ou espaces de transition doit être réalisée dans le cadre des planifications communales. Là où l'urbanisation est déjà largement présente, il s'agit de prévoir des mesures visant à limiter l'impact des constructions sur le paysage et les éléments naturels avoisinants. Ces mesures peuvent concerner tant le bâti (p.ex. limitation des hauteurs) que les espaces ouverts (p. ex. transition douce entre urbanisation et coteaux).

Restriction de construction :

Les territoires suivants ont été identifiés comme devant faire l'objet de restrictions à la construction :

- Secteurs présentant des conflits potentiels avec les espaces ouverts de la plaine agricole, définis dans le volet « paysage » du PA3 comme des espaces essentiels à la perception de l'identité géographique du Chablais ;
- Secteurs présentant des conflits potentiels avec les pieds de coteaux, identifiés par le volet « paysage » du PA3 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 (p. ex. Château d'Aigle) ;
- Secteurs non desservis par les réseaux ferroviaires les plus performant selon les développements prévus dans le cadre de l'agglomération (CFF + AOMC).

Ces territoires sont représentés sur la carte „stratégie maîtrise de l'urbanisation“ (voir extrait ci-dessus) de manière approximative. Leur délimitation sera précisée dans le cadre des planifications communales. De la même manière, l'ampleur de la réduction des droits à bâtir doit être définie par chaque commune en fonction des caractéristiques locales des secteurs concernés.

Densification modérée de secteurs déjà bâtis – augmentation des droits à bâtir :

Les secteurs concernés sont les quartiers peu denses (tissus pavillonnaires pour la plupart) et situés à proximité immédiate de noeuds de transports publics importants et proches d'une centralité.

Ces secteurs sont représentés sur la carte « stratégie maîtrise de l'urbanisation » (voir extrait ci-dessus) de manière approximative. Leur délimitation sera précisée dans le cadre des planifications communales.

Dans les centres-ville d'Aigle et de Bex, il s'agira de prendre en compte les objectifs de sauvegarde de l'ISOS national.

Objectifs

- Contenir l'emprise de la zone à bâtir et limiter son extension ;
- Intégrer les composantes paysagères et topographiques dans les projets d'urbanisme ;
- Favoriser un traitement qualitatif des pieds de coteaux ;
- Optimiser l'utilisation du sol dans les secteurs situés à proximité immédiate de nœuds de transports publics importants, proches d'une centralité.

Description des démarches de mise en œuvre à entreprendre

Etablissement d'un cahier des charges ou d'une charte pour le traitement des espaces de transition avec les principes d'aménagement à appliquer non seulement aux projets de développement urbain mais aussi aux franges existantes.

Insertion de dispositions spécifiques concernant les transitions (franges urbaines, pieds de coteaux) et adaptation des règles constructives dans les PGA/PAZ ou dans les planifications de détail. A Aigle et Bex, il s'agira de tenir compte des objectifs de sauvegarde de l'ISOS national.

Dézonage de territoires non bâtis déconnectés des localités.

Extension/réduction de la zone à bâtir et surfaces d'assolement

	Oui/Non	Surface	Compensation
Emprise sur zone agricole / SDA	Non	-	-

Opportunité

La fiche stratégique de maîtrise de l'urbanisation contribue à freiner l'extension de l'urbanisation vers l'extérieur (définition de limites claires de la zone à bâtir, préservation de la plaine agricole, des SDA et des coteaux), à valoriser des terrains constructibles situés hors des pôles de développement mais bien localisés du point de vue des transports publics et à proximité des centres, et à limiter le développement urbain dans les secteurs les plus sensibles du point de vue paysager et patrimonial.

Utilité

CE1 : Evite l'urbanisation des secteurs éloignés des réseaux de transports publics.

CE2 : Limite l'extension de l'urbanisation vers l'extérieur.

CE4 : Evite la consommation de nouvelles surfaces par une limitation claire de la zone à bâtir.

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

2019-2022. A définir en fonction de l'avancement des processus de révision des planifications dans chaque commune

Etat de l'intégration dans le plan directeur

- Coordination réglée

Conformité au plan directeur cantonal

La présente mesure est conforme aux mesures suivantes du PDCn VD

- A11. Zones d'habitation et mixtes;
- E11. Patrimoine naturel et développement régional ;
- F12. Surfaces d'assolement;
- E26. Corrections du Rhône.

La mesure est conforme aux fiches de coordination suivantes du PDC VS en cours de révision

- A.01. Zones agricoles
- A.02. Surfaces d'assolement
- A.03. Vignes
- A.08. Protection, gestion et valorisation du paysage
- A.09. Protection et gestion de la nature
- A.13 Aménagement, renaturation et entretien des cours d'eau
- C.1. Dimensionnement des zones à bâtir dévolues à l'habitat
- C.2. Qualité des zones à bâtir

Besoin de coordination

Mesures de paysage/d'environnement

P-R3, P-AGR, P-REC, P-NAT

Mesures d'urbanisation

Toutes

Mesures de mobilité

Indirecte

Etat des lieux et tendances

Enjeux :

- R. Une mise en réseau des mobilités, adaptée au projet Chablais Agglo.
- S. Un transport public performant à l'échelle de Chablais Agglo.
- T. Une gestion de la desserte des centralités, sans trafic de transit.
- U. Un réseau de mobilité douce attractif et de qualité.

VISION

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

Stratégie TIM

Objectifs :

11. Réduire le transit à l'intérieur des centralités et territoires de projet.
12. Aménager les centralités et territoires de projets.
13. Sécuriser et revaloriser les secteurs sensibles.
14. Mettre en place une politique globale de gestion de la mobilité et du stationnement à l'échelle de l'agglomération.

Stratégie Transport public

Objectifs :

15. Renforcer l'accessibilité ferroviaire de l'Agglomération.
16. Connecter les vallées et territoires voisins par le train.
17. Assurer une desserte, complète mais différenciée, sur tout le territoire de l'agglomération, des transports publics.
18. Rendre les transports publics plus efficaces, accessibles et attractifs.
19. Améliorer le service à l'utilisateur.

Stratégie Mobilité douce

Objectifs :

20. Aménager l'axe de mobilité douce le long du Rhône.
21. Le connecter avec les secteurs urbanisés.
22. Améliorer le réseau de mobilité douce d'agglomération.
23. Connecter les réseaux de mobilité douce de part et d'autre du Rhône.
24. Densifier, aménager et sécuriser les infrastructures dans les secteurs urbanisés.
25. Privilégier l'intermodalité des infrastructures.

Paquet 7

Paquet 8

Paquet 1

Paquet 2

Paquet 3

Paquet 4

Paquet 5

Paquet 6

GM

Paquet 9

Paquet 10

Les mesures infrastructurelles sont listées ci-dessous par "thématique". Elles sont au nombre de 72 et se répartissent sur les 6 communes de l'agglomération.

Pour rappel, les mesures hors fonds d'infrastructure font également l'objet d'une fiche détaillée malgré le fait qu'elles ne sont pas financées par le projet d'agglomération. Elles permettent d'en appuyer la cohérence.

Mesures de rang supérieur

Mesures hors fonds d'infrastructure

Ms1	Nouveau tracé de la ligne ferroviaire AOMC entre Monthey et Collombey-Muraz	Collombey-Muraz / Monthey	A
Ms2	Augmentation des cadences de la ligne ferroviaire AOMC entre Aigle et Monthey	Aigle / Collombey-Muraz / Monthey / Ollon	B
Ms3	Amélioration de la desserte sur les lignes ferroviaires CFF	Aigle / Bex / Collombey-Muraz / Massongex / Monthey	A
Ms4	Augmentation des cadences pour les trains de montagne (AL, ASD, AOMC, BVB)	Aigle / Bex / Monthey / Ollon	C
Ms5	Passage dénivelé à la gare CFF de Monthey	Monthey	A
Ms6	Halte CFF Clos-Donroux	Monthey	B
Ms7	Halte CFF les Perraires	Collombey-Muraz	B
Ms8	Halte AOMC du Lombard	Ollon	A
Ms9	Nouvelles passerelles de franchissement du Rhône pour la mobilité douce	Aigle / Bex / Collombey-Muraz / Monthey	A

Mesures non infrastructurelles (Gestion de la mobilité)

Les mesures de gestion de la mobilité dont des mesures d'accompagnement visant à optimiser l'efficacité des mesures territoriales ou infrastructurelles. Elles n'ont, en principe, pas de coûts de mise en œuvre pour les communes.

GM1	Plans de mobilité pour les employés des services publics	Toutes	A
GM2	Plans de mobilité pour les entreprises de l'agglomération	Toutes	A
GM3	Délégué à la mobilité	Toutes	A
GM4	Politique de stationnement d'agglomération	Toutes	A
GM5	Modification des règlements communaux de construction pour les zones d'activités et d'habitat	Toutes	A
GM6	Intégration tarifaire des transports publics	Toutes	A
GM7	Stationnement pour vélos dans les entreprises et les équipements privés	Toutes	A

Développement des transports publics

P1 – Amélioration de la circulation des bus

1.1	Requalification de l'avenue du Simplon à Monthey	Monthey	A
1.2	Requalification de la route de Lausanne à Aigle	Aigle	B
1.3	Nouvelle liaison routière entre l'avenue du Simplon et la rue des Saphirs à Monthey	Monthey	B
1.4	Régulation du trafic en entrées de ville à Aigle	Aigle	B
1.5	Régulation du trafic en entrées de ville à Monthey	Collombey-Muraz / Monthey	A

P2 – Création ou reconstruction de franchissements du Rhône pour les bus

2.1	Reconstruction de la passerelle entre Massongex et Bex pour les TP et MD	Bex / Massongex	B
2.2	Création d'un franchissement multimodal entre les zones d'activités d'Aigle et Collombey-Muraz	Aigle / Collombey-Muraz	C

P3 – Développement du réseau de transports publics

3.1	Développement du réseau de bus d'agglomération	Toutes	A
-----	--	--------	---

Développement du réseau de mobilité douce

P4 – Densification et sécurisation du réseau structurant d'agglomération (mesures prioritaires)

4.1	Extension des cheminements de mobilité douce le long des voies ferrées à Monthey	Monthey	A
4.2	Aménagement d'un cheminement de mobilité douce entre Collombey-Muraz et Monthey le long de la route cantonale	Collombey-Muraz / Monthey	B
4.3	Aménagement d'un cheminement de mobilité douce entre Ollon et Bex le long de la route cantonale	Bex / Ollon	B
4.4	Aménagement d'une liaison de mobilité douce entre Collombey-Muraz et Ollon	Collombey-Muraz / Monthey / Ollon	C
4.5	Aménagement d'un cheminement de mobilité douce entre Aigle et Vionnaz	Aigle	C

P5 – Réseau MD locaux de quartier

5.1	Aménagements en faveur des cyclistes, route de l'Infirmier à Bex	Bex	A
5.2	Aménagements en faveur de la mobilité douce, rues du Cotterd et des Pépinières à Bex	Bex	A
5.3	Aménagements en faveur de la mobilité douce, avenue de l'Europe à Monthey	Monthey	B
5.4	Amélioration des traversées des voies CFF dans les secteurs « Hôpital » et route d'Evian à Aigle	Aigle	A
5.5	Aménagements en faveur de la mobilité douce, Clos-Novex et Pré-Raye à Collombey	Collombey-Muraz	A
5.6	Aménagement d'un passage sous les voies CFF dans le secteur « Arsenal-Landi » à Aigle	Aigle	C

P6 – Liaisons MD de rabattement des localités vers le Rhône

6.1	Liaison principale de mobilité douce entre Ollon et le Rhône	Ollon	A
6.2	Liaison principale de mobilité douce entre Collombey-Muraz et le Rhône	Collombey-Muraz	A
6.3	Liaison principale de mobilité douce entre Monthey et le Rhône	Monthey	A
6.4	Liaison principale de mobilité douce entre Bex, le Rhône et Massongex	Bex, Massongex	A
6.5	Liaison de mobilité douce entre Ollon, le Rhône et Muraz	Ollon	B

Gestion des déplacements individuels motorisés

P7 – Aménagements routiers multimodaux en localité

7.1	Réaménagement du centre-ville de Monthey	Monthey	A
7.2	Réaménagement du centre-ville d'Aigle	Aigle	A
7.3	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Massongex	Massongex	B
7.4	Réaménagement de la route cantonale entre Collombey et Monthey	Collombey-Muraz / Monthey	B
7.5	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Collombey-Village	Collombey-Muraz	B
7.6	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Muraz	Collombey-Muraz	A
7.7	Réaménagement de la route cantonale en traversée d'Ollon	Ollon	A
7.8	Nouvelle liaison routière sous les voies CFF et le quartier Clos-Donroux à Monthey	Monthey	A
7.9	Nouvelle liaison routière sur le chemin Pré-Loup à Monthey	Monthey	A
7.10	Réaménagement de la route d'Ollon en bordure d'Ollon	Ollon	A
7.11	Réaménagement de la route d'Aigle à Bex	Bex	A
7.12	Requalification de la traversée de Bex	Bex	C
7.13	Réaménagement du centre-ville de Bex	Bex	C

P8 – Sécurisation du réseau routier principal

8.1	Sécurisation de la route industrielle à Ollon	Ollon	A
8.2	Capacité et sécurisation de la jonction autoroutière de Saint-Triphon	Collombey-Muraz / Ollon	C

Interfaces et stationnement

P9 - Interfaces

9.1	Interface à la gare CFF de Bex	Bex	A
9.2	Interface à la gare CFF/AOMC de Monthey	Monthey	A
9.3	Interface à la gare CFF/AOMC de Clos-Donroux	Monthey	A
9.4	Interface à la halte CFF/AOMC de Collombey-Corbier	Collombey-Muraz	A
9.5	Interface à la halte AOMC d'Ollon	Ollon	A
9.6	Interface à la halte CFF des Perraires	Collombey-Muraz	B
9.7	Interface à la halte CFF de Massongex	Massongex	C
9.8	Terminal régional de transport combiné de Monthey – Parking de la Vièze et nouvelle entrée routière	Monthey	A

P10 - Stationnement

10.1	Aménagement d'un parking en périphérie du centre d'Aigle	Aigle	B
10.2	Aménagement de deux parkings en périphérie du centre de Monthey	Monthey	B
10.3	Aménagement de zones de stationnement pour vélos	Toutes	B
10.4	Mise à disposition de vélos en libre-service dans toute l'agglomération	Toutes	A

CHABLAIS AGGLO

Programme des mesures TP (transports publics)

Mesure de rang supérieur

(TP) Mesure de rang supérieur

Développement des transports publics

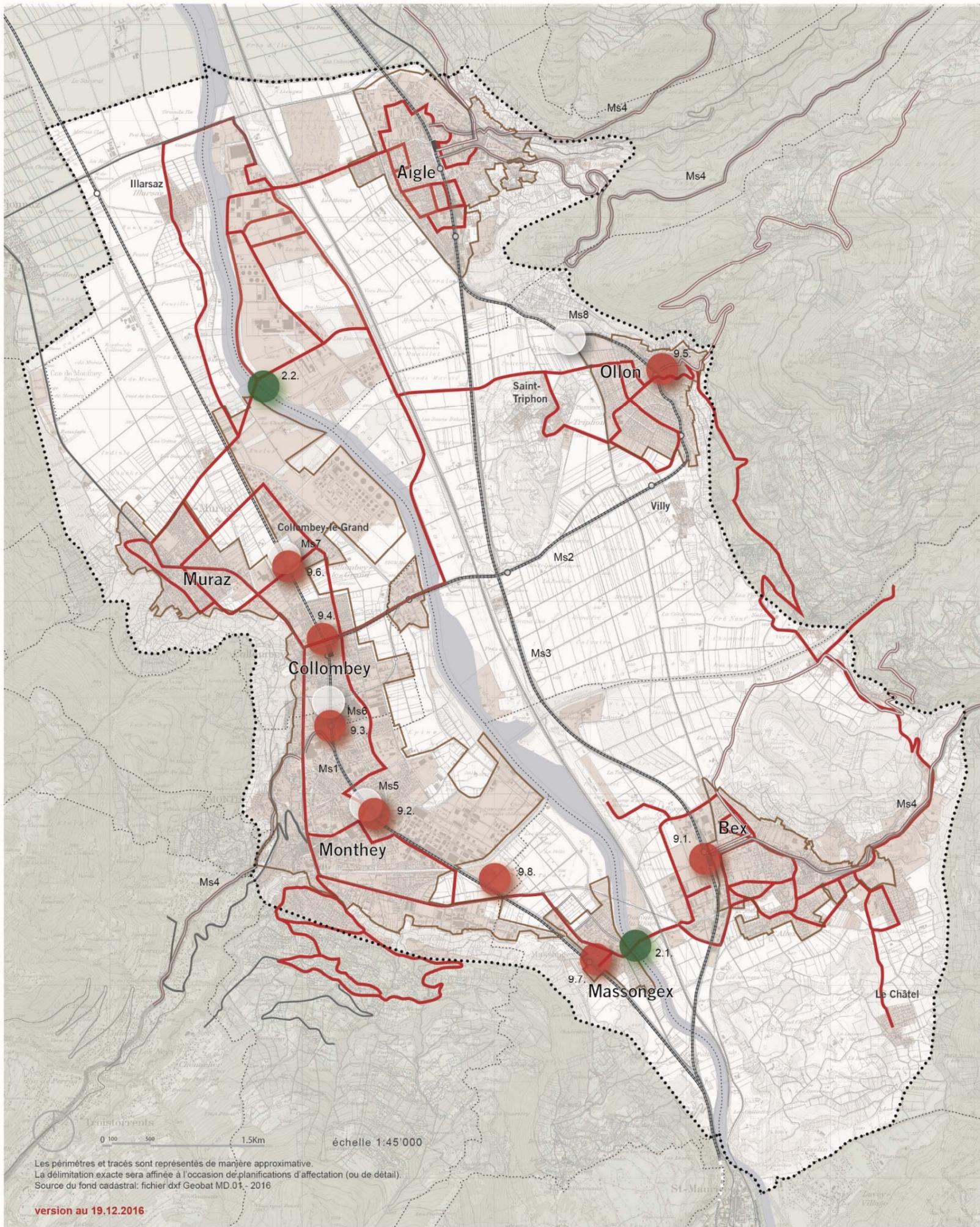
(P2) Création ou reconstruction de franchissements du Rhône pour les bus

(P9) Développement du réseau de transports publics

Interface et stationnement

(P9) Interfaces

- 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
- Réseau TP (bus régional et urbain)



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

CHABLAIS AGGLO

Programme de mesures MD (Mobilité douce)

Mesure de rang supérieur

(MD) Mesures de rang supérieur

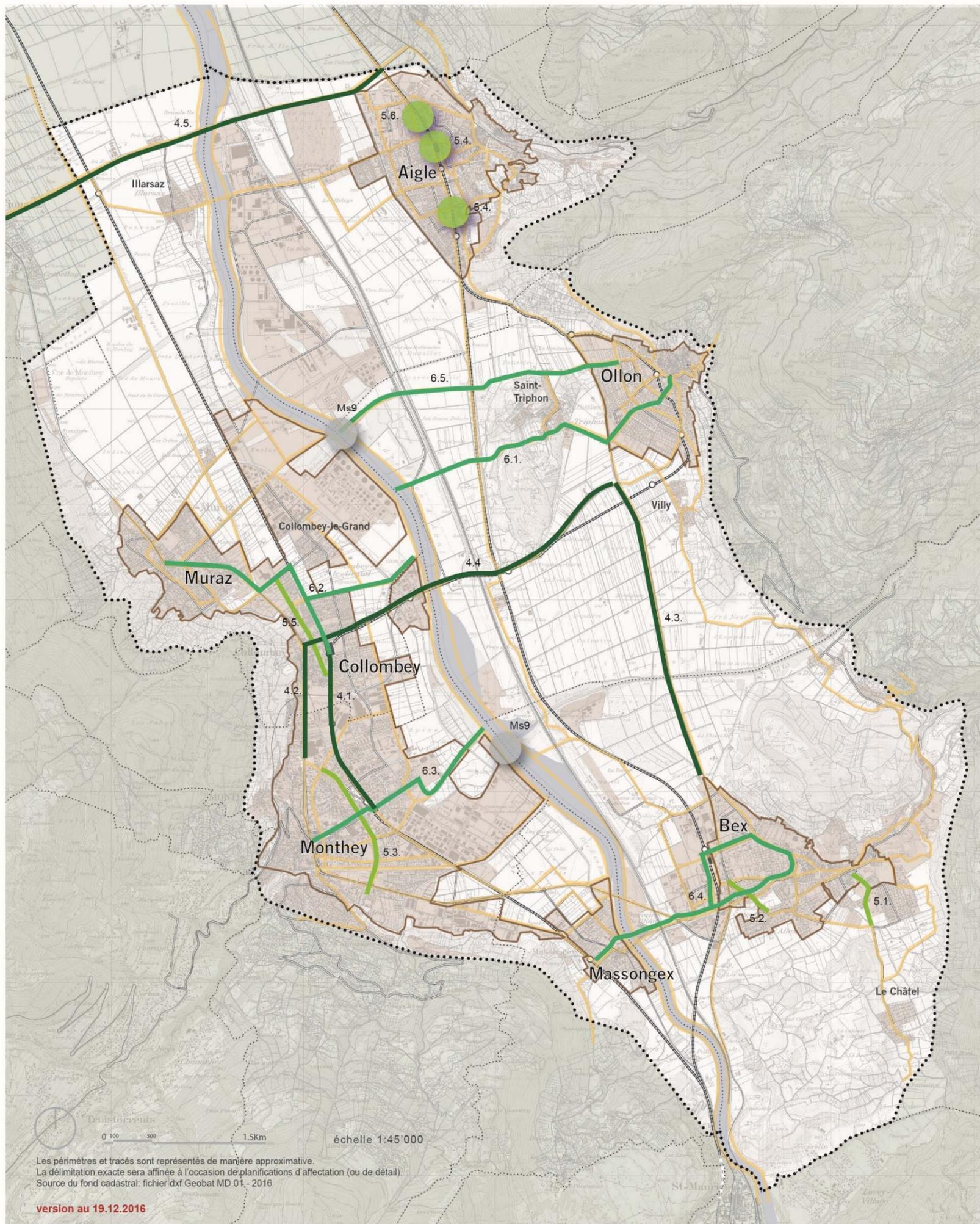
Développement du réseau de mobilité douce

(P4) Réseau MD structurant d'agglomération
 (P5) Réseau MD local de quartier
 (P6) Liaison MD de rabattement des localités vers le Rhône

Interface et stationnement

(P10) Stationnement (MD)

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



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

CHABLAIS AGGLO

Programme de mesures TIM (transport individuel motorisé)

Amélioration de la circulation des bus

 (P1) Amélioration de la circulation des bus

Gestion des déplacements individuels motorisés

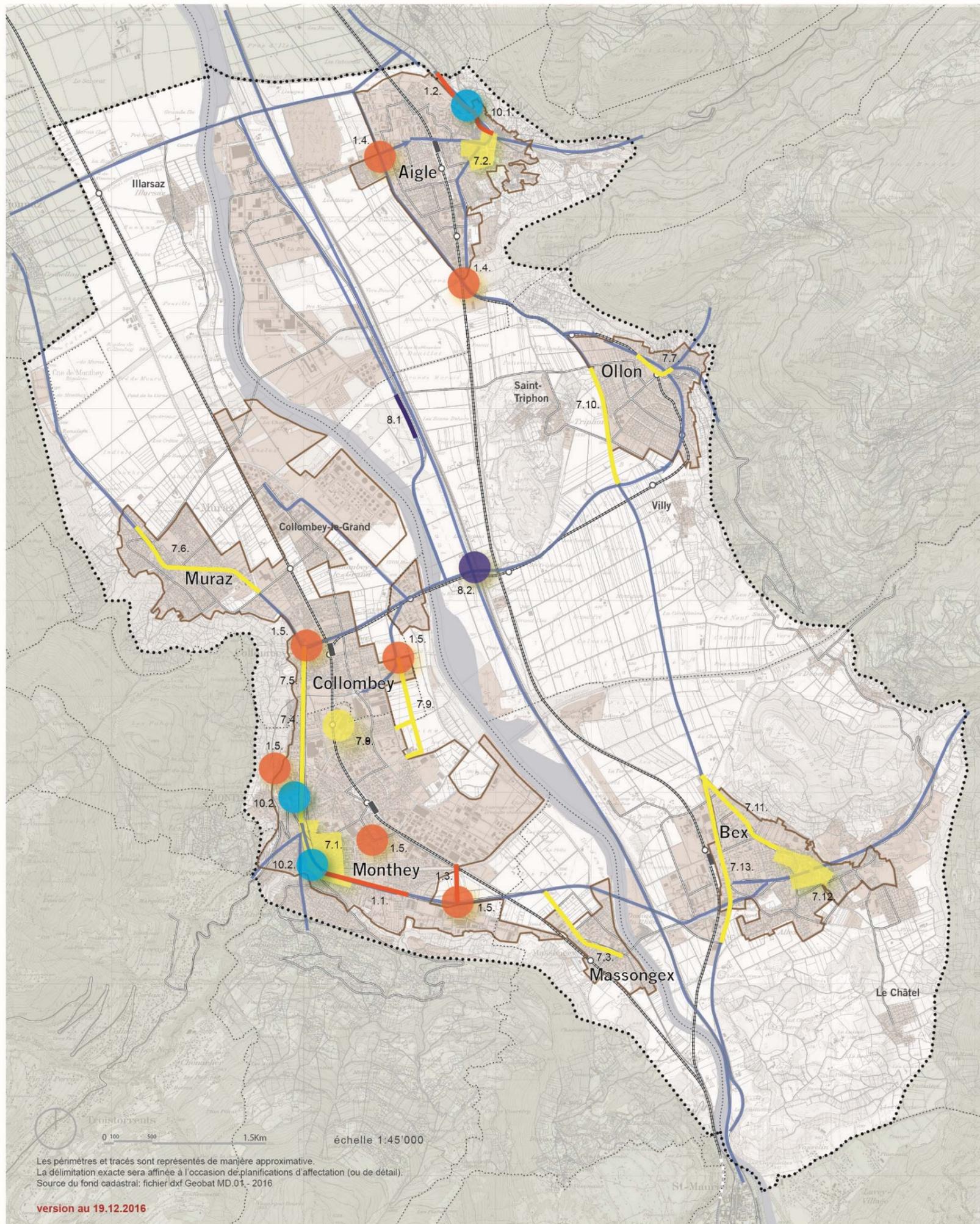
 (P7) Aménagements routiers multimodaux en localité

 (P8) Sécurisation du réseau routier principal

Interfaces et stationnement

 (P10) Stationnement (TIM)

-  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
-  Réseau routier principal



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

5.1 Mesures de rang supérieur

Ms1

6153.2.085/86

Priorité : A

Nouveau tracé de la ligne ferroviaire AOMC entre Monthey et Collombey-Muraz

Paquet : Mesures de rang supérieur

Instances responsables

TPC

Autres instances concernées

OFT, DGMR VD, SRTCE VS, Collombey-Muraz, Monthey



Mesure

Situation actuelle

Entre Corbier et Monthey, l'AOMC circule en bonne partie à vue, sur un tracé qui ne répond plus aux besoins d'aujourd'hui :

- le tracé ne permet pas des vitesses compétitives et présente, notamment sur la traversée de Collombey, des conditions de sécurité très insatisfaisantes (circulation à vue sur la chaussée, nombreux débouchés latéraux, trottoirs étroits entre la voie et les façades, ...).
- l'infrastructure AOMC ne permet pas l'augmentation de la cadence envisagée à terme (15' aux heures de pointe).
- les tracés de l'AOMC et de la ligne du Tonkin (CFF) se croisent, puis suivent un parcours parallèle à une distance de 200-600 m l'un de l'autre, sans aucune interface commune. Cette absence d'interconnexion est défavorable à l'attractivité des deux lignes.
- le tracé actuel de l'AOMC ne couvre pas de manière optimale les secteurs urbains denses (actuels et planifiés).

Objectifs

La mesure vise à maximiser en particulier :

- les gains de sécurité : suppression des conflits avec les autres modes,
- les gains d'exploitation : amélioration et optimisation des temps de parcours notamment entre Monthey et Aigle pour optimiser les correspondances au nœud prioritaire d'Aigle, amélioration de la stabilité de l'horaire,
- la pérennité de l'infrastructure : évolutivité, adaptabilité, adéquation aux besoins à long terme.

Considérant les cadences élevées visées à terme et l'exploitation très tendue résultant du tracé à voie unique, l'objectif est de disposer d'un tracé exploité en signalisation ferroviaire sur l'ensemble du périmètre d'étude (tracé entièrement en site propre avec gestion des éventuels conflits automobiles ou piétons par barrières, afin d'éliminer les tronçons actuellement exploités en circulation à vue, site banalisé).

Description

La mesure prévoit un nouveau tracé de l'AOMC en site propre intégral parallèle à la ligne Monthey-St-Gingolph, ainsi que la création de nouvelles haltes à Corbier, Clos-Donroux et à Monthey. Ce tracé sera à double voie entre la halte Clos-Donroux et Monthey. Depuis la halte Clos-Douroux, un nouveau lien avec le tracé existant vers Champéry est prévu. Ce projet est conduit selon les dispositions de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCF).

Opportunité

L'AOMC est la colonne vertébrale de la desserte interne de l'agglomération par les transports publics. La mesure proposée est indispensable pour l'amélioration de la qualité de desserte de transports publics prévue à court, moyen et long terme, et pour répondre à l'augmentation attendue de la fréquentation. Le projet permet une très bonne qualité de desserte des centres et de plusieurs sites stratégiques à Aigle, Collombey-Muraz et Monthey. L'effet positif de cette nouvelle offre de chemin de fer sera augmenté par la mise en service coordonnée d'un bus d'agglomération (rabattement aux haltes et gares), d'un système de bus régionaux adapté et de différentes mesures de gestion de la mobilité, notamment de transports individuels motorisés (politique de stationnement, gestion du trafic routier). L'amélioration de l'accessibilité aux gares et haltes des transports publics prévue dans le cadre de la stratégie mobilité douce permet de renforcer les synergies.

L'emprise libérée sur le tracé existant permet la création d'une voie verte entre le village de Collombey et le centre-ville de Monthey.

Utilité

CE1 : Le projet AOMC permet une nette amélioration de la sécurité du chemin de fer vis-à-vis de la route, une optimisation du système de transports publics par une vitesse élevée et une bonne stabilité de l'horaire. Il contribue aussi à la réduction des temps de parcours et à l'augmentation des cadences prévue entre Aigle et Monthey (un quart d'heure aux heures de pointe, une demi-heure la journée).

La mise en service d'un système de bus d'agglomération permet une forte amélioration du système de transports publics.

La qualité de desserte de transports publics atteinte améliore significativement l'accessibilité. La mobilité douce en profite aussi par des synergies renforcées.

CE2 : Une offre attractive dans les périmètres urbains denses (et notamment des sites stratégiques) permet la concentration des activités et de la population dans des secteurs favorables et notamment bien desservis par les transports publics. Par cela, elle soutient la réduction de la dispersion de l'urbanisation et un développement vers l'intérieur de qualité.

CE3 : La mise en site propre et la suppression de différents passages à niveau permet un gain de sécurité important.

CE4 : Le projet AOMC influence le report modal vers une augmentation de la part des transports publics, ce qui permet une réduction des immissions de pollution de l'air et de bruit.

Besoin de coordination

Mesures paysage / environnement

-

Mesures urbanisation

PM-1, PM-2, PM-4,

Mesures mobilité

Ms2, Ms4, Ms5, Ms8, 3.1, 4.1, 7.8, 9.2, 9.3, 9.4, 9.8, 10.3, 10.4

Ms2

6153.2.086/86

Priorité : B

Augmentation des cadences de la ligne ferroviaire AOMC entre Aigle et Monthey

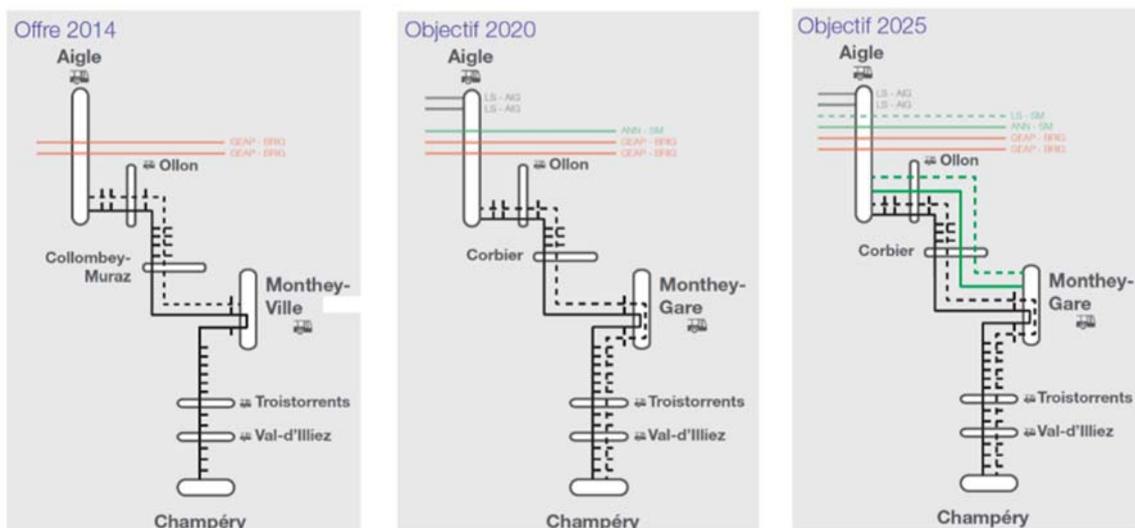
Paquet : Mesures de rang supérieur

Instances responsables

DGMR VD, SRTCE VS

Autres instances concernées

OFT, TPC, Aigle, Ollon, Collombey-Muraz, Monthey



Mesure

Situation actuelle

Entre Aigle et Monthey, la cadence de l'AOMC est actuellement de 30 min aux heures de pointe. Cette cadence n'est pas suffisante pour répondre à l'augmentation attendue de la population et à la volonté de valoriser l'AOMC comme desserte structurante de l'agglomération. Or l'infrastructure existante ne permet pas d'augmenter la cadence en raison de l'inadéquation des points de croisements sur cette ligne à voie unique.

Par ailleurs, l'objectif d'une réduction des temps de parcours entre Monthey et Aigle, entre autres par la circulation régulière de trains "directs", suppose également une amélioration de l'infrastructure, à la fois en termes de possibilités de croisement et de vitesse.

Objectifs

- Assurer un niveau de desserte de quatre trains par heure entre Monthey et Aigle, incluant des trains "directs" offrant un temps de parcours performant entre les gares de Monthey, Collombey-Corbier, Ollon et Aigle.

Description

Des aménagements spécifiques permettent cette augmentation de cadence. Le nouveau tracé entre Collombey et Monthey (mesure Ms1), la création et l'amélioration des points de croisements entre Aigle et Collombey, la correction de courbes, l'acquisition d'un matériel plus performant et l'introduction de trains directs rendent possible cette amélioration à la fois quantitative et qualitative de la desserte.

Opportunité

L'AOMC est la colonne vertébrale de la desserte interne de l'agglomération par les transports publics. La mesure proposée est indispensable pour l'amélioration de la qualité de desserte de transports publics prévue à court, moyen et long terme, et pour répondre à l'augmentation attendue de la fréquentation. Le projet permet une très bonne qualité de desserte des centres et de plusieurs sites stratégiques à Aigle, Collombey-Muraz et Monthey. L'effet positif de cette nouvelle offre de chemin de fer sera augmenté par la mise en service coordonnée d'un bus d'agglomération (rabattement aux haltes et gares), et d'un système de bus régionaux adapté, différentes mesures de gestion de mobilité, notamment de transports individuels motorisés (politique de stationnement, gestion du trafic routier). L'amélioration de l'accessibilité aux gares et haltes des transports publics prévue dans le cadre de la stratégie mobilité douce permet de renforcer les synergies.

Utilité

CE1 : Amélioration du système de transports publics.

CE2 : Une offre attractive dans les périmètres urbains denses (et notamment des sites stratégiques) permet la concentration des activités et de la population dans des secteurs favorables et notamment bien desservis par les transports publics. Par cela, elle soutient la réduction de la dispersion de l'urbanisation et un développement vers l'intérieur de qualité.

CE4 : Le projet AOMC influence le report modal vers une augmentation de la part des transports publics, ce qui permet une réduction des immissions de pollution de l'air et de bruit.

Besoin de coordination

Mesures paysage / environnement

-

Mesures urbanisation

PM-1, PM-2, PM-4,

Mesures mobilité

Ms1, 3.1, 9.2, 9.3, 9.4, 9.5

Ms3**Amélioration de la desserte sur les lignes ferroviaires CFF****Priorité : A**

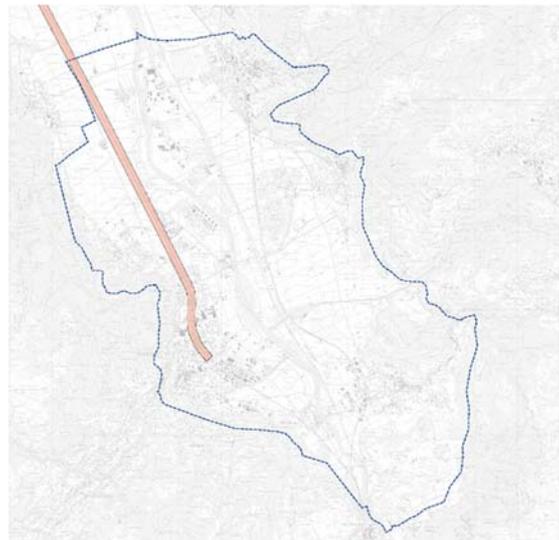
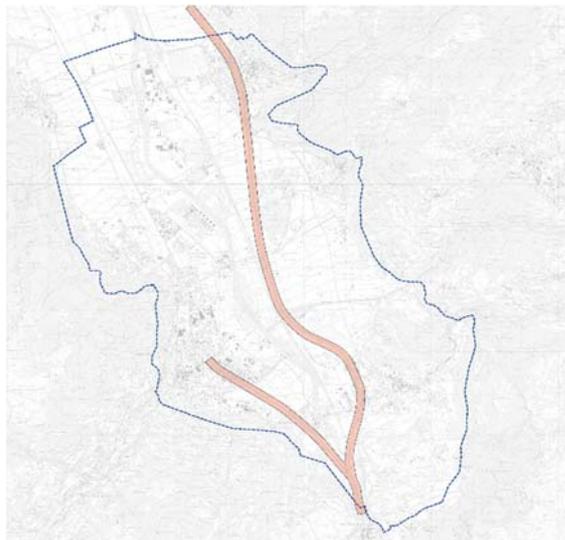
Paquet : Mesures de rang supérieur

Instances responsables

DGMR VD, SRTCE VS

Autres instances concernées

OFT, CFF, Aigle, Bex, Collombey-Muraz, Massongex, Monthey

**Mesure****Situation actuelle**

Sur la ligne du Simplon :

- Le train RE desservant l'arc lémanique s'interrompt actuellement à Vevey en raison du gabarit du tunnel du Burier ne permettant pas le passage des trains à deux étages.
- De son côté, le RER vaudois (lignes S2 et S3) ne poursuit pas au-delà de Villeneuve.
- La gare d'Aigle est desservie par l'offre nationale à raison de deux trains IR par heure. Toutefois leur mauvais cadencement crée de fortes complications pour les correspondances à assurer avec les lignes régionales, en particulier ferroviaires (AL, ASD).
- La gare de Bex est desservie par l'offre nationale à raison d'un train IR par heure, toutefois les contraintes d'horaires conduiront à la suppression de l'arrêt des trains IR à Bex.

Sur la ligne du Tonkin:

- La ligne Saint-Maurice - Saint-Gingolph assure une desserte à la demie heure seulement jusqu'à Monthey.

Objectifs

- Améliorer l'accessibilité ferroviaire de l'agglomération depuis les régions voisines et favoriser ainsi le report modal vers les transports publics.
- Compenser l'abandon de la desserte de Bex par les trains IR par une desserte régulière de bonne qualité.
- Renforcer la contribution des lignes ferroviaires CFF à la desserte de l'agglomération.

Description

- La ligne RE est prolongée de Vevey jusqu'à Saint-Maurice, avec desserte des gares d'Aigle et de Bex.
- La ligne RER est quant à elle prolongée de Villeneuve jusqu'à Aigle.
- La cadence de la ligne Saint-Gingolph – Saint-Maurice passe à la demi-heure sur l'ensemble du parcours

Opportunité

Ces développements permettront d'améliorer les liaisons entre l'agglomération et les régions voisines :

- Liaison avec l'ensemble des pôles urbains de l'arc lémanique et avec Saint-Maurice à partir d'Aigle et Bex ;
- Liaison avec le Bas-Chablais à partir d'Aigle, Bex, Massongex, Monthey, Collombey.

Ils permettront aussi d'améliorer les liaisons à l'intérieur de l'agglomération :

- Maintien de liaisons rapides et régulières entre Bex et Aigle ;
- Liaisons plus fréquentes entre Massongex/Monthey et Collombey, ainsi qu'avec les nouvelles haltes projetées à Clos-Donroux et aux Perraires.

Utilité

CE1 : Amélioration du système de transports publics.

CE2 : Concentration des activités et de la population dans des secteurs favorables et bien desservis par les transports publics. Par cela, elle soutient la réduction de la dispersion de l'urbanisation et un développement vers l'intérieur de qualité.

CE4 : Influence le report modal, ce qui permet une réduction des immissions de pollution de l'air et de bruit.

Besoin de coordination

Mesures paysage / environnement

-

Mesures urbanisation

Indirecte

Mesures mobilité

Ms6, Ms7, 3.1, 9.1, 9.2, 9.3, 9.4, 9.6, 9.7, 9.8.

Ms4**Augmentation des cadences pour les trains de montagne (AL, ASD, AOMC, BVB)****Priorité : C**

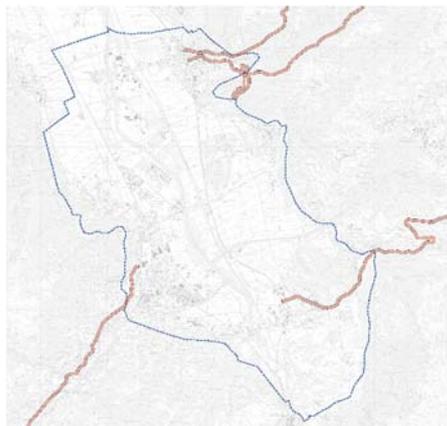
Paquet : Mesures de rang supérieur

Instances responsables

DGMR VD, SRTCE VS

Autres instances concernées

OFT, TPC, Aigle, Bex, Monthey, Ollon

**Mesure****Situation actuelle**

Les lignes ferroviaires Bex-Villars-Bretaye, Aigle-Le Sepey-Les Diablerets et l'AOMC entre Monthey et Champéry sont cadencées à l'heure, ce qui à terme ne permettra plus des conditions de desserte et de rabattement suffisantes.

Objectifs

Les lignes ferroviaires régionales seront cadencées à la demi-heure afin d'offrir une desserte attractive, des correspondances facilitées vers le réseau ferroviaire national et avec les autres lignes de transport de l'agglomération. Tronçons concernés :

- Aigle – Leysin (AL);
- Aigle – Sépey – Diablerets (ASD);
- Bex – Villars-sur Ollon (BVB) ;
- Monthey – Champéry (AOMC).

Description

Ces mesures font parties de la demande de la région de planification Ouest à l'OFT pour un financement dans le cadre de PRODES 2030.

Opportunité

Le rabattement des lignes ferroviaires desservant les vallées avoisinantes permet d'améliorer l'accessibilité de ces derniers ainsi que les connexions avec la plaine.

Utilité

CE1 : Amélioration du système de transports publics.

CE2 : Amélioration de la desserte des vallées avoisinantes.

CE4 : Influence le report modal, ce qui permet une réduction des immissions de pollution de l'air et de bruit.

Besoin de coordination**Mesures paysage / environnement**

-

Mesures urbanisation

Indirecte

Mesures mobilité

Ms1, Ms2, 3.1, 9.1, 9.2, 9.3

Ms5

Passage dénivelé à la gare CFF de Monthey

Priorité : A

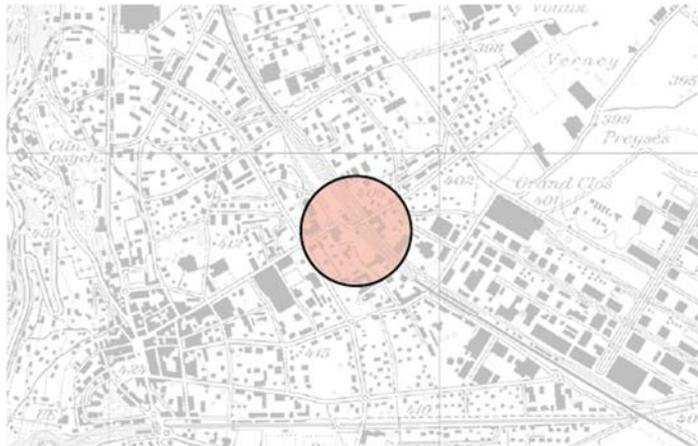
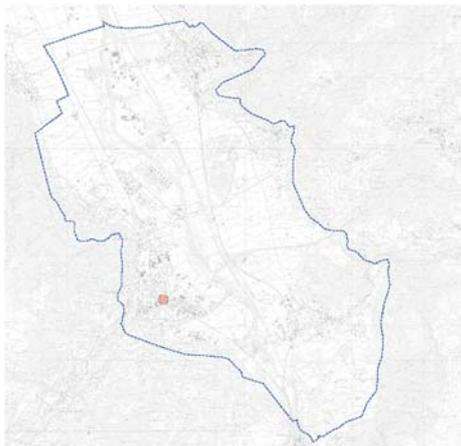
Paquet : Mesures de rang supérieur

Instances responsables

CFF

Autres instances concernées

OFT, SRTCE VS, Monthey



Mesure

Situation actuelle

L'absence de franchissement dénivelé des voies ferrées en gare de Monthey pénalise l'accès des voyageurs aux quais, tant sur le plan fonctionnel (pas de traversée possible durant la fermeture des barrières) que sécuritaire (traversée des voies à niveau depuis le quai 2).

La fermeture souhaitée du passage à niveau au trafic routier suppose la création d'une solution de substitution pour les piétons et les cyclistes.

Objectifs

- Assainir le passage à niveau tout en maintenant une possibilité de franchissement des voies pour les piétons et cyclistes.
- Améliorer l'accessibilité des voyageurs aux quais de la gare CFF de Monthey.

Description

Réalisation d'un passage dénivelé sous les voies CFF pour les modes doux, avec connexion au quai 2.

Opportunité

Cet aménagement permet d'améliorer l'accessibilité de la gare pour les mobilités douces tout en sécurisant les cheminements. Il permet également de favoriser l'attractivité de la gare et ainsi le report modal.

Utilité

CE1 : Amélioration de la qualité des cheminements mobilité douce.

CE2 : Réduction de la dispersion de l'urbanisation et un développement vers l'intérieur de qualité.

CE3 : Sécurisation des cheminements mobilité douce.

CE4 : Influence le report modal, ce qui permet une réduction des immissions de pollution de l'air et de bruit.

Besoin de coordination

Mesures paysage / environnement

-

Mesures urbanisation

PM-4, PM-5

Mesures mobilité

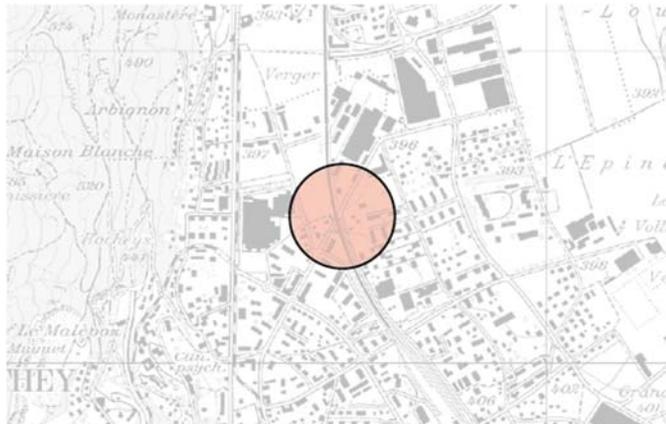
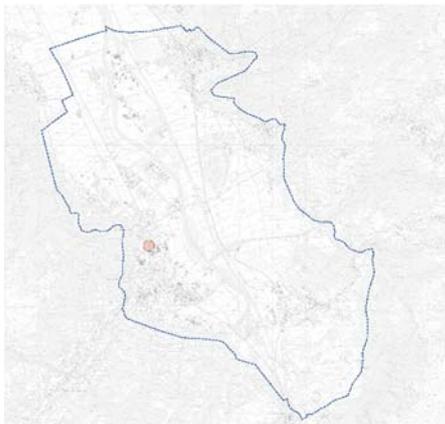
Ms1, Ms3, Ms5, 3-1, 4-1, 7-8, 9-2, 9-3, 10-3,

Ms6**Halte CFF Clos-Donroux****Priorité : B****Paquet : Mesures de rang supérieur****Instances responsables**

CFF

Autres instances concernées

OFT, SRTCE VS, Monthey

**Mesure****Situation actuelle**

Le site "Clos-Donroux" est une vaste friche industrielle occupée par l'ancienne usine Giovanola. Sa situation à proximité des centre-villes de Collombey et de Monthey en font l'un des sites majeurs de requalification et de densification urbaine.

Des développements urbains sont également en cours du côté ouest de la ligne CFF, à Monthey et à Collombey de part et d'autre de la limite communale.

Le projet de nouveau tracé AOMC (mesure Ms1) prévoit la création d'une halte à la hauteur de ces nouveaux quartiers urbains.

Le passage à niveau de Clos-Donroux sur la ligne CFF sera supprimé dans le cadre des développements urbains planifiés. Un franchissement dénivelé réservé aux modes doux sera aménagé au droit de la nouvelle halte et une liaison routière sera réalisée sous le quartier Clos-Donroux.

Objectifs

- Créer une nouvelle halte sur la ligne CFF à côté de la future halte AOMC, afin d'améliorer l'accès à ce secteur urbain pour les populations desservies par la ligne CFF.
- Renforcer le rôle de la ligne CFF comme desserte ferroviaire structurante pour l'agglomération.

Description

Construction d'un quai sur la ligne CFF, adaptation des installations de sécurité et de signalisation.

Le projet est annoncé dans PRODES 2030.

Opportunité

La création de cette halte, ainsi que de la halte des Perraires, renforcera la fonction de la ligne CFF comme desserte ferroviaire structurante de l'agglomération.

Utilité

CE1 : Densification du réseau et amélioration de la desserte du territoire.

CE2 : Desserte des zones d'activités.

CE4 : Influence le report modal, ce qui permet une réduction des immissions de pollution de l'air et de bruit.

Besoin de coordination**Mesures paysage / environnement**

-

Mesures urbanisation

PM-1, PM-2; PM-7

Mesures mobilité

Ms1, Ms3, 3.1, 4.1, 7.8, 6.4, 9.3,

Ms7**Halte CFF les Perraires****Priorité : B**

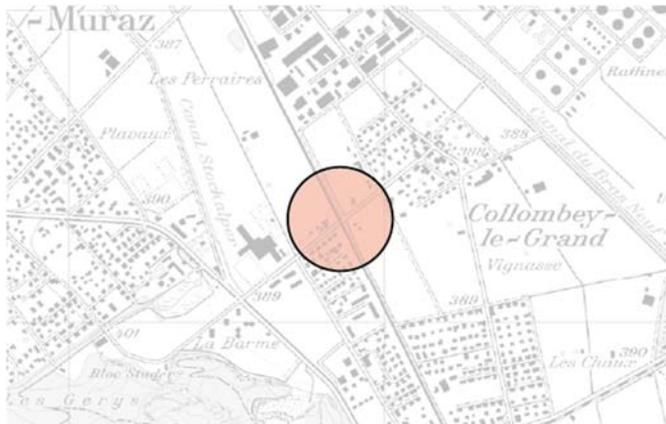
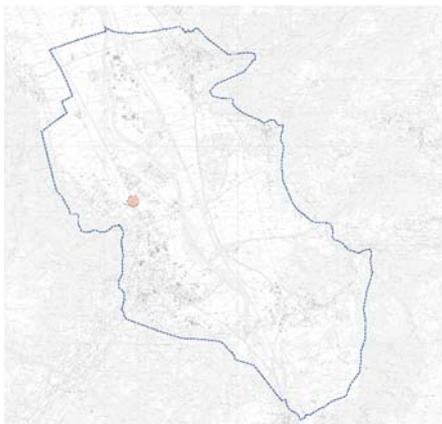
Paquet : Mesures de rang supérieur

Instances responsables

CFF

Autres instances concernées

OFT, SRTCE VS, Collombey-Muraz

**Mesure****Situation actuelle**

Le secteur des Perraires entre Collombey-le-Grand et Muraz est identifié comme site stratégique, mais ne bénéficie pas aujourd'hui d'une desserte de qualité appropriée.

Avec le renforcement envisagé des cadences sur la ligne CFF, des trains passeront toutes les demi-heure à cet endroit.

Objectifs

- Créer une desserte ferroviaire de la moitié nord du territoire urbanisé de Collombey-Muraz, et en particulier du site stratégique des Perraires.
- Renforcer le rôle de la ligne CFF comme desserte ferroviaire structurante pour l'agglomération.

Description

Construction d'un quai sur la ligne CFF, adaptation des installations de sécurité et de signalisation.

Le projet est annoncé dans PRODES 2030, mais une réalisation anticipée est possible moyennant un pré-financement cantonal.

Opportunité

La création de cette halte, ainsi que de la halte CFF Clos-Donroux, renforcera la fonction de la ligne CFF comme desserte ferroviaire structurante de l'agglomération.

Cette halte pourra être desservie par le bus d'agglomération qui assurera ainsi un rabattement depuis les quartiers urbains alentours (Collombey-le-Grand, Muraz, zones d'activités de Collombey et d'Aigle).

Utilité

CE1 : Densification du réseau et amélioration de la desserte du territoire.

CE2 : Desserte des zones d'activités.

CE4 : Influence le report modal, ce qui permet une réduction des immissions de pollution de l'air et de bruit.

Besoin de coordination**Mesures paysage / environnement**

Indirecte

Mesures mobilité

Ms1, Ms3, 3.1, 6.2, 9.6.

Mesures urbanisation

-

Ms8**Halte AOMC du Lombard****Priorité : A**

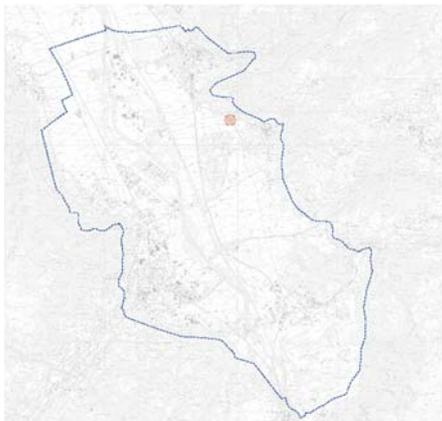
Paquet : Mesures de rang supérieur

Instances responsables

TPC

Autres instances concernées

OFT, DGMR VD, Ollon

**Mesure****Situation actuelle**

La halte de Saint-Triphon village est située à environ 1 km du village de Saint-Triphon et n'en assure donc pas une desserte satisfaisante. La fréquentation de cette halte est très faible. Le nouveau bus d'agglomération desservira le village à cadence horaire.

Parallèlement, la commune d'Ollon prévoit un développement urbain sur le secteur « En Lombard ».

Objectifs

- Assurer une desserte par l'AOMC du village de St-Triphon et du futur secteur d'urbanisation « En Lombard ».

Description

Déplacement de la halte de Saint-Triphon village dans le secteur "En Lombard" afin de desservir avec un seul point d'arrêt le village de St-Triphon et les nouveaux quartiers d'habitation.

Ce déplacement est compensé à Saint-Triphon par la desserte planifiée du hameau par le réseau de bus d'agglomération.

Opportunité

Cette nouvelle localisation de la halte contribuera à une meilleure stabilité de l'horaire de la ligne dans la perspective du renforcement attendu des cadences.

Utilité

CE1 : Densification du réseau et amélioration de la desserte du territoire.

CE2 : Desserte des zones d'activités.

CE4 : Influence le report modal, ce qui permet une réduction des immissions de pollution de l'air et de bruit.

Besoin de coordination**Mesures paysage / environnement**

-

Mesures mobilité

Ms2, 10.3

Mesures urbanisation

PM-11, PH-4

Ms9**Nouvelles passerelles de franchissement du Rhône pour la mobilité douce****Priorité : A**

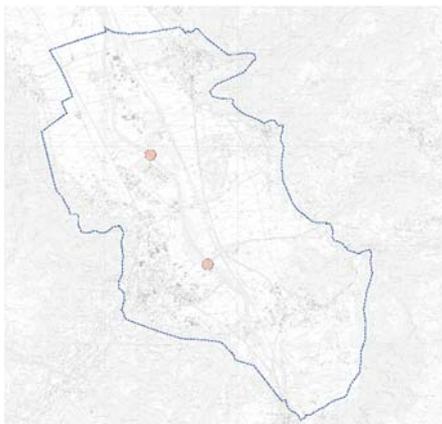
Paquet : Mesures de rang supérieur

Instances responsables

Cantons (Rhône 3)

Autres instances concernées

Aigle, Bex, Collombey-Muraz, Monthey

**Mesure****Situation actuelle**

Actuellement en dehors des routes cantonales non sécurisées pour la mobilité douce, il n'existe que deux passerelles permettant aux cyclistes et piétons de traverser le Rhône : l'une entre Massongex et Bex, l'autre entre Aigle et Illarsaz. Et ce bien que les berges du fleuve bénéficient d'aménagements de qualité.

Objectifs

- Améliorer l'attractivité du réseau de mobilité douce en proposant de nouveaux franchissements du Rhône sur le territoire de l'agglomération.
- Renforcer l'attractivité du Rhône.

Description

Le projet "Rhône 3", portant en particulier sur des travaux de sécurisation des abords du fleuve, impliquera la reconstruction des passerelles existantes susmentionnées

Il prévoit également la mise à disposition de deux nouvelles passerelles à destination de la mobilité douce :

- l'une entre Monthey et Bex à proximité de la Gryonne,
- l'autre entre St-Triphon et Collombey-le-Grand à proximité de l'étang Avale.

Il s'agit actuellement de passerelles techniques (conduites, etc.) qui seront ouvertes aux modes doux dans le cadre de leur reconstruction.

Opportunité

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des modes de transport non motorisés. Le projet "Rhône 3" pour sa part, hormis son objectif de sécurisation, vise à faire du Rhône un axe majeur touristique et de loisirs.

Utilité

CE1 : Contribue à encourager l'utilisation de la mobilité douce pour les déplacements quotidiens et de loisirs.

CE3 : Améliore la sécurité des usagers les plus vulnérables en leur offrant un axe attractif pour eux, loin du trafic motorisé dense.

CE4 : Réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en favorisant les modes de déplacement non polluants.

Besoin de coordination**Mesures paysage / environnement**

P-R3

Mesures urbanisation

-

Mesures mobilité

2.1, 6.3, 6.5,

5.2 Mesures de gestion de la mobilité

GM1**Plans de mobilité pour les employés des services publics****Priorité : A**

Paquet : Mesures non infrastructurelles

Instances responsables

Communes

Autres instances concernées

-

Mesure**Situation actuelle**

Aujourd'hui, certaines communes ont commencé à mettre en place des plans de mobilité pour les employés des administrations communales. Il est nécessaire de continuer dans cette voie afin de favoriser le report modal et diminuer l'utilisation des véhicules individuels motorisés pour les déplacements domicile-travail.

Objectifs

- Diminuer le trafic des véhicules individuels motorisés en encourageant le report modal.
- Servir d'exemple, aux entreprises privées notamment.

Description

Des plans de mobilité sont mis en place dans les différents services publics de l'agglomération (administrations cantonales et communales par exemple) afin d'offrir aux employés un éventail de solutions favorisant les modes de transports alternatifs à la voiture pour leurs déplacements pendulaires et professionnels.

Ces solutions sont à définir au cas par cas. Elles peuvent être très diverses: facilitation de l'organisation personnelle (horaire de travail compatible avec celui des TP, d'un collègue covoitureur, du conjoint, ...), utilisation plus rationnelle des véhicules de service, collaboration avec Mobility pour le parc de véhicules de l'administration (p.ex. en vue d'une utilisation par les habitants, le soir et le week-end), mise à disposition de vélos en libre service, cargocycles à assistance électrique, paiement de la place de parc du véhicule privé, place gratuite pour les covoitureurs, restitution des contributions du stationnement au travers d'un rabais sur l'abonnement de transport public, promotion suivie de la mobilité durable et des réalisations dans ce domaine, etc.

Cette mesure concerne surtout les communes ayant une administration d'une certaine taille (Monthey et Aigle en particulier). Des communes plus modestes ont cependant d'ores et déjà engagé ce type de démarche (Ollon).

Opportunité

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des modes de transport non motorisés ainsi que le report modal, notamment pour les déplacements des pendulaires. Il est donc pertinent de proposer des solutions innovantes et attractives pour les actifs de l'agglomération.

Utilité

CE1 : Encourage le report modal par la promotion des modes de transports autre que les véhicules individuels motorisés.

CE2 : Réduit l'emprise de l'automobile dans les centres urbains et permet donc leur requalification.

CE3 : Améliore la sécurité de tous les usagers en diminuant la part des TIM.

CE4 : Réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en favorisant les autres modes de transport.

Réalisation**Calendrier de mise en œuvre**

2019-2022

Besoin de coordination**Mesures paysage / environnement**

-

Mesures mobilité

GM4, 3.1, 10.3, 10.4.

Mesures urbanisation

-

GM2

Plans de mobilité pour les entreprises de l'agglomération

Priorité : A

Paquet : Mesures non infrastructurelles

Instances responsables

Communes

Autres instances concernées

-

Mesure

Situation actuelle

Les entreprises de l'agglomération n'ont pas, pour la plupart, de plans de mobilité d'entreprise. La mise en place de ce type de mesure est avant tout à l'initiative propre de l'entreprise qui se tourne alors vers un bureau spécialisé qui l'aidera dans cette démarche. Aujourd'hui, les règlements de construction n'imposent pas la réalisation de plans de mobilité pour les entreprises comptant un certain nombre de salariés (en cas de projet de construction ou de transformation).

Objectifs

- Diminuer le trafic des véhicules individuels motorisés en encourageant le report modal.

Description

Les entreprises d'une certaine taille (à partir de 50-100 employés) seront systématiquement invitées à envisager la réalisation d'un plan de mobilité d'entreprise, visant à réduire autant que possible le recours aux véhicules individuels motorisés, tant pour les déplacements pendulaires (domicile-travail) que pour les déplacements dans le cadre professionnel.

L'agglomération proposera des moyens humains et techniques pour accompagner cette démarche volontaire et pour faciliter la mise en œuvre de solutions partagées entre les entreprises (encouragement à coopérer au travers d'actions communes, création d'une dynamique et de dispositifs à l'échelle d'un site, etc). Elle pourra également faciliter le lien avec les prestataires de mobilité (p. ex. pour la mise à disposition d'abonnements de transport à des conditions préférentielles).

Les solutions appropriées sont à définir au cas par cas, mais peuvent être très diverses, pour exemple : facilitation de l'organisation personnelle (horaire de travail compatible avec celui des TP ou d'un collègue covoitureur, solutions de restauration à midi, crèche, télétravail partiel, ...), conditions d'utilisation plus rationnelles des véhicules de service, collaboration avec Mobility pour le parc de véhicules de l'entreprise (p.ex. en vue d'une utilisation par les habitants, le soir et le week-end), mise à disposition de vélos en libre service, cargocycles à assistance électrique, paiement de la place de parc du véhicule privé, places gratuites pour les covoitureurs, restitution des contributions du stationnement au travers d'un rabais sur l'abonnement de transport public, navette de ramassage en dehors des heures de desserte TP, information régulière sur la mobilité durable et les réalisations de l'agglomération dans ce domaine, animations autour de la mobilité durable dans l'entreprise, page internet dédiée aux solutions de mobilité, sondages réguliers et implication du personnel dans le développement de solutions, etc.

Opportunité

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des modes de transport non motorisés ainsi que le report modal. Il est donc pertinent de proposer des solutions innovantes et attractives pour les actifs de l'agglomération.

Utilité

CE1 : Contribue à encourager les déplacements en mode doux ou en transports publics.

CE2 : Favorise la desserte des zones d'activités.

CE3 : Améliore la sécurité de tous les usagers en diminuant la part des TIM.

CE4 : Réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en favorisant les autres modes de transport.

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

2019-2022

Besoin de coordination

Mesures paysage / environnement

-

Mesures urbanisation

-

Mesures mobilité

GM1, GM4, GM7, 3.1, 10.3, 10.4.

GM3**Délégué à la mobilité****Priorité : A**

Paquet : Mesures non infrastructurelles

Instances responsables

Communes

Autres instances concernées

-

Mesure**Situation actuelle**

L'agglomération du Chablais communique actuellement par l'intermédiaire de bulletins d'information, ainsi que de manifestations telles que la Fugue Chablaisienne.

Cette manifestation est un outil important pour la promotion de la mobilité douce. Aujourd'hui, la mobilité douce s'est développée essentiellement dans le cadre des loisirs (influence du Rhône notamment). Le réseau routier est perçu par les piétons et les cyclistes comme peu sécurisé et donc comme moins attractif pour les déplacements courts ou pendulaires.

En ce qui concerne les transports publics, les campagnes de promotion sont majoritairement orientées en direction des stations de ski et des déplacements de loisirs.

La coordination technique des projets se fait surtout en bilatéral, selon besoin.

Objectifs

- Renforcer l'efficacité des mesures par une information et une promotion suivies.
- Promouvoir le report modal sur le réseau de transports publics de l'agglomération.
- Promouvoir la mobilité douce aussi bien pour les loisirs que pour les trajets pendulaires et du quotidien.

Description

Un poste de délégué à la mobilité est créé au sein du bureau de Chablais Agglo, avec un double rôle de coordination et d'impulsion. Sa mission pourra porter sur toute question de mobilité dépassant l'échelle communale. Elle sera à détailler en temps voulu en concertation avec les services techniques communaux, et sera certainement appelée à évoluer en fonction des moyens et des besoins.

Au niveau de la coordination, son cahier des charges pourra inclure par exemple les tâches suivantes :

- accompagner les services communaux dans la mise en œuvre des mesures du projet d'agglomération (bus d'agglomération entre autres), et plus généralement pour la conduite et la mise en œuvre des projets intercommunaux. Cet appui peut concerner l'identification des procédures applicables, l'engagement des démarches, le pilotage des appels d'offres et des études, la mise en consultation des projets, la coordination des interventions, etc. ;
- être l'interlocuteur privilégié des autres acteurs (cantons et confédération, exploitants des réseaux de transports, prestataires, etc.), entre autres dans le cadre des cercles de collaboration et des structures d'accompagnement des projets ;
- veiller à la bonne cohérence des interventions et des actions menées au sein de l'agglomération en matière de mobilité, anticiper les besoins d'accessibilité liés aux développements.

Au niveau de la communication et de la promotion, le cahier des charges pourra inclure par exemple les actions suivantes :

- information régulière sur les possibilités offertes et les avancées en matière de mobilité durable ;
- développement et mise en œuvre d'une stratégie de promotion de la mobilité durable auprès de la population (entre autres via la Fugue Chablaisienne) et auprès des entreprises (p. ex. dans le cadre des plans de mobilité) ;
- appui aux entreprises pour l'élaboration de plans de mobilité et pour le développement de solutions partagées (faciliter la coopération entre les entreprises pour les actions communes et pour la mise à profit des synergies) ;
- encouragement à l'aménagement de stationnement pour les deux-roues dans les entreprises et les équipements privés ;
- incitations au covoiturage (information et site internet pour la recherche de partenaires) et promotion de l'autopartage ;
- recueil et traitement des retours et des demandes de la population et des entreprises.

Opportunité

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des modes de transport collectifs et non motorisés. Il s'agit d'encourager le report modal, notamment pour les déplacements pendulaires, et de mieux maîtriser le trafic des véhicules individuels motorisés.

La mesure permettra de faciliter la planification, la coordination et la réalisation des mesures programmées à cet effet dans l'agglomération.

Elle permettra aussi de faire connaître et promouvoir les réalisations, auprès de la population et des entreprises, et donc de renforcer la visibilité de l'action publique dans le domaine de la mobilité durable.

Elle contribuera enfin à un meilleur sentiment d'écoute et de prise en compte des attentes, pour la population et les entreprises.

Utilité

CE1 : Encourage le report modal par la promotion des modes de transports autres que les véhicules individuels motorisés.

CE2 : Réduit l'emprise de l'automobile dans les centres urbains et permet donc leur requalification.

CE3 : Améliore la sécurité de tous les usagers en diminuant la part des TIM.

CE4 : Réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en favorisant les autres modes de transport.

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

2019-2022

Besoin de coordination

Mesures paysage / environnement

-

Mesures urbanisation

Toutes

Mesures mobilité

Toutes

GM4

Politique de stationnement d'agglomération

Priorité : A

Paquet : Mesures non infrastructurelles

Instances responsables

Communes

Autres instances concernées

Mesure

Situation actuelle

Aujourd'hui, l'offre de stationnement publique (sur domaine public ou privé) est gérée par chaque commune sans coordination particulière avec les autres. De plus, les politiques et réglementations en matière de stationnement diffèrent en partie entre les deux cantons.

Objectifs

- Réduction par une saine gestion du stationnement à usage public du trafic automobile dans l'Agglomération.
- Incitation au report modal vers les transports publics et la mobilité douce.
- Diminution de l'emprise du stationnement sur l'espace public.

Description

L'offre de stationnement publique est réévaluée sur la base d'une analyse des besoins spécifiques dans les différents secteurs de l'Agglomération.

La localisation, la gestion et la tarification du stationnement public sont optimisées de manière :

- à favoriser en priorité l'accès des visiteurs, clients, services, professionnels ;
- à limiter le trafic de recherche de place et encourager l'utilisation préférentiel des parkings en ouvrage ;
- à éviter le trafic parasite dans les quartiers résidentiels.

L'offre de stationnement privée à destination des emplois, des habitants, des commerces et des équipements est dimensionnée et réglementée selon les principes définis dans les normes VSS et les directives/réglementations cantonales.

L'éventuelle attribution de vignettes autorisant le stationnement prolongé sur rue aux habitants et véhicules d'entreprises est régie de manière à ne pas contourner la réglementation du stationnement privé.

L'offre sur rue dans les centres urbains est réduite au profit du stationnement en ouvrage et d'éventuelles solutions de remplacement en périphérie à proximité d'arrêts de transports publics.

Opportunité

Le projet d'agglomération vise à favoriser le report modal et le poids des déplacements en véhicules individuels motorisés. L'un des principaux leviers d'action est le stationnement. Une bonne gestion du stationnement, ainsi qu'une réduction de son emprise dans l'espace public permettent de réduire le trafic automobile.

Utilité

CE1 : Contribue à l'amélioration des conditions de circulation des transports publics et de la mobilité douce en réduisant les déplacements quotidiens effectués en véhicule individuel motorisé.

CE2 : Réduit l'emprise de l'automobile dans l'espace public et permet donc sa requalification.

CE3 : Améliore la sécurité des usagers.

CE4 : Réduit les nuisances environnementales en favorisant les modes de déplacements non polluants.

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

2019-2022

Besoin de coordination

Mesures paysage / environnement

-

Mesures mobilité

GM1, GM2, GM5, 3.1, 10.1, 10.2, 10.3, 10.3, 10.4.

Mesures urbanisation

Toutes

GM5

Modification des règlements communaux de construction pour les zones d'activités et d'habitat

Priorité : A

Paquet : Mesures non infrastructurelles

Instances responsables

Communes

Autres instances concernées

-

Mesure

Situation actuelle

Aujourd'hui, les communes de l'agglomération doivent respecter l'article 47 OAT du rapport explicatif de l'aménagement, édité par la Confédération, lors de la construction d'un nouveau bâtiment, notamment pour définir le besoin en stationnement. La norme VSS SN 640 281 est également une référence pour établir l'offre. Toutefois, les préconisations en matière de stationnement dans les règlements communaux varient selon les communes de l'agglomération.

Objectifs

- Réduction de la croissance du trafic automobile dans l'agglomération.
- Cohérence entre les réglementations communales du stationnement dans l'agglomération.

Description

Dans le cadre des prochaines actualisations des règlements communaux d'urbanisme portant sur les nouvelles constructions et les projets de transformation ou d'agrandissement, les dispositions relatives au dimensionnement, à l'aménagement et à la gestion de l'offre de stationnement des voitures, des vélos et des deux-roues motorisés, seront actualisées et complétées.

Ces dispositions tiendront compte des directives et règlements cantonaux en vigueur, des principes de la politique de stationnement développée à l'échelle de l'agglomération, des dernières normes VSS applicables en matière de stationnement automobile et de parage des vélos. Elles pourront également intégrer des préconisations (voire des exigences) concernant l'établissement de plans de mobilité d'entreprises.

Opportunité

L'offre en stationnement est un élément déterminant quant à l'attractivité des transports individuels. Il est donc pertinent, dans l'agglomération, de réduire au maximum l'offre en stationnement privé. Il y aura cependant lieu de s'assurer de la viabilité économique de l'agglomération.

Utilité

CE1 : Contribue à l'amélioration des conditions de circulation des transports publics et de la mobilité douce en réduisant les déplacements quotidiens effectués en véhicule individuel motorisé.

CE2 : Réduit l'emprise de l'automobile dans l'espace public et permet donc sa requalification.

CE3 : Améliore la sécurité des usagers.

CE4 : Réduit les nuisances environnementales en favorisant les modes de déplacements non polluants.

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

2019-2022

Besoin de coordination

Mesures paysage / environnement

-

Mesures mobilité

Ms2, Ms3, GM2, GM4, GM7, 3.1

Mesures urbanisation

Toutes

GM6

Intégration tarifaire des transports publics

Priorité : A

Paquet : Mesures non infrastructurelles

Instances responsables

Communes

Autres instances concernées

Toutes

Mesure

Situation actuelle

Aujourd'hui, la tarification des transports publics n'est pas unifiée entre les communes et les deux cantons. Des démarches sont en cours côté vaudois en vue de l'intégration des trois communes vaudoises de l'agglomération dans la communauté tarifaire Mobilis.

Objectifs

- Avoir une tarification harmonisée et intégrée de l'ensemble des transports publics à l'échelle de l'agglomération.

Description

La réglementation et la tarification seront définies en cohérence avec la politique de stationnement globale et avec la politique tarifaire des transports publics, afin d'inciter à privilégier en premier lieu les autres possibilités de rabattement (bus régionaux, vélo, etc.) et de confirmer le caractère complémentaire du rabattement P+R.

La politique tarifaire des transports publics doit être unifiée sur l'agglomération. La forte imbrication des dessertes urbaines et régionales, et en particulier le rôle "urbain" des lignes ferroviaires AOMC et RegionAlps sur le territoire de l'agglomération justifient une tarification pleinement intégrée.

Cette intégration doit être assurée également avec les régions voisines, et en particulier avec Mobilis compte tenu de la part prépondérante des échanges pendulaires avec la Riviera et l'agglomération lausannoise.

La cohérence avec les tarifications adoptées dans d'autres domaines (stationnement, P+R, VLS, etc.) est également essentielle afin d'inciter les habitants à utiliser les réseaux de transports publics autant que possible dès le domicile.

Il y a lieu enfin de développer des offres et produits tarifaires favorisant l'intermodalité et promouvant les transports publics auprès d'une clientèle élargie : produits combinés avec les VLS, les P+R, l'auto partage ; pass pour les touristes, promotion auprès des entreprises, transport du vélo sur certaines liaisons, etc.

Opportunité

Une homogénéisation des tarifications des transports sur le territoire de l'agglomération permet de favoriser le report modal en proposant des alternatives attractives aux déplacements en véhicules individuels motorisés.

Utilité

CE1 : Contribue à la promotion des TP et au report modal.

CE3 : Améliore la sécurité de tous les usagers en diminuant la part des TIM.

CE4 : Réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en favorisant les modes de déplacement non polluants et le report modal.

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

-

2019-2022

Besoin de coordination

Mesures paysage / environnement

-

Mesures urbanisation

-

Mesures mobilité

GM1, GM2, 3.1, 10.3.

GM7**Stationnement pour vélos dans les entreprises et les équipements privés****Priorité : A**

Paquet : Mesures non infrastructurelles

Instances responsables

Communes

Autres instances concernées

Toutes

Mesure**Situation actuelle**

Les déplacements pendulaires effectués en vélos notamment sont de plus en plus nombreux sur le territoire de l'agglomération. Toutefois, les équipements disponibles sur le lieu de travail permettant aux usagers de stationner leur vélo dans des lieux sûrs et protégés, sont rares.

Objectifs

- Promouvoir l'utilisation du vélo dans les déplacements pendulaires.

Description

Les entreprises proposent à leurs employés des espaces de stationnement dédiés aux vélos. Ces derniers doivent être protégés des intempéries. La mise en place de vestiaires est également à prévoir. En proposant des équipements de qualité sur le lieu de travail, les déplacements modes doux sont encouragés. Ces mesures peuvent s'accompagner in fine, d'une réduction du nombre de places voitures sur les sites des entreprises.

La mise en œuvre de cette mesure est assurée d'une part au travers d'une invitation systématique des entreprises à établir des plans de mobilité, et d'autre part au travers de l'actualisation des règlements communaux d'urbanisme portant sur les nouvelles constructions et les projets de transformation ou d'agrandissement (intégration de dispositions concernant le dimensionnement et l'aménagement des vélos, en conformité avec l'article 40A RLATC de la législation vaudoise et avec les préconisations des normes VSS dans ce domaine).

Opportunité

La promotion de la mobilité douce au sein de l'agglomération permet d'augmenter le report modal notamment pour les déplacements pendulaires tout en réduisant le trafic des véhicules individuels motorisés.

Utilité

CE1 : Contribue à la promotion des MD et au report modal.

CE2 : Entraîne une requalification et une sécurisation de l'espace public en faveur des mobilités douces.

CE3 : Améliore la sécurité de tous les usagers en diminuant la part des TIM.

CE4 : Réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en favorisant les modes de déplacement non polluants et le report modal.

Réalisation**Calendrier de mise en œuvre**

2019-2022

Besoin de coordination**Mesures paysage / environnement**

-

Mesures mobilité

Gm2, GM5

Mesures urbanisation

-

5.3 Développement des transports publics

1.1.

6153.2.009

Priorité : A

Maturité : 1

Requalification de l'avenue du Simplon à Monthey

Paquet : P1. Amélioration de la circulation des bus

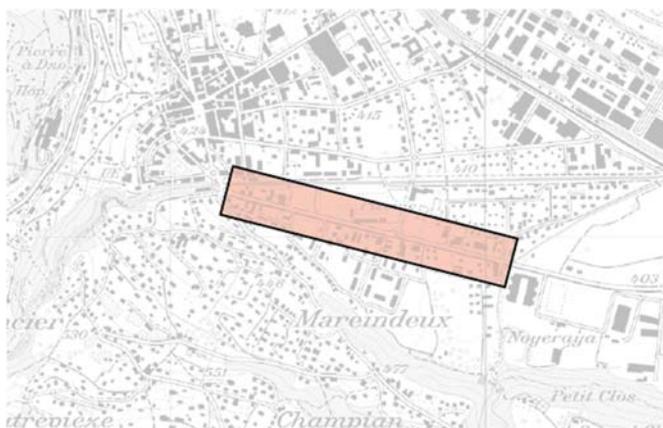
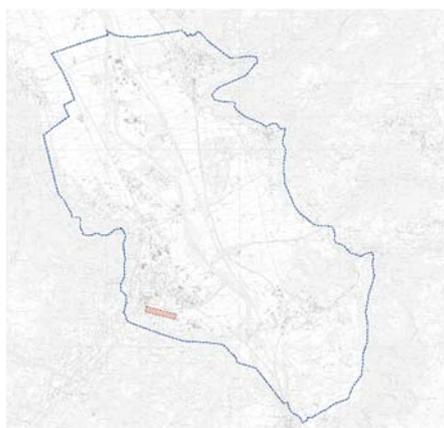
Coûts : 3'000'000.-

Instances responsables

SRTCE VS

Autres instances concernées

Monthey



Mesure

Situation actuelle

L'avenue du Simplon est un des axes routiers les plus chargés de l'agglomération (16'300 vhc./j., données 2015). C'est également une des pénétrantes d'accès à Monthey, ce qui explique qu'elle supporte un fort trafic. La circulation des bus n'est pas toujours aisée et souvent limitée en heure de pointe. De plus, l'aménagement très routier peut favoriser les vitesses excessives au détriment de la sécurité des autres usagers. La perméabilité transversale de cet axe est mauvaise, notamment pour les piétons et les cyclistes. L'effet de coupure spatiale et fonctionnelle est important.

Objectifs

- Offrir la priorité aux transports publics routiers d'agglomération tout en garantissant l'accès au trafic automobile à destination du centre-ville.
- Créer un axe d'entrée en ville structurant, sûr et confortable pour tous les usagers.
- Améliorer la sécurité et la convivialité de l'axe pour tous les usagers, notamment les cyclistes et les piétons.
- Réduire les nuisances liées au trafic tout en maintenant la fonctionnalité actuelle de l'axe routier cantonal.

Description

L'axe d'entrée sud de Monthey est réaménagé en boulevard urbain. Le projet consiste à restructurer cet axe en renforçant son caractère d'entrée de ville. L'espace est réaffecté pour les différents usagers, les piétons et les cyclistes se déplaçant en site propre ou protégé. Les cheminements et traversées piétons sont sécurisés. Les bus d'agglomération s'arrêtent sur la voirie. Lorsque cela est possible, ils bénéficient de voie d'accès prioritaire aux abords des carrefours. Le détail de l'aménagement doit encore être précisé.

Opportunité

L'aménagement de l'avenue du Simplon est nécessaire du fait de son rôle de pénétrante. Elle permet également d'orienter le trafic sur le contournement de Monthey et également en direction des vallées voisines. Afin de réduire le trafic en traversée de Monthey, la priorisation des bus sur cet axe et la sécurisation des cheminements modes doux par la réalisation d'aménagements spécifiques doivent être envisagés, dans les réserves d'un gabarit suffisant pour garantir la fonctionnalité actuelle de l'axe routier cantonal.

Utilité

- CE1** : Améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces,
Favorise la circulation des transports publics routiers.
- CE2** : Renforce l'attractivité du centre-ville comme lieu d'habitat et de travail.
- CE3** : Améliore la sécurité de tous les usagers.
- CE4** : Réduit les nuisances liées au trafic tout en maintenant la fonctionnalité actuelle de l'axe routier cantonal.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

2019

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2020

Date prévue de la mise en service : 2022

Financement

Coûts estimés : 3'000'000.-

Demande de cofinancement : oui

Cantons : 500'000.-

Communes : 2'500'000.-

Besoin de coordination

Mesures paysage / environnement

-

Mesures mobilité

1.3, 1.5, 3.1, 5.3 7.1, 9.8, 10.2

Mesures urbanisation

CV, PM-3, PH-1, PA

1.2

6153.2.005

Priorité : B

Maturité : 1

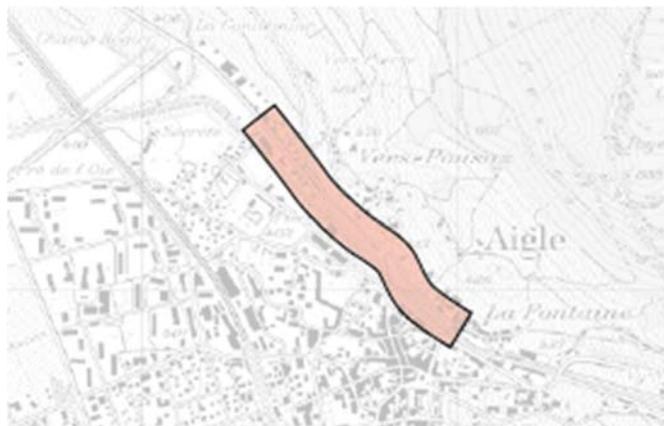
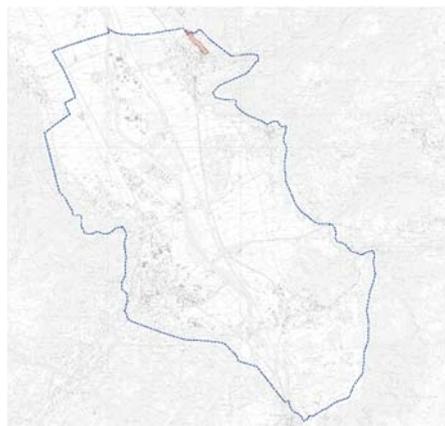
Requalification de la route de Lausanne à Aigle

Paquet : P1. Amélioration de la circulation des bus

Coûts : 2'350'000.-

Instances responsables

Aigle

Autres instances concernées**Mesure****Situation actuelle**

La route de Lausanne constitue le principal axe d'entrée en ville d'Aigle par le nord. La charge de trafic y est, en 2015, de 7750 vhc./jour, ce qui constitue un trafic important compte tenu de l'environnement de l'axe.

L'aménagement actuel, très routier, favorise des vitesses élevées au détriment de la sécurité et du confort des autres usagers.

La circulation des bus régionaux n'est pas toujours aisée notamment aux heures de pointe.

Objectifs

- Créer un axe d'entrée de ville structurant, accueillant, sûr et confortable pour tous les usagers.
- Améliorer la sécurité des cyclistes.
- Maîtriser les vitesses de circulation liées au trafic.
- Faciliter la progression des bus régionaux.

Description

La route de Lausanne verra son profil en travers retravaillé pour donner plus d'espace, de confort et de sécurité aux modes doux et aux transports publics régionaux. Le détail de l'aménagement doit encore être précisé, une piste cyclable doit y être envisagée.

Opportunité

Le profil de la route de Lausanne doit être modifié en faveur des bus régionaux en provenance des vallées voisines, tout en y intégrant les mobilités douces. L'aménagement de cet axe est justifié par son caractère de pénétrante.

Utilité

CE1 : Améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces,
Favorise la circulation des transports publics routiers.

CE2 : Renforce l'attractivité du centre-ville comme lieu d'habitat et de travail.

CE3 : Améliore la sécurité de tous les usagers.

CE4 : Diminue le trafic et les vitesses sur cet axe, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

2018

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2019-2022

Date prévue de la mise en service : 2019-2022

Financement

Coûts estimés : 2'350'000.-

Demande de cofinancement : oui

Cantons : 0%

Communes : 100%

Besoin de coordination

Mesures paysage / environnement

-

Mesures mobilité

7.2, 10.1

Mesures urbanisation

CV,

1.3

Nouvelle liaison routière entre l'avenue du Simplon et la rue des Saphirs à Monthey

Priorité : B

Paquet : P1. Amélioration de la circulation des bus

Maturité : 1

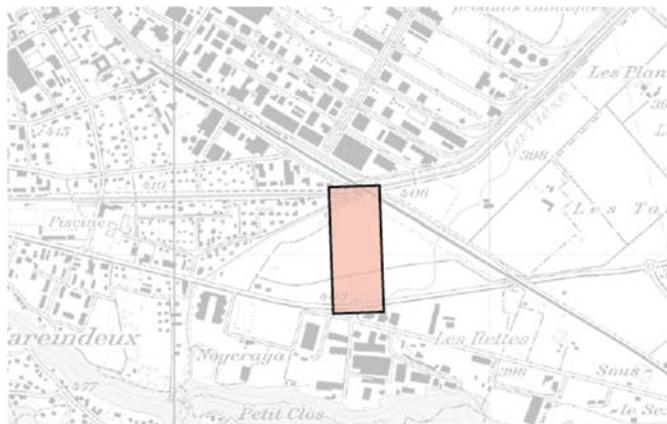
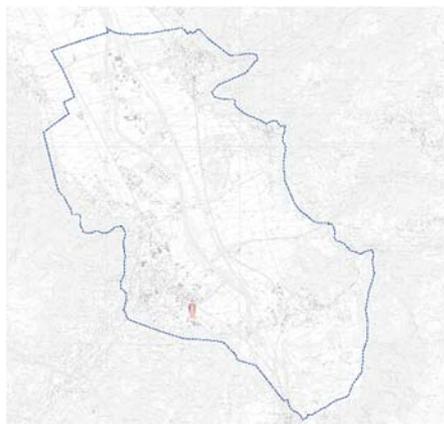
Coûts : 1'300'000.-

Instances responsables :

Monthey

Autres instances concernées :

SRTCE VS



Mesure

Situation actuelle

Ce secteur est destiné au développement, la desserte en transports publics du pôle chimique s'effectue à partir de la gare de Monthey ce qui n'est pas optimal.

Objectifs

- Aménagement d'une route permettant d'améliorer l'accès aux développements et aux quartiers sud et de permettre un nouvel itinéraire du bus d'agglomération assurant une desserte optimisée du pôle chimique.

Description

Création d'une nouvelle route reliant l'avenue du Simplon à la route des Saphirs via un nouveau pont sur la Vièze. Un nouvel itinéraire et des points d'arrêts sont aménagés pour le bus d'agglomération à proximité du pôle chimique et dans les quartiers sud. La réalisation de cet aménagement est à coordonner avec l'adaptation de l'entrée est du personnel du pôle chimique.

Opportunité

L'aménagement proposé contribue à rendre la zone d'activités plus accessible par les transports publics.

Cette mesure vise à diminuer la part des déplacements en véhicules individuels motorisés et à favoriser le report modal dans le cadre des déplacements des pendulaires.

Utilité

CE1 : Améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces,
Favorise la circulation des transports publics routiers.

CE2 : Améliore la desserte d'une zone d'activités.

CE3 : Améliore la sécurité de tous les usagers.

CE4 : Réduit les nuisances liées au trafic tout en maintenant la fonctionnalité actuelle de l'axe routier cantonal.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

2023

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2025

Date prévue de la mise en service : 2026

Financement

Coûts estimés : 1'300'000.-

Demande de cofinancement : oui

Cantons : 0%

Communes : 100%

Besoin de coordination

Mesures paysage / environnement

-

Mesures mobilité

1.1, 1.5, 3.1, 9.8,

Mesures urbanisation

CV,

1.4

Régulation du trafic en entrées de ville à Aigle

Priorité : B

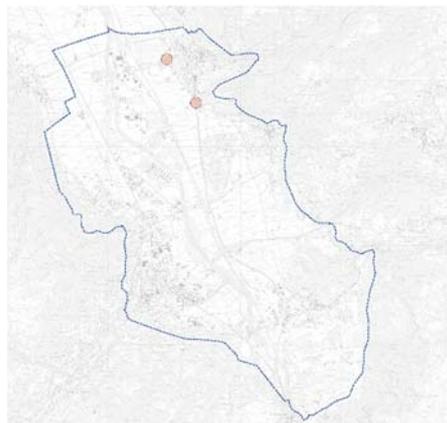
Paquet : P1. Amélioration de la circulation des bus

Maturité : 1

Coûts : 1'400'000.-

Instances responsables

Aigle

**Autres instances concernées**

DGMR

**Mesure****Situation actuelle**

Les entrées de la ville d'Aigle, en particulier la route d'Evian (direction le centre-ville) et la route d'Ollon, sont des axes saturés aux heures de pointe. De plus, l'insertion menant au chemin des Rapilles est difficile aux heures de pointe du fait de l'importance du trafic sur la route d'Evian. Des problèmes ponctuels entravent la circulation des bus.

Objectifs

- Créer des axes d'entrée en ville structurants, accueillants, sûrs et confortables pour tous les usagers.
- Faciliter la circulation des bus notamment aux heures de pointe afin de garantir un bon niveau de service aux usagers et de concurrencer les véhicules individuels motorisés.
- Garantir une bonne desserte en transports publics du centre-ville d'Aigle.
- Améliorer la sécurité des cyclistes.

Description

Ces axes d'entrée sont réaménagés afin de prioriser les transports publics. Le détail des aménagements reste à préciser.

Un aménagement du carrefour route d'Evian/chemin des Rapilles est à prévoir afin de faciliter les entrées-sorties du bus d'agglomération avec la mise en place de feux donnant la priorité aux bus par exemple.

Opportunité

Le réaménagement des axes d'entrée en ville d'Aigle renforce le caractère urbain du centre-ville et contribue ainsi à améliorer l'attractivité en favorisant la circulation des bus.

La sécurisation des cheminements mobilité douce est également à prendre en compte dans l'aménagement de ces axes.

Utilité

CE1 : Améliore la desserte du centre-ville et vise à réduire le trafic automobile.

CE2 : Renforce l'attractivité du centre-ville comme lieu d'habitat et de travail.

CE3 : Améliore la sécurité de tous les usagers.

CE4 : Réduit les nuisances environnementales (bruit, air).

Réalisation**Calendrier de remise de l'avant-projet**

2023

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2024

Date prévue de la mise en service : 2025

Financement

Coûts estimés : 1'400'000.-

Demande de cofinancement : oui

Cantons : A compléter

Communes : A compléter

Besoin de coordination**Mesures paysage / environnement**

-

Mesures mobilité

1.2, 3.1, 7.2

Mesures urbanisation

CV

1.5

Régulation du trafic en entrées de ville à Monthey

Priorité : A

Paquet : P1. Amélioration de la circulation des bus

Maturité : 1

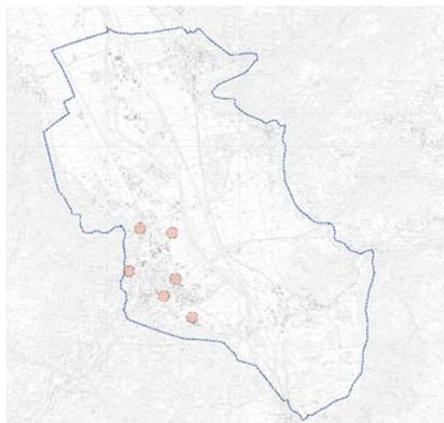
Coûts : 1'000'000.-

Instances responsables

SRTCE VS, Monthey

Autres instances concernées

Collombey-Muraz

**Mesure****Situation actuelle**

Plusieurs axes d'entrées et de distribution en ville de Monthey (entrée côté Collombey, route de Pré-du-Pont, route de la Vallée, avenue du Simplon et RC302 depuis la jonction A9, route des Aunaires, avenue de l'Europe, route des Montagniers) sont saturés aux heures de pointe. La circulation des bus urbains et régionaux y est déjà aujourd'hui perturbée.

Objectifs

- Créer des axes d'entrée en ville structurants, accueillants, sûrs et confortables pour tous les usagers.
- Faciliter la circulation des bus en approche et à l'intérieur de la ville, notamment aux heures de pointe afin de garantir un bon niveau de service aux usagers et une bonne attractivité par rapport aux véhicules individuels motorisés.
- Garantir une bonne desserte en transports publics du centre-ville de Monthey.

Description

Ces axes sont réaménagés afin de prioriser les transports publics. Le détail des aménagements et les coûts restent à préciser.

Opportunité

Le réaménagement des axes d'entrée et de distribution en ville de Monthey renforce le caractère urbain du centre-ville et contribue ainsi à améliorer l'attractivité en favorisant la circulation des bus.

La sécurisation des cheminements mobilité douce est également à prendre en compte dans l'aménagement de ces axes dans les limites de la réserve de gabarit suffisant pour garantir la fonctionnalité actuelle de l'axe routier cantonal.

Utilité

CE1 : Améliore la desserte du centre-ville et vise à réduire le trafic automobile.

CE2 : Renforce l'attractivité du centre-ville comme lieu d'habitat et de travail.

CE3 : Améliore la sécurité de tous les usagers.

CE4 : Réduit les nuisances environnementales (bruit, air).

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

2019

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2020

Date prévue de la mise en service : 2022

Financement

Coûts estimés : 1'000'000.-

Demande de cofinancement : oui

Cantons : 300'000.-

Communes : 700'000.-

Besoin de coordination

Mesures paysage / environnement

-

Mesures urbanisation

CV

Mesures mobilité

1.1, 1.3, 3.1, 4.2, 4.7, 5.5, 7.1, 7.4, 7.5, 7.8, 7.9

2.1

Reconstruction de la passerelle entre Massongex et Bex pour les TP et MD

Priorité : B

Paquet : P2. Création ou reconstruction de franchissements du Rhône pour les bus

Maturité : 1

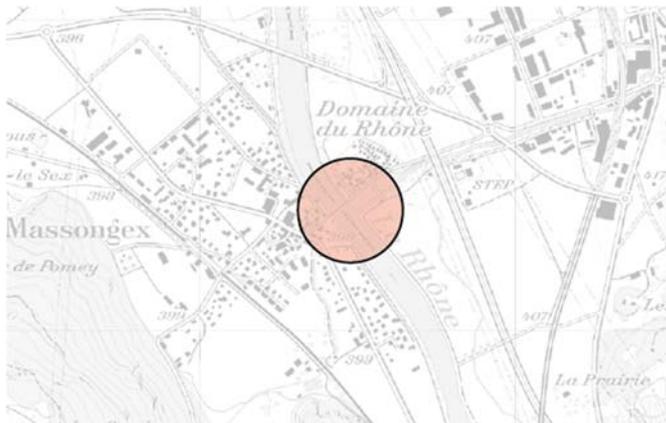
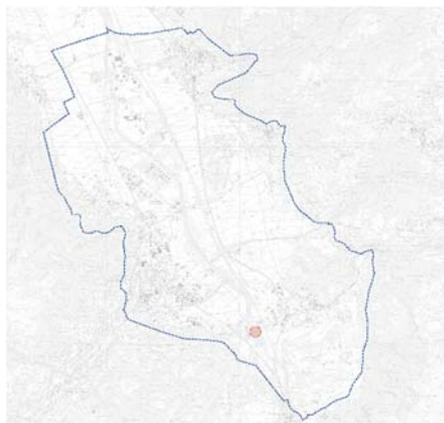
Coûts : 2'000'000.-

Instances responsables

Massongex, Bex, Rhône 3

Autres instances concernées

Cantons (Rhône 3), communes



Mesure

Situation actuelle

Aujourd'hui, seules deux passerelles réservées aux modes doux permettent de franchir le Rhône, la première est celle d'Illarsaz (hors du périmètre de l'agglomération) et la seconde, celle de Massongex. Le projet Rhône 3 vise à réaménager les rives du Rhône et d'y favoriser la mobilité douce de part et d'autre. Les passerelles existantes seront reconstruites dans le cadre de ce projet.

La passerelle de Massongex est actuellement réservée uniquement à la mobilité douce et assure une liaison entre les deux communes.

Objectifs

- Améliorer le réseau de mobilité douce en proposant un aménagement attractif et sûr.
- Améliorer la desserte en transports publics de Massongex et Bex en créant une passerelle mixte TP/MD.

Description

La passerelle existante est reconstruite. Dans ce cadre, son gabarit est modifié afin de permettre le passage du bus d'agglomération ainsi que la mobilité douce. L'aménagement des voies d'accès de part et d'autre sera adapté au besoin, afin de garantir une continuité dans les cheminements. L'emplacement de la passerelle reste le même qu'actuellement.

Les modalités de financement de cet ouvrage en partie lié au projet "Rhône 3" restent à préciser. En particulier, son coût important (a priori du même ordre que celui envisagé pour relier les zones d'activités d'Aigle et de Collombey-Muraz) et son intérêt pour l'ensemble de l'agglomération supposent un financement équitablement partagé entre les différents partenaires et bénéficiaires du projet.

Opportunité

Cet aménagement s'intègre au projet "Rhône 3", ce dernier visant aussi à faire du Rhône un axe majeur touristique et de loisirs. Toutefois, assurer le passage du bus d'agglomération permettra de garantir un bon niveau de desserte du territoire.

Utilité

- CE1** : Contribue à encourager l'utilisation de la mobilité douce pour les déplacements quotidiens et de loisirs et favorise le report modal.
- CE2** : Améliore la desserte des communes de l'agglomération.
- CE3** : Améliore la sécurité des usagers les plus vulnérables en leur offrant un axe attractif pour eux loin du trafic motorisé dense.
- CE4** : Réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en favorisant les modes de déplacement non polluants.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Dans le cadre de la 3e correction du Rhône

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2023-2026

Date prévue de la mise en service : 2023-2026

Financement

Coûts estimés : 2'000'000.-

Demande de cofinancement : oui

La répartition des coûts doit encore faire l'objet d'une coordination, notamment avec le projet de 3^e correction du Rhône.

Besoin de coordination

Mesures paysage / environnement

P-R3

Mesures urbanisation

-

Mesures mobilité

3.1, 6.5, 9.7, 6.4,

2.2

Création d'un franchissement multimodal entre les zones d'activités d'Aigle et Collombey-Muraz

Priorité : C

Paquet : P2. Création ou reconstruction de franchissements du Rhône pour les bus

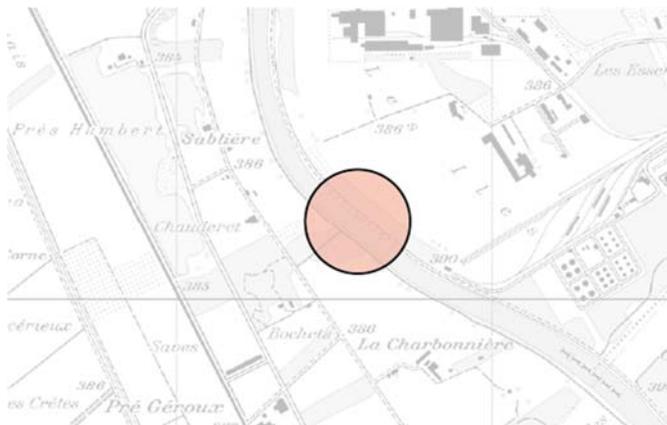
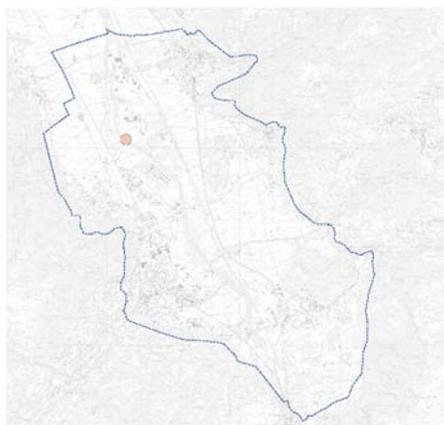
Coûts : 7'000'000.-

Instances responsables

Aigle, Collombey-Muraz, Rhône 3

Autres instances concernées

Cantons (Rhône 3), communes



Mesure

Situation actuelle

Aujourd'hui, seules deux passerelles réservées aux modes doux permettent de franchir le Rhône, la première est celle d'Illarsaz (hors du périmètre de l'agglomération) et la seconde, celle de Massongex. Le projet Rhône 3 vise à réaménager les rives du Rhône et d'y favoriser la mobilité douce de part et d'autre. Les passerelles existantes seront reconstruites. Le projet nécessite également la reconstruction de deux passerelles techniques (entre Monthey et Bex et entre Collombey-le-Grand et Saint-Triphon) qui seront désormais rendues également accessibles à la mobilité douce.

La zone d'activités d'Aigle est aujourd'hui mal desservie par les transports publics et le caractère routier de la voirie n'encourage pas les déplacements modes doux. L'accessibilité routière n'est pas non plus satisfaisante depuis le sud de l'agglomération, et elle n'offre pas de connexion directe avec la zone d'activités voisine de Collombey

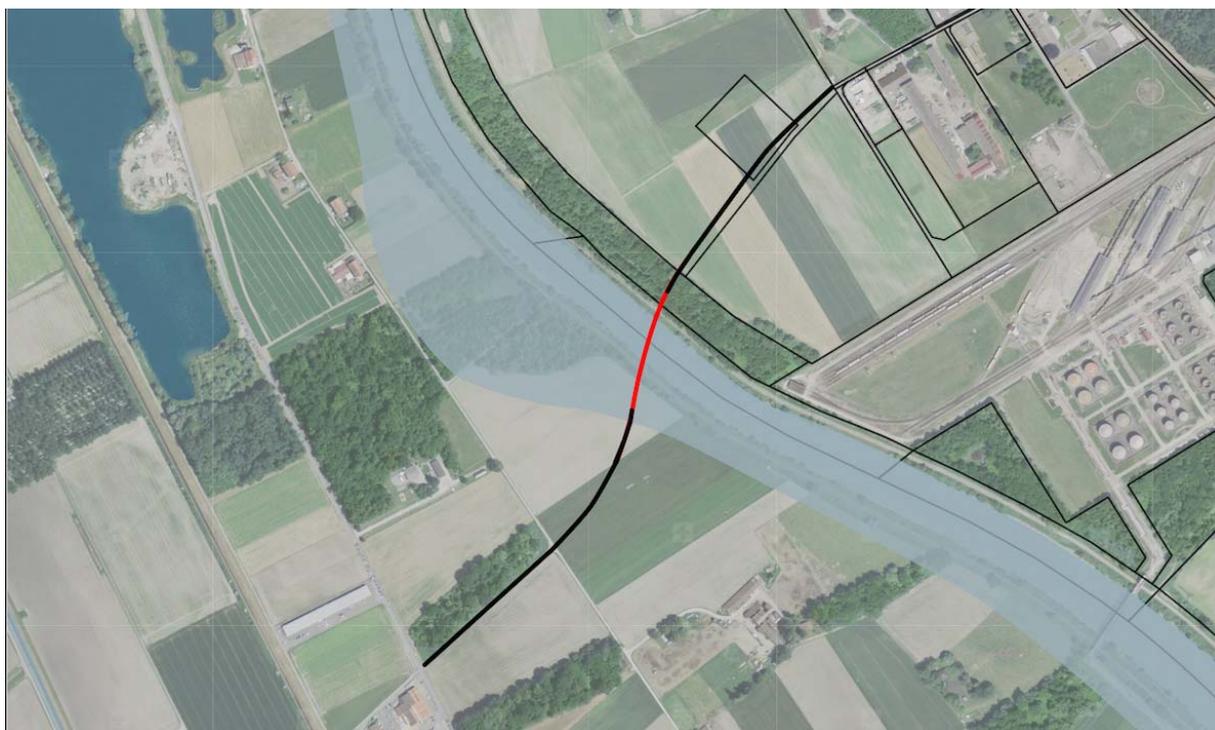
Objectifs

- Favoriser le report modal en améliorant la desserte de la zone d'activités d'Aigle en transports publics et proposer un franchissement supplémentaire du Rhône afin de densifier le réseau mobilité douce.
- Assurer pour les zones d'activités d'Aigle et de Collombey, une accessibilité routière satisfaisante et préservant les zones urbanisées, en particulier pour le trafic lourd

Description

Un pont est créé sur le Rhône entre les zones d'activités d'Aigle et de Collombey-Muraz. Il est ouvert aux bus d'agglomération et à la mobilité douce, ainsi qu'au trafic routier lié aux zones d'activités (trafic lourd en particulier). Un aménagement coordonné des voies d'accès de part et d'autre sera planifié afin de garantir une continuité des cheminements et de préserver les zones urbanisées des nuisances du trafic généré par les zones d'activités.

L'image ci-après illustre l'emplacement envisagé de l'ouvrage et de ses raccordements, qui restent toutefois à étudier et confirmer. Les études à mener permettront également de vérifier l'opportunité et les conditions de l'utilisation envisagée du pont par le trafic routier lié aux zones d'activités.



Les modalités de financement de cet ouvrage restent à préciser. En particulier, son coût important et son intérêt pour l'ensemble de l'agglomération supposent un financement équitablement partagé entre les différents partenaires et bénéficiaires du projet

Opportunité

La création de ce pont permet de relier les pôles d'activités d'Aigle et de Collombey-Muraz tout en améliorant leur desserte en transport public.

De plus, cet aménagement fait écho au projet "Rhône 3", ce dernier visant aussi à faire du Rhône un axe majeur touristique et de loisirs.

Utilité

CE1 : Contribue à encourager l'utilisation de la mobilité douce pour les déplacements quotidiens et de loisirs et favorise le report modal.

CE2 : Améliore la desserte des zones d'activités.

CE3 : Améliore la sécurité des usagers les plus vulnérables en leur offrant un nouvel itinéraire dimensionné et aménagé en tenant compte de leurs besoins.

CE4 : Réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en favorisant les modes de déplacement non polluants.

Financement

Coûts estimés : 2'000'000.-

Demande de cofinancement : oui

La répartition des coûts n'est pas possible à ce stade.

Besoin de coordination

Mesures paysage / environnement

P-R3

Mesures urbanisation

PA,

Mesures mobilité

3.1, 6.5

3.1

6153.2.032/33

Priorité : A

Maturité : 2

Développement du réseau de bus d'agglomération

Paquet : P3. Développement du réseau de transports publics

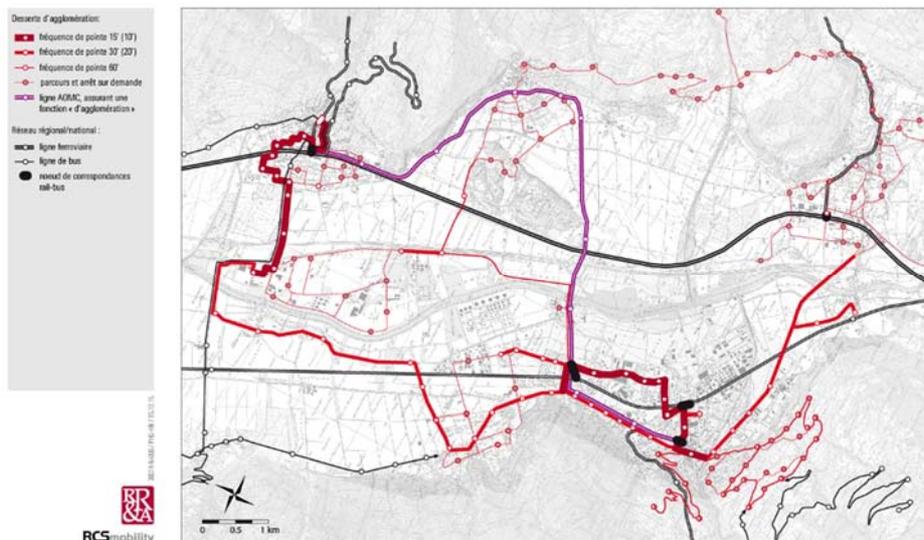
Coûts : 2'400'000.-

Instances responsables

Communes

Autres instances concernées

DGMR VD, SRTCE VS



Mesure

Situation actuelle

La qualité de desserte en transports publics en dehors des périmètres des gares et haltes des lignes de chemin de fer est de niveau D (faible) ou inférieur (marginale ou inexistante).

Trois communes ont un service de bus urbain communal, circulant du lundi au samedi en journée, à une cadence de 30'.

Objectifs

- Augmenter la qualité de desserte du territoire urbanisé, par la mise en service d'un bus d'agglomération performant, se substituant aux lignes de bus communales existantes, bien coordonné avec l'offre de chemin de fer et de bus régionaux (complémentarité, correspondance aux nœuds).
- Assurer des liaisons entre localités non assurées par le chemin de fer, et offrir une desserte de base des zones d'habitat et d'activités plus dispersées (hameaux, coteaux, quartiers faible densité).

Description

Un bus d'agglomération desservant l'ensemble du territoire est mis en place de façon coordonnée avec le développement urbain, avec le réseau de bus régional en cours de réorganisation et avec le réseau ferroviaire. Cette nouvelle offre assure une desserte régulière au quart d'heure des périmètres urbains denses.

Il assure également une à deux fois par heure, des liaisons entre les localités qui ne sont pas reliées par le réseau ferroviaire, à savoir :

- Bex – Massongex;
- Aigle – Muraz – Collombey, en passant par la zone commerciale d'Aigle et les zones d'activités d'Aigle et de Collombey ;
- Bex – Ollon;
- Ollon – St. Triphon – Aigle via les zones d'activités et commerciales d'Aigle.

Enfin, il assure une couverture étendue des territoires moins denses et excentrés, par une desserte en partie à la demande.

La desserte est assurée de l'aube en fin de soirée, tous les jours de la semaine, assurant en particulier les correspondances avec les premiers et derniers trains à Aigle.

Le projet permet ainsi de répondre de manière souple et optimale à la diversité des besoins de déplacements quotidiens et de loisirs.

1^{ère} étape - Phase initiale dans le cadre de ChablaisAgglo 3

Une première étape du bus d'agglomération est prévue avec un modèle de desserte adapté aux particularités de l'agglomération (cf. rapport d'étude, RR&A/RCSMobility, 19 octobre 2015)

Mode de fonctionnement : « *Dans les périmètres urbains denses, le système prévoit une desserte classique, avec parcours et arrêts fixes, desservis selon horaire et sans réservation préalable. Hors de ces périmètres urbains la desserte passe en mode "bus agile" : le bus suit un parcours de base avec quelques arrêts fixes, mais peut, sur appel, modifier son itinéraire afin de desservir l'un ou l'autre des arrêts proposés à la demande. L'horaire de passage est prédéfini, tant pour les arrêts fixes que pour les arrêts à la demande, toutefois l'horaire annoncé aux arrêts comporte une marge de quelques minutes pour tenir compte des détours nécessaires à la desserte des arrêts potentiellement demandés. Lorsqu'un trop grand nombre d'arrêts est demandé sur une course, des alternatives sont proposées (prise en charge sur la course suivante, détour d'une autre ligne, mobilisation d'un taxi, etc.) afin de ne pas trop retarder le bus, en particulier s'il assure une correspondance. Avec ce concept de desserte, le client connaît d'avance les horaires et les points et de prise en charge possibles, et ses correspondances sont assurées. Seul le temps de parcours effectif peut varier de quelques minutes, selon l'itinéraire emprunté. La gestion centralisée des demandes (via smartphone ou appel) et des véhicules permet la prise en compte des demandes jusqu'à quelques minutes avant le départ du bus. La structure du réseau est évolutive : selon la demande observée, des arrêts à la demande peuvent être intégrés dans l'offre de base, voire être abandonnés.* »

Le bus d'agglomération se substituera aux bus communaux d'Aigle, Monthey et Collombey-Muraz, ainsi qu'à la ligne régionale 151 Bex-Châtel - Monthey et à la branche de la ligne 130 desservant Muraz et Illarsaz.

Il permettra d'offrir une desserte adaptée durant la phase de chantier du nouveau tracé de l'AOMC à Monthey et Collombey, puis d'assurer une connexion optimisée aux nouvelles haltes de l'AOMC à Corbier, Clos-Donroux et Monthey (Cf. mesure Ms1).

- des mesures de priorisation des bus (voies réservées, feux, dispositifs de modération adaptés aux bus) prévues dans le volet routier,
- de l'aménagement prévu des interfaces multimodales dans les gares et haltes ferroviaires d'interconnexion,
- de la création de places de parage pour vélos à proximité des arrêts pertinents, prévus dans le volet mobilité douce.

Le montant estimé de la mesure 3.1 porte donc essentiellement sur l'aménagement des arrêts de bus, hors interfaces. Les préconisations dans ce domaine, et qui constituent la base considérée pour le chiffrage du montant de la mesure, sont les suivantes :

- arrêts fixes « en localité » : le réseau de bus d'agglomération comptera une quarantaine de paires d'arrêts de ce type, qui doivent être dotés de quais (élargissement et/ou rehaussement de trottoirs), de totems, et d'un abri équipé (du côté comptant le plus de montées). A noter que le chiffrage n'inclut pas les arrêts existants déjà aménagés (conservés), ni les éventuels besoins d'amélioration des traversées piétonnes et de l'éclairage (traités dans le cadre des aménagements urbains de requalification d'axes et de modération).

- arrêts fixes « hors localité » : le réseau comptera une quinzaine de paires d'arrêts de ce type, qui doivent être équipés a minima de surfaces d'attente hors chaussée (p. ex. en stabilisé), de totems, et au besoin d'un dispositif de sécurisation des traversées piétonnes (p. ex. îlot central facilitant la traversée en deux temps). Les éventuels besoins d'amélioration/sécurisation des cheminements piétons d'accès sont à identifier et ne sont pas comptabilisés ici.

- arrêts sur demande : le réseau comportera une centaine d'arrêts de ce type. Ces arrêts devront disposer a minima d'une surface d'attente hors chaussée assortie d'un totem, à implanter du côté comptant le plus de montées. Les éventuels besoins d'amélioration/sécurisation des cheminements piétons d'accès sont à identifier et ne sont pas comptabilisés ici

2^e étape - Phase définitive

Dans une 2^e étape, un tracé plus direct est envisagé entre Bex et Massongex, entre Massongex et Monthey, et entre les zones d'activités d'Aigle et de Collombey-Muraz.

Les deux principales mesures infrastructurelles sont deux nouveaux ponts sur le Rhône, destinés aux bus et à la mobilité douce. Entre Massongex et Bex, il s'agit de tirer parti du remplacement nécessaire de la passerelle mobilité douce existante, prévu dans le cadre de la 3^e correction du Rhône, pour réaliser un ouvrage adapté également au passage des bus. Entre les zones d'activités d'Aigle et de Collombey-Muraz, il s'agit de créer un nouvel ouvrage qui bénéficiera aussi bien aux bus qu'à la mobilité douce. La coordination avec le projet de la 3^e correction du Rhône est assurée.

Par ailleurs, la nouvelle liaison routière prévue à Monthey entre l'avenue du Simplon et la rue des Saphirs (cf. mesure 1.3) améliorera la desserte du pôle chimique et des quartiers sud.

Ces trois nouveaux tracés seront non seulement plus directs, mais ils permettront également d'éviter des tronçons de routes cantonales fortement chargés et amélioreront donc aussi la stabilité horaire.

Enfin, cette 2^e étape aura aussi pour but de prendre en compte l'évolution des dessertes nationales et régionales (cf. mesures Ms2, Ms3 et Ms4).

Coordination

Ces efforts d'amélioration de l'attractivité des transports publics seront soutenus à chaque étape par un renforcement de l'intégration tarifaire, une stratégie de communication et de promotion concertée et un développement de l'intermodalité.

Le projet de bus d'agglomération a été mis au point au cours des années 2014 à 2016, en collaboration étroite par les 6 communes et les 2 cantons. Il prend en compte les remarques du rapport d'examen de la Confédération sur le projet d'agglomération du Chablais de 2^e génération.

Opportunité

Le projet de bus d'agglomération est un élément clé pour l'amélioration de la qualité de desserte envisagée. Sa mise en service par étape permet une bonne coordination avec le développement de l'urbanisation, notamment les sites stratégiques et les zones d'activités. L'effet positif de cette nouvelle offre de transports publics sera soutenu par différentes mesures de gestion de mobilité, notamment de transports individuels motorisés (politique de stationnement, gestion du trafic routier). L'amélioration de l'accessibilité aux gares et haltes des transports publics prévue dans le cadre de la stratégie mobilité douce ainsi que la mise en œuvre de deux traversées du Rhône ouvertes aux transports publics et à la mobilité douce permettent de renforcer les synergies. La coordination entre les projets de ponts et le projet de la 3^e correction du Rhône permet une bonne intégration dans la stratégie Paysage, nature et environnement. Le concept de desserte, souple et à large amplitude horaire, permet de proposer une réponse optimale pour les déplacements quotidiens comme pour les déplacements de loisirs.

Utilité

CE1 : Améliore le système de transports publics et par conséquent la desserte du territoire.

CE2 : Une offre attractive dans les périmètres urbains denses (et notamment les sites stratégiques) permet la concentration des activités et de la population dans des secteurs favorables et notamment bien desservis par les transports publics. Par cela, elle soutient la réduction de la dispersion de l'urbanisation et un développement vers l'intérieur de qualité.

CE3 : Le bus d'agglomération influence le report modal vers une augmentation de la part des transports publics, ce qui permet une réduction du potentiel d'accident.

CE4 : Le bus d'agglomération influence le report modal vers une augmentation de la part des transports publics, ce qui permet une réduction des immissions de pollution de l'air et de bruit. Les infrastructures de pont font partie du concept paysager du projet de la 3^e correction du Rhône.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

2018

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2019

Date prévue de la mise en service : 2019

Financement

Coûts estimés : 2'400'000.-

Cantons : LRou

Demande de cofinancement : oui

Communes : Solde

Besoin de coordination

Mesures paysage / environnement

-

Mesures urbanisation

Toutes

Mesures mobilité

MS1, MS2, MS3, MS4, MS6, MS7, MS8, GM3, GM6, 1.1, 1.3, 1.4, 1.5, 2.1, 2.2, 9.1, 9.2, 9.3, 9.4, 9.5, 9.6, 9.7

5.4 Développement du réseau de mobilité douce

4.1

Extension des cheminements de mobilité douce le long des voies ferrées à Monthey

Priorité : A

Paquet : P4. Réseau MD structurant d'agglomération

Maturité : 2

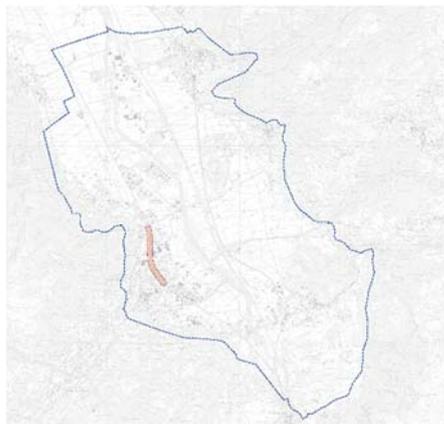
Coûts : tronçon Collombey 150'000.- , tronçon Monthey 200'000.-

Instances responsables

Monthey, Collombey-Muraz

Autres instances concernées

TPC, CFF, OFROU



Mesure

Situation actuelle

Entre la rue Saint-Didier et l'avenue du Crochetan, les cheminements sont interrompus. Les terrains de part et d'autre sont en friche et réservés pour des développements urbains. Puis, jusqu'à la gare de Monthey, la route du Tonkin (rue de quartier à faible trafic, mais exempte de trottoirs) est favorable aux vélos. De l'autre côté des voies, il manque une liaison de mobilité douce pour un accès facilité à la gare de Monthey.

Objectifs

- Faciliter l'accès à la gare de Monthey.
- Desservir efficacement les quartiers de part et d'autre des voies ferroviaires, y compris les quartiers à venir.
- Améliorer les infrastructures piétonnes sur la route du Tonkin.

Description

Entre la rue Saint-Didier et l'avenue du Crochetan, les développements urbains intègrent des cheminements de mobilité douce sécurisés et confortables de part et d'autre des voies ferroviaires.

Puis, jusqu'à la gare de Monthey, un trottoir est créé sur la route du Tonkin, ou un aménagement de modération de la vitesse avec mise en zone 30. Du côté ouest des voies, un cheminement continu est créé jusqu'à la gare, en tirant parti des modifications des voies prévues dans le cadre du nouveau tracé de l'AOMC (cf mesure Ms1)

Le détail des aménagements doit encore être précisé.

Opportunité

Le rabattement vers la gare est un élément majeur de la politique d'intermodalité mise en avant dans le projet d'agglomération du Chablais. Les projets de développements urbains constituent des opportunités importantes pour compléter l'offre de liaisons pour la mobilité douce. Les modifications d'aménagements en gare de Monthey et la création d'un nouveau tracé pour l'AOMC seront aussi favorables à la création de nouveaux cheminements MD.

Utilité

CE1 : Favorise l'intermodalité et les déplacements urbains à pied ou à vélo.

CE2 : Renforce l'attractivité de la ville et de ses pôles urbains stratégiques pour l'habitat et pour les activités.

CE3 : Complète l'offre d'itinéraires hors trafic urbain dense.

CE4 : Réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en favorisant les modes de déplacement non polluants.

Réalisation**Calendrier de remise de l'avant-projet**

Réalisé dans le cadre des études TP1

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2021

Date prévue de la mise en service : 2022

Financement

Coûts estimés 350'000.-

Demande de cofinancement : oui

Cantons : 0%

Communes : 100%

Besoin de coordination**Mesures paysage / environnement**

-

Mesures mobilité

Ms5, Ms6, 6.3, 7.8, 9.2, 9.3

Mesures urbanisation

PM-1, PM-2, PM-4, PM-7

4.2

6153.2.010

Priorité : B

Maturité : 1

Aménagement d'un cheminement de mobilité douce entre Collombey-Muraz et Monthey le long de la route cantonale

Paquet : P4. Réseau MD structurant d'agglomération

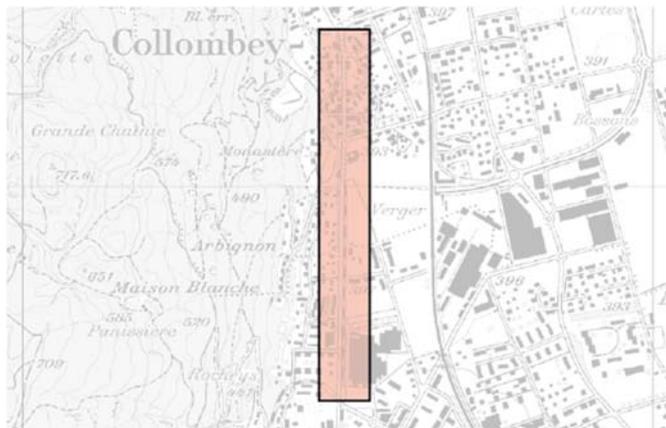
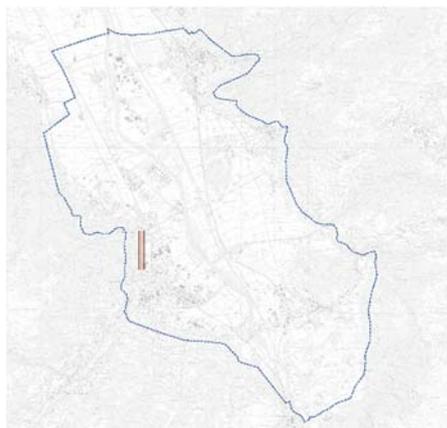
Coûts : Tronçon Collombey 500'000.- , tronçon Monthey 3'000'000.-

Instances responsables

SRTCE VS

Autres instances concernées

Collombey-Muraz, Monthey



Mesure

Situation actuelle

La route cantonale traverse la localité de Collombey-Muraz et les quartiers ouest de Monthey. Son aménagement, favorisant le trafic de transit, et l'importance du trafic créent une coupure importante et incitent à des vitesses élevées. Dans le secteur central de la traversée, les trottoirs sont ponctuellement étroits et la route n'est pas équipée pour les vélos.

Le projet de déplacement du tracé du chemin de fer AOMC libérera une emprise le long de cet axe, qui peut être mis à profit pour améliorer la situation.

Objectifs

- Améliorer le confort des cyclistes et des piétons.
- Améliorer la sécurité de tous les usagers.

Description

En traversée du village de Collombey, la route cantonale est réaménagée et équipée pour les piétons et vélos, en tirant parti de l'espace de chaussée libéré par l'AOMC. Entre le village de Collombey et le centre de Monthey, le site propre libéré par l'AOMC est mis à profit pour créer un axe fort de mobilité douce (voie verte). Le fonctionnement de la route cantonale du point de vue de sa capacité est garanti. Le détail de l'aménagement doit encore être précisé.

Opportunité

La voie verte constituera un lien fort de mobilité douce entre le centre de Collombey et le centre de Monthey, en proposant un itinéraire confortable et sécurisé le long d'une route cantonale très fréquentée.

Ce projet vise à densifier le réseau en faveur des mobilités douces en profitant d'une emprise libérée. Il permet également d'améliorer la qualité de l'espace public tout en assurant une desserte efficace et sécurisée des secteurs urbanisés.

Utilité

CE1 : Améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces.

CE2 : Renforce l'attractivité du centre-ville comme lieu d'habitat et de travail,
Diminue la césure provoquée par la route cantonale.

CE3 : Améliore, par la réorganisation des circulations et la modération du trafic, la sécurité de tous les usagers.

CE4 : Réduit les nuisances liées au trafic en favorisant le report modal, ceci tout en maintenant la fonctionnalité actuelle de l'axe routier cantonal.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

2020

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2023

Date prévue de la mise en service : 2023

Financement

Coûts estimés : 3'500'000.-

Demande de cofinancement : oui

Cantons : A compléter

Communes : A compléter

Besoin de coordination

Mesures paysage / environnement

-

Mesures urbanisation

PM-6

Mesures mobilité

MS1, 7.4, 7.5,

4.3

6153.2.044

Priorité : B

Maturité : 1

Aménagement d'un cheminement de mobilité douce entre Ollon et Bex le long de la route cantonale

Paquet : P4. Réseau MD structurant d'agglomération

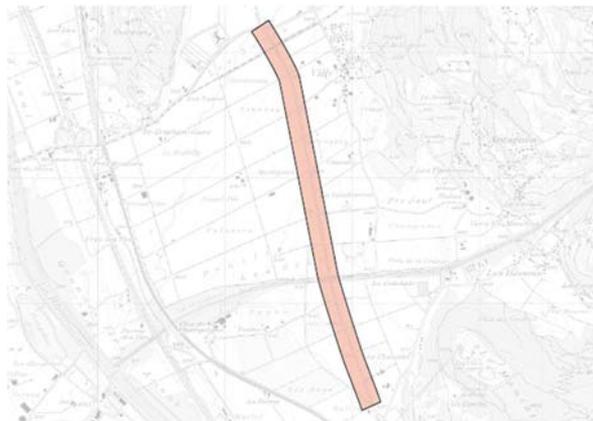
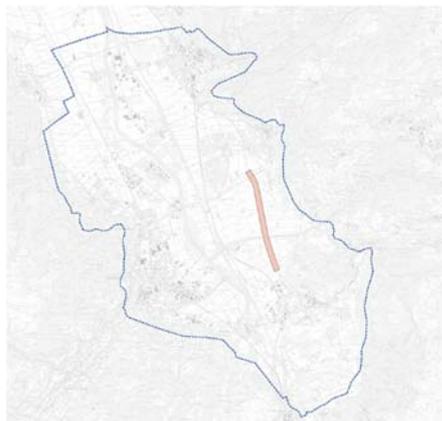
Coûts : 2'000'000.-

Instances responsables

Bex, Ollon

Autres instances concernées

DGMR VD



Mesure

Situation actuelle

La route cantonale RC780 est un axe structurant de l'agglomération qui relie les communes d'Ollon et de Bex de manière efficace. Toutefois, le tracé rectiligne ainsi que les charges de trafic importantes (7'600 vhc./j., données 2015) entretiennent un sentiment d'insécurité pour les déplacements modes doux.

Le long de la route cantonale se trouve un chemin agricole pouvant servir pour les cycles notamment.

Objectifs

- Améliorer le confort des cyclistes et des piétons.
- Reporter une partie du trafic de transit sur l'autoroute.
- Rendre sûre et attractive la liaison cyclable entre Bex et Ollon.

Description

Entre les communes d'Ollon et de Bex, le chemin agricole longeant la route cantonale est revêtu de manière à être agréable pour les cyclistes. Ponctuellement, l'aménagement est complété, notamment pour le franchissement de la Gryonne. Une signalisation spécifique interdit la circulation des véhicules motorisés autres que les engins agricoles.

Le carrefour route cantonale/chemin de la Monnaie est aménagé pour sécuriser les mouvements piétonniers et deux-roues. Le détail des aménagements doit encore être précisé.

Cette liaison emprunte en partie un itinéraire IVS. Une coordination est assurée afin de conserver ce patrimoine particulier.

Opportunité

Le réaménagement du chemin agricole permet de proposer un itinéraire alternatif et sûr sans impacter le trafic sur la route cantonale. La qualité de l'aménagement ainsi que son caractère rectiligne assure une liaison efficace aussi bien pour les déplacements quotidiens que de loisirs.

Utilité

- CE1** : Contribue à encourager l'utilisation de la mobilité douce pour les déplacements quotidiens et de loisirs tout en les sécurisant.
- CE2** : Assure une liaison entre les communes de Bex et d'Ollon en direction d'Aigle.
- CE3** : Améliore la sécurité des piétons et des cyclistes sur un axe fortement chargé.
- CE4** : Réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en favorisant les modes de déplacement non polluants.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

2023

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2024

Date prévue de la mise en service : 2024

Financement

Coûts estimés : 2'000'000.-

Demande de cofinancement : oui

Cantons : 2'000'000.-

Communes : 0

Besoin de coordination

Mesures paysage / environnement

-

Mesures mobilité

4.4, 7.7, 7.12, 7.13

Mesures urbanisation

-

4.4

6153.2.046

Priorité : C

Aménagement d'une liaison de mobilité douce entre Collombey-Muraz et Ollon

Paquet : P4. Réseau MD structurant d'agglomération

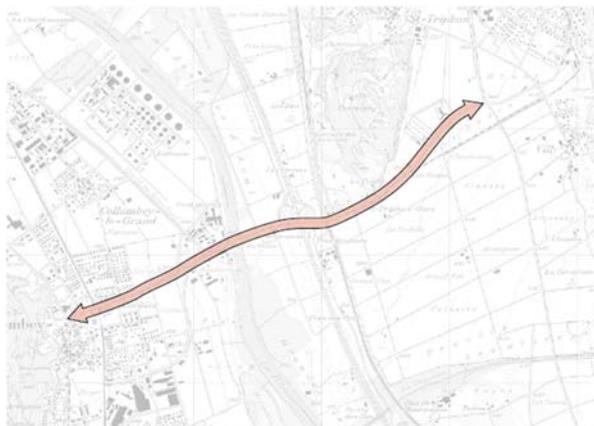
Coûts : à définir

Instances responsables

A définir

Autres instances concernées

DGMR VD, SRTCE VS, Collombey-Muraz, Monthey, Ollon

**Mesure****Situation actuelle**

La route cantonale reliant Ollon à Collombey-Muraz n'est pas équipée pour les vélos. Compte tenu de la configuration de la voirie, de la présence d'une jonction autoroutière, de l'importance du trafic, de la présence de poids lourds et des vitesses pratiquées sur cet axe, cette situation doit être corrigée. Cet axe constitue de surcroît le seul franchissement du Rhône entre la passerelle d'Illarsaz, située 5 kilomètres plus au nord et la route cantonale Bex-Monthey (également non équipée), située 4 kilomètres plus au sud.

Dans la pratique, les cyclistes utilisent la passerelle de Bex/Massongex et la route du Chablais. Cet itinéraire est aménagé et sécurisé, toutefois, il nécessite de faire un détour.

Objectifs

- Offrir une relation attractive et sécurisée pour les mobilités douces entre Collombey-Muraz et Ollon.

Description

La relation entre Collombey-Muraz et Ollon pour les mobilités douces est à améliorer. A ce stade, diverses variantes d'itinéraires sont envisagées dont les rapports coûts-efficacités restent à affiner.

Opportunité

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des modes de transports non motorisés et à améliorer la sécurité de tous les usagers.

Utilité

CE1 : Contribue à encourager l'utilisation de la mobilité douce pour les déplacements quotidiens, sans discrimination ou restrictions d'itinéraires par rapport au trafic motorisé.

CE3 : Améliore la sécurité des deux-roues sur un axe routier très chargé.

CE4 : Réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en favorisant les modes de déplacement non polluants.

Réalisation**Calendrier de mise en œuvre:**

Après 2027

Besoin de coordination**Mesures paysage / environnement**

P-R3

Mesures mobilité

4.3, 8.2, 9.4

Mesures urbanisation

-

4.5

6153.2.045

Priorité : C

Aménagement d'une liaison de mobilité douce entre Aigle et Vionnaz

Paquet : P4. Réseau MD structurant d'agglomération

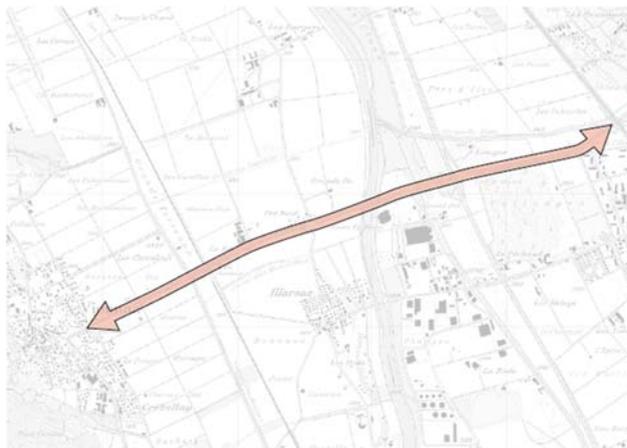
Coûts : A définir

Instances responsables

A définir

Autres instances concernées

DGMR VD, SRTCE VS, Aigle, Vionnaz

**Mesure****Situation actuelle**

La route cantonale reliant Aigle à Vionnaz n'est pas équipée pour les vélos. Compte tenu de la configuration de la voirie, de la présence d'une jonction autoroutière, de l'importance du trafic (13'650 vhc./j., données 2015), de la présence de poids lourds et des vitesses pratiquées sur cet axe, cette situation doit être corrigée.

Objectifs

- Améliorer la sécurité du réseau routier principal pour les deux-roues légers.

Description

La relation entre Aigle et Vionnaz pour les mobilités douces est à améliorer. A ce stade, diverses variantes d'itinéraires sont envisagées dont les rapports coûts-efficacités restent à affiner.

Opportunité

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des modes de transport non motorisés et à améliorer la sécurité de tous les usagers. Fortement chargés, ces tronçons où le trafic automobile circule à une vitesse élevée doivent être sécurisés.

Utilité

CE1 : Contribue à encourager l'utilisation de la mobilité douce pour les déplacements quotidiens.

CE3 : Améliore la sécurité des deux-roues sur un axe routier très chargé.

CE4 : Réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en favorisant les modes de déplacement non polluants.

Réalisation**Calendrier de mise en œuvre**

Après 2027

Besoin de coordination**Mesures paysage / environnement**

P-R3

Mesures urbanisation

-

Mesures mobilité

-

5.1

Aménagements en faveur des cyclistes, route de l'Infirmier à Bex

Priorité : A

Paquet : P5. Réseaux MD locaux de quartier

Maturité : 1

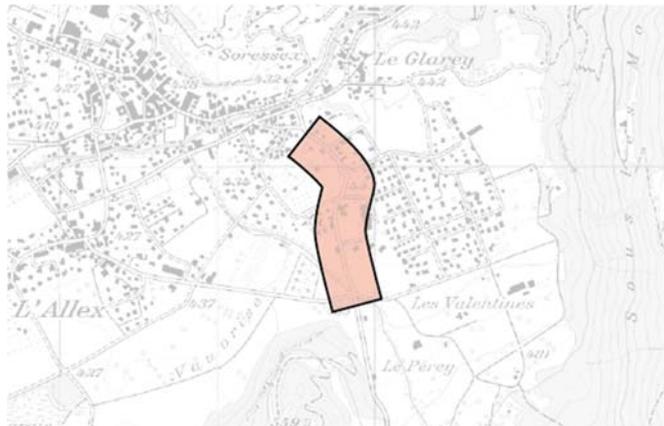
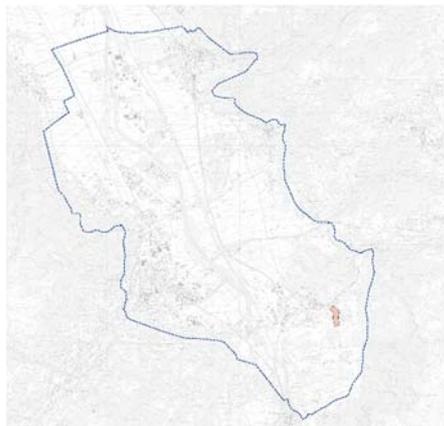
Coûts : 250'000.-

Instances responsables

Bex

Autres instances concernées

-



Mesure

Situation actuelle

Actuellement, sur la route de l'Infirmier il n'existe aucun aménagement en faveur des vélos alors que cet axe dessert les quartiers d'habitation et l'hôpital.

Objectifs

- Améliorer le réseau de mobilité douce en direction de secteurs d'attractivité.

Description

Cet axe est équipé de pistes cyclables afin de sécuriser l'accès au quartier des Valentines et à l'EMS-Hôpital. Une étude est en cours pour la réalisation d'un trottoir le long de la route de l'Infirmier et du chemin des Arembords

Opportunité

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des modes de transports non motorisés. La route de l'Infirmier constitue une liaison importante dans la desserte des quartiers et également de l'hôpital.

Utilité

CE1 : Contribue à encourager l'utilisation de la mobilité douce pour les déplacements quotidiens.

CE2 : Renforce l'attractivité de la ville et de ses pôles urbains stratégiques pour l'habitat et pour les activités.

CE3 : Améliore la sécurité des usagers les plus vulnérables en milieu urbain.

CE4 : Réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en favorisant les modes de déplacement non polluants.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Réalisé

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2019

Date prévue de la mise en service : 2020

Financement

Coûts estimés : 250'000.-

Cantons : 0%

Demande de cofinancement : oui

Communes : 100%

Besoin de coordination

Mesures paysage / environnement

-

Mesures mobilité

3.1

Mesures urbanisation

-

5.2

Aménagements en faveur de la mobilité douce, rues du Cotterd et des Pépinières à Bex

Priorité : A

Paquet : P5. Réseaux MD locaux de quartier

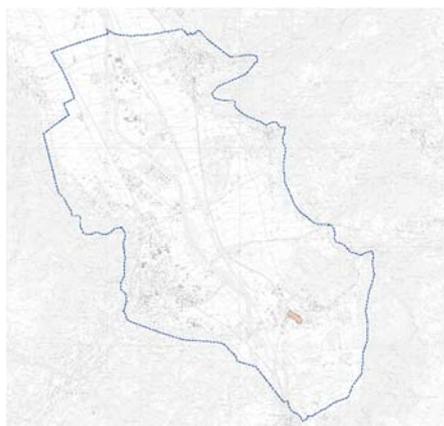
Maturité : 1

Coûts : 200'000.-

Instances responsables

Bex

Autres instances concernées



Mesure

Situation actuelle

Actuellement, les rues du Cotterd et des Pépinières permettent de relier directement les secteurs au sud du canal à la gare. Toutefois, il n'existe pas de trottoir.

Objectifs

- Améliorer l'accès à la gare de Bex depuis le sud de la commune.

Description

Un trottoir continu est aménagé au moins d'un côté avec des bordures biaisées par exemple. Il est également nécessaire de modifier le schéma directeur des circulations de la commune afin d'éviter le trafic de transit dans ce secteur. Le tronçon sur la route du Cotterd est prioritaire pour la commune de Bex afin de proposer un tracé alternatif sécurisé.

Opportunité

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des modes de transports non motorisés tout en les sécurisant. Les rues du Cotterd et des Pépinières constituent une liaison importante dans la desserte de la gare de Bex.

Utilité

CE1 : Contribue à encourager l'utilisation des modes doux dans les déplacements quotidiens.

CE2 : Renforce l'attractivité de la ville et de ses pôles urbains stratégiques pour l'habitat et pour les activités.

CE3 : Améliore la sécurité des usagers les plus vulnérables en milieu urbain.

CE4 : Réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en favorisant les modes de déplacement non polluants.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

2020

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2022

Date prévue de la mise en service : 2023

Financement

Coûts estimés : 200'000.-

Demande de cofinancement : oui

Cantons : 0%

Communes : 100%

Besoin de coordination

Mesures paysage / environnement

-

Mesures mobilité

3.1

Mesures urbanisation

-

5.3

6153.2.004

Priorité : B

Maturité : 2

Aménagements en faveur de la mobilité douce, avenue de l'Europe à Monthey

Paquet : P5. Réseaux MD locaux de quartier

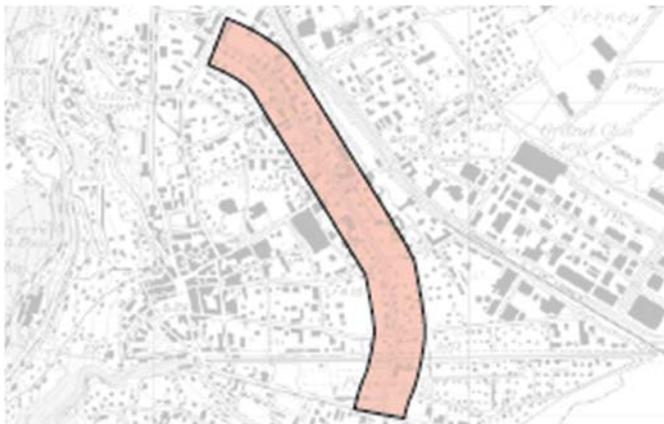
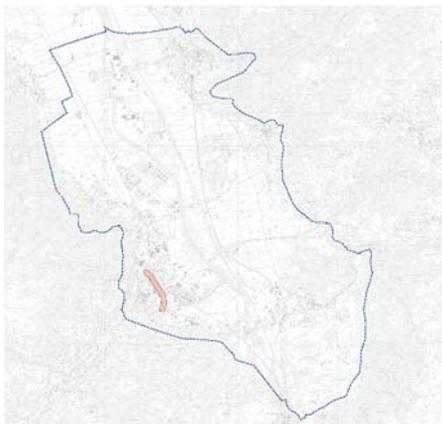
Coûts : 300'000.-

Instances responsables

Monthey

Autres instances concernées

-



Mesure

Situation actuelle

Sur l'avenue de l'Europe, il existe actuellement des aménagements en faveur de la mobilité douce. Toutefois, ils ne sont pas sur l'entiereté de l'axe.

Objectifs

- Sécuriser les cheminements piétons et cyclables sur cet axe routier principal et assurer leur continuité.

Description

Des pistes cyclables bilatérales sont aménagées sur l'avenue de l'Europe jusqu'à la rue du Simplon. L'intersection est également aménagée afin de garantir la sécurité dans ce secteur.

Opportunité

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des modes de transports non motorisés tout en les sécurisant. Cet aménagement permet de garantir la continuité des cheminements de mobilité douce et de compléter ainsi le réseau.

Utilité

CE1 : Contribue à encourager l'utilisation des modes doux.

CE2 : Renforce l'attractivité de la ville et de ses pôles urbains stratégiques pour l'habitat et pour les activités.

CE3 : Améliore la sécurité des usagers les plus vulnérables en milieu urbain.

CE4 : Réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en favorisant les modes de déplacement non polluants.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

2021

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2023

Date prévue de la mise en service : 2023

Financement

Coûts estimés : 300'000.-

Demande de cofinancement : oui

Cantons : 0%

Communes : 100%

Besoin de coordination

Mesures paysage / environnement

-

Mesures mobilité

1,5,

Mesures urbanisation

CV, PM-3, PM-4, PM-6, PH-2

5.4

6153.2.050

Priorité : A

Maturité : 1

Amélioration des traversées des voies CFF dans les secteurs "Hôpital" et route d'Evian à Aigle

Paquet : P5. Réseaux MD locaux de quartier

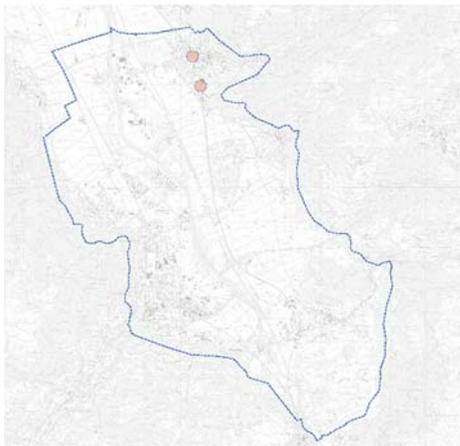
Coûts : 5'700'000.-

Instances responsables

CFF

Autres instances concernées

Aigle, DGMR VD



Mesure

Situation actuelle

A Aigle, la ligne CFF constitue une coupure importante entre les secteurs de la ville, situés de part et d'autre des voies. Actuellement, les traversées des voies CFF existantes au niveau de l'hôpital et de la route d'Evian sont peu qualitatives.

Objectifs

- Améliorer les traversées des voies CFF pour la mobilité douce et les personnes à mobilité réduite.
- Améliorer le réseau de mobilité douce pour l'accès au futur gymnase.

Description

La traversée des voies au niveau de l'hôpital (futur gymnase) se fait actuellement par un escalier et une rampe qui rejoignent le pont et la route de la Valerette. L'augmentation de son utilisation au vu de la transformation de l'hôpital en gymnase cantonal rendra cette liaison trop étreinte. Une amélioration des circulations ainsi que la création d'un ascenseur permettront de mieux répondre à la demande.

Le passage sous-voies de la route d'Evian/rue du Rhône est étroit et ne possède qu'un trottoir à gauche. L'élargissement du passage permettra d'y intégrer un deuxième trottoir et une bande cyclable (projet en liaison avec la future bande cyclable de la route d'Evian).

Opportunité

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des modes de transports non motorisés tout en les sécurisant. Ces aménagements permettent de garantir la continuité et la qualité des cheminements de mobilité douce et de renforcer ainsi le réseau.

Utilité

CE1 : Contribue à encourager l'utilisation des modes doux.

CE2 : Renforce l'attractivité de la ville et de ses pôles urbains stratégiques pour l'habitat et pour les activités.

CE3 : Améliore la sécurité des usagers les plus vulnérables en milieu urbain.

CE4 : Réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en favorisant les modes de déplacement non polluants.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

2018

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2020

Date prévue de la mise en service : 2022

Financement

Coûts estimés : 5'700'000.-

Demande de co-financement : oui

Cantons : 0%

Communes : 100%

Besoin de coordination

Mesures paysage / environnement

-

Mesures mobilité

-

Mesures urbanisation

PM-9, PM-10, , PEP-1

5.5

Aménagements en faveur de la mobilité douce, Clos-Novex et Pré-Raye à Collombey

Priorité : A

Paquet : P5. Réseaux MD locaux de quartier

Maturité : 1

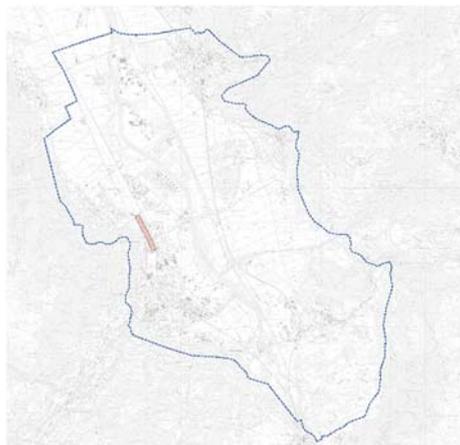
Coûts : 3'000'000.-

Instances responsables

Collombey-Muraz

Autres instances concernées

-



Mesure

Situation actuelle

L'axe "route du Clos-Novex - rue du Pré-Raye" traverse des secteurs résidentiels déjà en partie modérés. Il constitue cependant pour la mobilité douce, une liaison majeure entre les villages de Collombey et de Muraz, qui mérite d'être améliorée.

Objectifs

- Améliorer la sécurité des piétons et cyclistes sur cet axe de liaison important entre les principales centralités de la commune.

Description

Un réaménagement complet de la route du Clos-Novex et de la rue du Pré-Raye est prévu. Le coût de la mesure correspond à la part "mobilité douce" du projet.

Opportunité

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des modes de transports non motorisés tout en les sécurisant. L'axe route du Clos-Novex - rue du Pré-Raye constitue une liaison majeure entre les centralités de la communes.

Utilité

CE1 : Contribue à encourager l'utilisation des modes doux dans les déplacements quotidiens.

CE2 : Renforce l'attractivité de la ville et de ses pôles urbains stratégiques pour l'habitat et pour les activités.

CE3 : Améliore la sécurité des usagers les plus vulnérables en milieu urbain.

CE4 : Réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en favorisant les modes de déplacement non polluants.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

2018

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2019-2020

Date prévue de la mise en service : 2021

Financement

Coûts estimés : 3'000'000.-

Demande de cofinancement : oui

Cantons : 0%

Communes : 100%

Besoin de coordination

Mesures paysage / environnement

-

Mesures mobilité

9.4, 9.6,

Mesures urbanisation

-

5.6

6153.2.048

Priorité : C

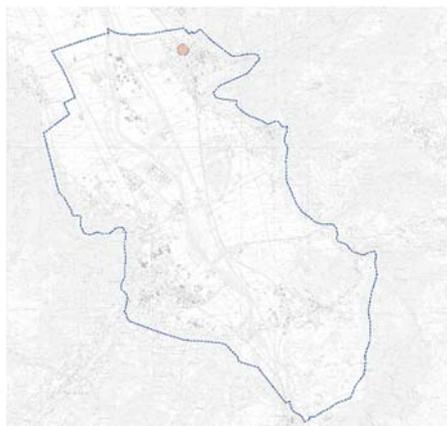
Aménagement d'un passage sous les voies CFF dans le secteur "Arsenal-Landi" à Aigle

Paquet : P5. Réseaux MD locaux de quartier

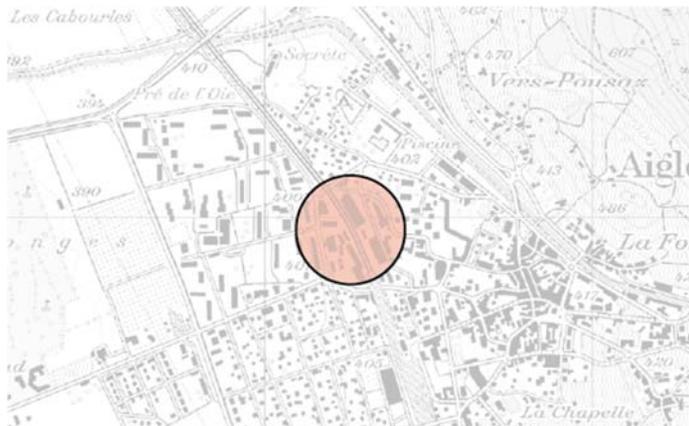
Coûts : à déterminer

Instances responsables

CFF

**Autres instances concernées**

Aigle, DGMR VD

**Mesure****Situation actuelle**

A Aigle, la ligne CFF constitue une coupure importante entre les secteurs de la ville, situés de part et d'autre des voies.

Objectifs

- Améliorer le réseau de mobilité douce en réduisant la longueur des itinéraires.

Description

Le pôle urbain stratégique "Arsenal-Landi" est situé de part et d'autre de la ligne CFF. Une nouvelle liaison cyclable et piétonne, sous les voies de chemin de fer, est nécessaire au développement du secteur. Elle contribuera également à améliorer les liaisons de mobilité douce dans le secteur nord de la ville.

Opportunité

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des modes de transports non motorisés tout en les sécurisant. Cet aménagement permet de garantir la continuité des cheminements de mobilité douce et de compléter ainsi le réseau.

Utilité

CE1 : Contribue à encourager l'utilisation des modes doux.

CE2 : Renforce l'attractivité de la ville et de ses pôles urbains stratégiques pour l'habitat et pour les activités.

CE3 : Améliore la sécurité des usagers les plus vulnérables en milieu urbain.

CE4 : Réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en favorisant les modes de déplacement non polluants.

Réalisation**Calendrier de mise en œuvre:**

Après 2027

Besoin de coordination

Mesures paysage / environnement

-

Mesures mobilité

-

Mesures urbanisation

PM-9

6.1.

Liaison principale de mobilité douce entre Ollon et le Rhône

Priorité : A

Paquet : P6. Liaisons MD de rabattement des localités vers le Rhône

Maturité : 1

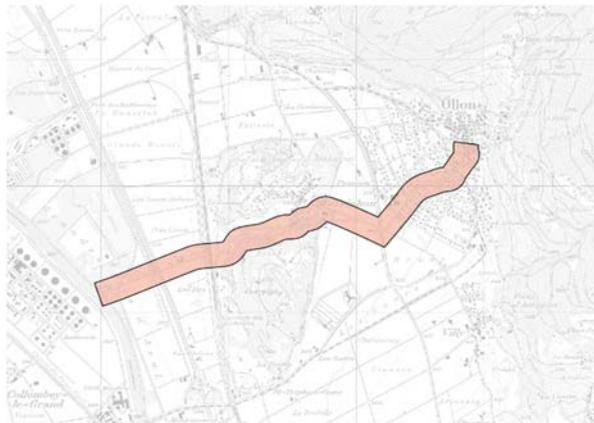
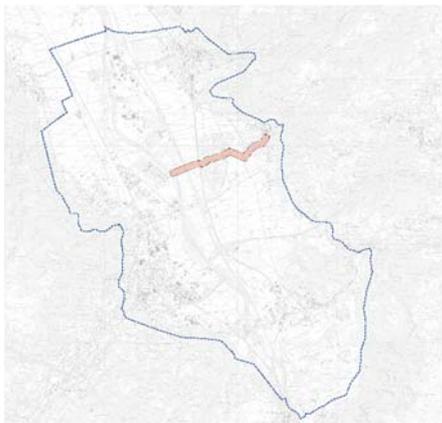
Coûts : 600'000.-

Instances responsables

Ollon

Autres instances concernées

Canton (R3)



Mesure

Situation actuelle

L'itinéraire principal de mobilité douce retenu relie directement le centre d'Ollon au Rhône par Saint-Triphon et le chemin de la Monnaie. Actuellement, cet itinéraire est principalement utilisé par les élèves de Saint-Triphon allant à l'école mais également dans le cadre des déplacements de loisirs. Toutefois, le carrefour route cantonale/chemin de la Monnaie n'est pas aménagé et il constitue un point critique sur le réseau en termes de sécurité, notamment du fait de sa proximité avec le centre scolaire.

Le dernier tronçon entre la route Industrielle et les rives du Rhône doit être entièrement construit à travers les parcelles agricoles.

Actuellement, il n'existe aucun franchissement du Rhône entre Ollon et Collombey-Muraz.

Objectifs

- Rendre sûre et attractive cette liaison de mobilité douce principale entre le centre d'Ollon et l'itinéraire national cyclable le long du Rhône (déplacements quotidiens et de loisirs).
- Offrir une nouvelle liaison directe et hors trafic entre Ollon et le Rhône tout en desservant le village de Saint-Triphon.

Description

Des aménagements ponctuels permettent de sécuriser le chemin de la Monnaie, notamment au niveau des carrefours. Une attention particulière doit être portée sur la signalisation de cet itinéraire entre le centre d'Ollon et le Rhône afin d'offrir un accès privilégié aux berges. Le caractère des espaces traversés sera pris en compte dans l'aménagement du cheminement et visera à ne pas dénaturer les espaces naturels de la plaine agricole.

Le détail des aménagements doit encore être précisé, toutefois il y aura lieu de coordonner cette mesure avec les futurs franchissements MD du Rhône (reconstruction et ouverture à la mobilité douce de la passerelle technique existante dans le cadre du projet Rhône 3, création de liaisons MD sécurisées en marge de l'axe routier cantonal) et avec les mesures développées sur l'autre rive afin d'avoir une continuité des cheminements de mobilité douce de part et d'autre du Rhône.

Opportunité

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des modes de transport non motorisés pour les déplacements quotidiens et de loisirs. L'aménagement d'itinéraires modes doux principaux permettant de relier les centralités à l'axe majeur du réseau de mobilité douce qu'est le Rhône permet de répondre à cet objectif, tout en réalisant des espaces publics de qualité. Le développement d'une agglomération permet une approche concertée de l'évolution souhaitée pour le territoire. Cela permet d'intégrer dans des mesures communes tant des enjeux propres à la thématique de la mobilité, qu'à celle de l'urbanisation ou encore du paysage. L'opportunité de mener une réflexion croisée permet alors d'aboutir à des synergies d'autant plus intéressantes et de renforcer les différents itinéraires envisagés.

Utilité

CE1 : Contribue à encourager l'utilisation de la mobilité douce pour les déplacements quotidiens et de loisirs.

CE2 : Améliore la qualité des espaces publics.

CE3 : Améliore la sécurité des usagers les plus vulnérables en leur offrant un axe attractif pour eux loin du trafic motorisé dense.

CE4 : Réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en favorisant les modes de déplacement non polluants.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

2018

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2019-2022

Date prévue de la mise en service : 2019-2022

Financement

Coûts estimés : 600'000.-

Demande de cofinancement : oui

Cantons : 0%

Communes : 100%

Besoin de coordination

Mesures paysage / environnement

P-R3

Mesures urbanisation

-

Mesures mobilité

-

6.2.

Liaison principale de mobilité douce entre Collombey-Muraz et le Rhône

Priorité : A

Paquet : P6. Liaisons MD de rabattement des localités vers le Rhône

Maturité : 1

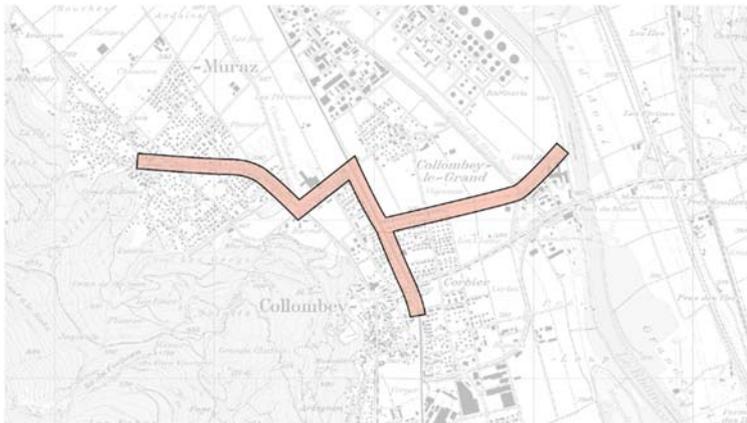
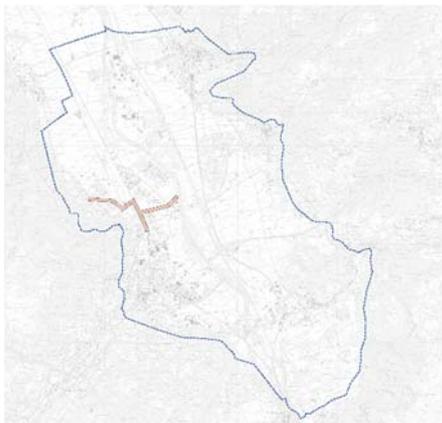
Coûts : 200'000.-

Instances responsables

Collombey-Muraz

Autres instances concernées

SRTCE VS, Cantons (Rhône 3)



Mesure

Situation actuelle

L'itinéraire principal de mobilité douce retenu relie directement le centre de Muraz et de Collombey au Rhône par le chemin du Pontet/chemin du Ban, le long de la zone industrielle du Boeuferrant. Actuellement, cet itinéraire traverse la plaine agricole et des zones résidentielles. Les routes sont relativement étroites et le trafic est faible mais important sur la RC112. La deuxième partie se fait en traversée de Muraz et des trottoirs de part et d'autre de la chaussée sont présents.

Objectifs

- Rendre sûre et attractive cette liaison de mobilité douce principale entre le centre de Collombey et de Muraz et les berges du Rhône (déplacements quotidiens et de loisirs).
- Offrir une nouvelle liaison directe et hors trafic entre Collombey-Muraz et le Rhône.
- Améliorer l'accès à la halte CFF projetée aux Perraires.

Description

Des aménagements ponctuels permettront d'améliorer la sécurité de l'itinéraire, en particulier au niveau de la route des Brèches (RC302) où l'intersection avec certaines routes communales (ZA des Plavaux et chemin du Lemont) devrait être améliorée, de la traversée de la RC112, du chemin du Pontet, et de la zone industrielle du Boeuferrant.

La requalification de la RC302 en traversée de Muraz (route des Brèches) fait l'objet d'une mesure spécifique. Elle vise la création d'une liaison cyclable de qualité, toutefois au vu des largeurs de voirie disponibles, des aménagements spécifiques sont à prévoir dans les limites de la réserve de gabarit suffisant pour garantir la fonctionnalité actuelle de l'axe routier cantonal. Le cas échéant, un itinéraire alternatif devra être envisagé.

Ces mesures sont à coordonner avec les futurs franchissements MD du Rhône (reconstruction et ouverture à la mobilité douce de la passerelle technique existante dans le cadre du projet Rhône 3, création de liaisons MD sécurisées en marge de l'axe routier cantonal) et avec les mesures développées sur l'autre berge afin d'avoir une continuité des cheminements mobilité douce de part et d'autre du Rhône.

Opportunité

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des modes de transport non motorisés pour les déplacements quotidiens et de loisirs. L'aménagement d'itinéraires modes doux principaux permettant de relier les centralités à l'axe majeur du réseau de mobilité douce qu'est le Rhône permet de répondre à cet objectif, tout en réalisant des espaces publics de qualité. Le développement d'une agglomération permet une approche concertée de l'évolution souhaitée pour le territoire. Cela permet d'intégrer dans des mesures communes tant des enjeux propres à la thématique de la mobilité, qu'à celle de l'urbanisation ou encore du paysage. L'opportunité de mener une réflexion croisée permet alors d'aboutir à des synergies d'autant plus intéressantes et de renforcer les différents itinéraires envisagés.

Utilité

CE1 : Contribue à encourager l'utilisation de la mobilité douce pour les déplacements quotidiens et de loisirs.

CE2 : Améliore la qualité des espaces publics.

CE3 : Améliore la sécurité des usagers les plus vulnérables en leur offrant un axe attractif pour eux loin du trafic motorisé dense.

CE4 : Réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en favorisant les modes de déplacement non polluants.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

2018

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2019-2022

Date prévue de la mise en service : 2019-2022

Financement

Coûts estimés : 200'000.-

Demande de cofinancement : oui

Cantons : 0%

Communes : 100%

Besoin de coordination

Mesures paysage / environnement

P-R3

Mesures mobilité

Ms7, 1.5, 3.1, 4.1, 5.5, 7.6, 9.4, 9.6,

Mesures urbanisation

-

6.3.

Liaison principale de mobilité douce entre Monthey et le Rhône

Priorité : A

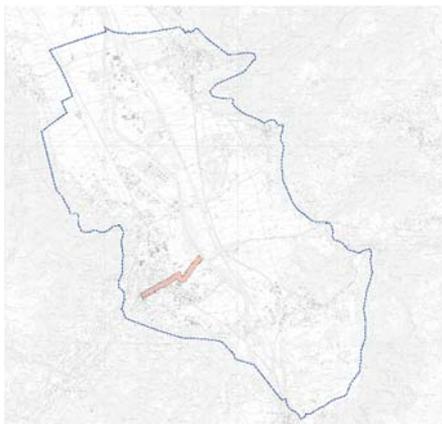
Paquet : P6. Liaisons MD de rabattement des localités vers le Rhône

Maturité : 2

Coûts : 200'000.-

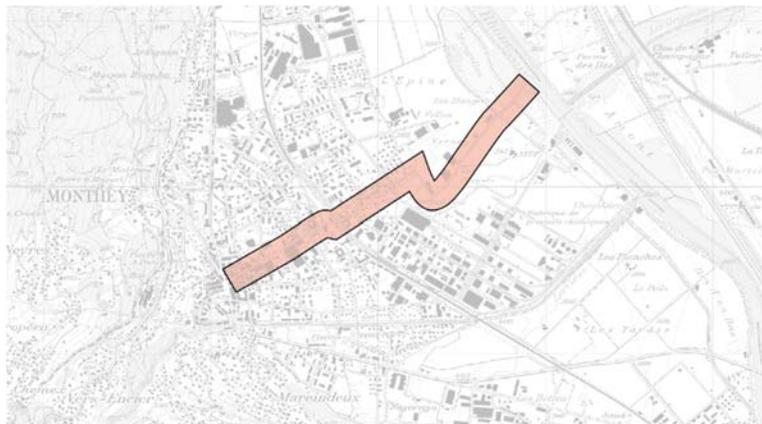
Instances responsables

Monthey



Autres instances concernées

Canton (Rhône 3)



Mesure

Situation actuelle

L'itinéraire principal de mobilité douce retenu relie directement le centre de Monthey au Rhône par l'avenue de la Gare, la rue du Closillon et la route du Rhône.

L'avenue de la Gare est modérée. L'itinéraire passe par la gare de Monthey et traverse les voies ferrées. Ce secteur nécessite d'être sécurisé pour garantir un itinéraire sûr.

La rue du Closillon traverse une zone résidentielle. Elle permet de relier directement les zones de loisirs à la gare.

La route du Rhône quant à elle traverse la plaine agricole.

Objectifs

- Rendre sûre et attractive cette liaison de mobilité douce principale entre le centre de Monthey et les berges du Rhône (déplacements quotidiens et de loisirs).
- Offrir une nouvelle liaison directe et hors trafic entre Monthey et le Rhône.
- Améliorer l'accès à la gare CFF/AOMC de Monthey.

Description

Sur l'avenue de la Gare et les abords de la gare CFF/AOMC, des aménagements ponctuels sont mis en place ainsi qu'un jalonnement efficace indiquant l'itinéraire en direction du Rhône depuis la gare. La sécurisation du passage à niveau est à prévoir, toutefois le détail de l'aménagement doit être précisé.

Des aménagements ponctuels permettent de sécuriser la rue du Closillon et la route du Rhône.

La reconstruction et l'ouverture à la mobilité douce de la passerelle technique existante situé à proximité de la Gryonne, prévue dans le cadre du projet "Rhône 3", permettra d'offrir une continuité intéressante avec l'itinéraire existant en direction de Bex.

Opportunité

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des modes de transport non motorisés pour les déplacements quotidiens et de loisirs. L'aménagement d'itinéraires modes doux principaux permettant de relier les centralités à l'axe majeur du réseau de mobilité douce qu'est le Rhône, permet de répondre à cet objectif, tout en réalisant des espaces publics de qualité. Le développement d'une agglomération permet une approche concertée de l'évolution souhaitée pour le territoire. Cela permet d'intégrer dans des mesures communes tant des enjeux propres à la thématique de la mobilité, qu'à celle de l'urbanisation ou encore du paysage. L'opportunité de mener une réflexion croisée permet alors d'aboutir à des synergies d'autant plus intéressantes et de renforcer les différents itinéraires envisagés.

Utilité

CE1 : Contribue à encourager l'utilisation de la mobilité douce pour les déplacements quotidiens et de loisirs.

CE2 : Améliore la qualité des espaces publics.

CE3 : Améliore la sécurité des usagers les plus vulnérables en leur offrant un axe attractif pour eux, loin du trafic motorisé dense.

CE4 : Réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en favorisant les modes de déplacement non polluants.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

2020

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2022

Date prévue de la mise en service : 2022

Financement

Coûts estimés : 200'000.-

Demande de co-financement : oui

Cantons : 0%

Communes : 100%

Besoin de coordination

Mesures paysage / environnement

P-R3

Mesures urbanisation

PM-4

Mesures mobilité

Ms5, Ms9, 7.1, 9.2

6.4.

6153.2.034

Priorité : A

Maturité : 1

Liaison principale de mobilité douce entre Bex, le Rhône et Massongex

Paquet : P6. Liaisons MD de rabattement des localités vers le Rhône

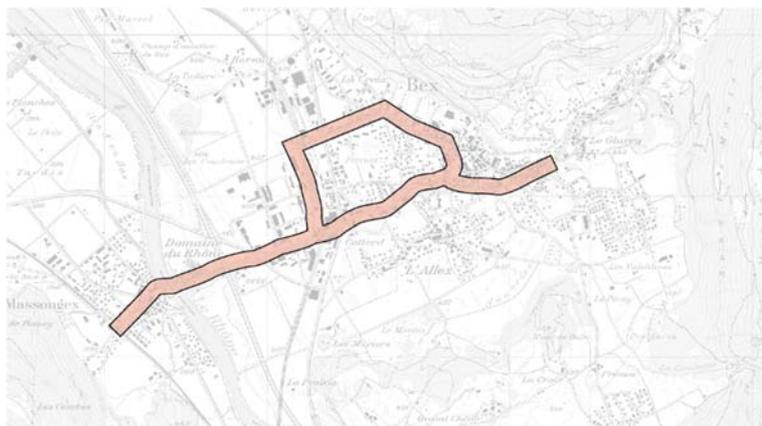
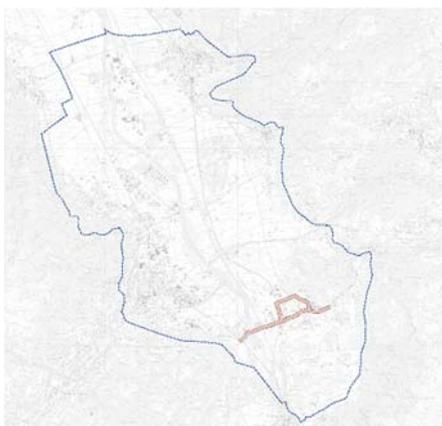
Coûts : 930'000.-

Instances responsables :

Bex, Massongex

Autres instances concernées :

Cantons (Rhône 3), OFROU



Mesure

Situation actuelle

Côté Bex, la route longeant l'Avançon (rue du Simplon / route de Massongex / domaine du Rhône) relie directement le centre-ville de Bex au Rhône et au village de Massongex (passerelle sur le Rhône). Elle présente localement des faiblesses au niveau de la sécurité et de la cohabitation avec les deux-roues légers (transit local, desserte de la zone industrielle, franchissement des axes cantonaux).

La gare de Bex n'est pas directement connectée aux berges du Rhône, ainsi l'itinéraire envisagé passe par cette interface et la route Vanel pour assurer cette liaison et rejoindre la route de Massongex.

L'itinéraire cyclable Suisse Mobile emprunte la RC21 et la route de Magny, ce qui ne constitue pas un tracé attractif et sûr.

La rue du Simplon, entrée sud de la ville de Bex, traverse des secteurs urbanisés mixtes. C'est également la route d'accès à la route de Gryon permettant d'atteindre la station de Villars-sur-Ollon. Le trafic y est important compte tenu du site traversé (8'050 vhc./j., données 2010). La rue du Simplon n'est pas équipée pour le vélo.

Sur le haut du bourg, le quai de l'Avançon supporte un trafic important (accès à Gryon et Villars). La chaussée est très étroite et en légère montée, avec la présence du train et de trottoirs franchissables. Une solution doit être trouvée pour les vélos (itinéraire Suisse Mobile).

Côté Massongex, l'itinéraire emprunte la passerelle et poursuit jusqu'à la gare de Massongex. Le parcours emprunté est déjà en zone 30 et ne nécessitera pas de modification, à l'exception de la route de la Gare. Pour ce dernier tronçon, une coordination est nécessaire avec la mesure 7.3 : réaménagement de la route cantonale en traversée de Massongex.

Objectifs

- Rendre sûre et attractive la liaison de mobilité douce entre Bex et l'itinéraire national cyclable le long du Rhône (déplacements quotidiens et de loisirs).
- Améliorer l'accès aux gares de Bex et de Massongex.
- Offrir un itinéraire sûr et attractif pour l'ensemble des usagers, notamment sur l'itinéraire cyclable Suisse Mobile.
- Améliorer la sécurité et l'attractivité de l'axe d'entrée sud de la ville pour tous les usagers, notamment les cyclistes et les piétons.
- Maîtriser les vitesses de circulation et les nuisances liées au trafic.
- Sur le quai de l'Avançon, il s'agit de sécuriser les vélos et d'assurer la continuité du cheminement le long de la rivière, d'autant plus qu'il s'agit d'un tronçon de l'itinéraire Suisse Mobile.

Description

La route de Massongex / domaine du Rhône est ponctuellement réaménagée de manière à sécuriser les cheminements piétons et cyclistes. Les secteurs les plus sensibles sont la descente depuis le centre-ville (rue du Simplon), le secteur longeant la zone d'activités (route de Massongex) et les deux franchissements des routes cantonales. Le franchissement de la RC302 en particulier devra être très soigné compte tenu des charges de trafic importantes et de la proximité de la jonction autoroutière.

Le tracé de l'itinéraire cyclable Suisse Mobile est modifié. Il emprunte la route de Massongex et la rue du Simplon réaménagées.

Le projet sur la rue du Simplon prévoit le réaménagement complet de l'espace public de la rue tirant partie des espaces latéraux et intégrant les espaces privés à usage public. Le parti retenu consiste à mieux partager l'espace entre les différents usagers et entre les différents modes de transport afin de réduire la vitesse du trafic automobile et d'assurer la sécurité et le confort de tous les usagers. Le détail de l'aménagement reste à préciser.

Sur le quai de l'Avançon, l'espace restreint ne permet pas d'envisager des pistes cyclables. Des solutions de modération de vitesse sont favorisées, ainsi que la valorisation de la rue parallèle (rue de la Servannaz).

Dans le secteur de la gare de Bex, le passage des voies est sécurisé afin de garantir un itinéraire sûr pour les usagers, toutefois, le détail de l'aménagement est à préciser.

Le détail des aménagements doit encore être précisé, toutefois, cette mesure est la continuité des mesures MD7 et MD8 du PA2 validées par la Confédération. Elle est également en cohérence avec la reconstruction prévue de la passerelle dans le cadre du projet "Rhône 3".

Opportunité

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des modes de transports non motorisés pour les déplacements quotidiens et de loisirs. L'aménagement d'itinéraires modes doux principaux permettant de relier les centralités à l'axe majeur du réseau de mobilité douce qu'est le Rhône permet de répondre à cet objectif, tout en réalisant des espaces publics de qualité sont de plus en plus assimilés à un gage de qualité de vie. Le développement d'une agglomération permet une approche concertée de l'évolution souhaitée pour le territoire. Cela permet d'intégrer dans des mesures communes tant des enjeux propres à la thématique de la mobilité, qu'à celle de l'urbanisation ou encore du paysage. L'opportunité de mener une réflexion croisée permet alors d'aboutir à des synergies d'autant plus intéressantes et de renforcer les différents itinéraires envisagés.

Utilité

CE1 : Contribue à encourager l'utilisation de la mobilité douce pour les déplacements quotidiens et de loisirs.

CE2 : Renforce l'attractivité du centre-ville comme lieu d'habitat et de travail,
Renforce les liaisons de mobilité douce entre Bex et les autres communes de l'agglomération, contribuant ainsi à assurer une desserte multimodale des zones urbanisées.

CE3 : Améliore, par la réorganisation des circulations et la modération du trafic, la sécurité de tous les usagers.

CE4 : Diminue le trafic et les vitesses sur cet axe, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

2018

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2019-2022

Date prévue de la mise en service : 2019-2022

Financement

Coûts estimés : 930'000.-

Cantons : 0%

Demande de cofinancement : oui

Communes : 100%

Besoin de coordination

Mesures paysage / environnement

P-R3

Mesures urbanisation

CV, PA, PH-3

Mesures mobilité

2.1, 3.1, 7.3, 7.12, 9.1, 9.7

1

6.5.

6153.2.037

Priorité : B

Maturité : 1

Liaison de mobilité douce entre Ollon, le Rhône et Muraz

Paquet : P6. Liaisons MD de rabattement des localités vers le Rhône

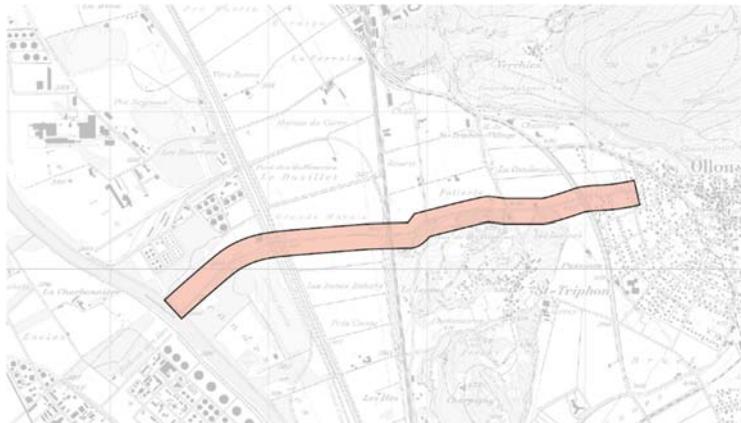
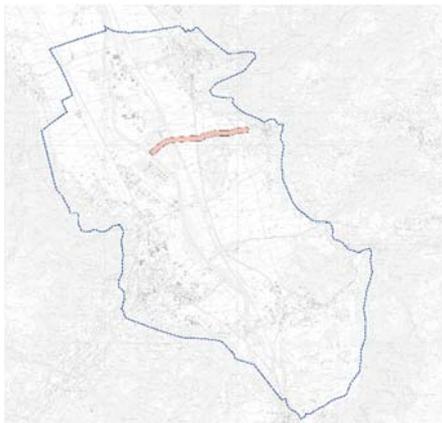
Coûts : 300'000.-

Instances responsables

Ollon

Autres instances concernées

Cantons (Rhône 3)

**Mesure****Situation actuelle**

L'itinéraire retenu relie directement le centre du village d'Ollon au Rhône par la route de Chesselaz. Bien que peu chargée, cette dernière dessert le village et les zones d'activités de Saint-Triphon et nécessite quelques aménagements ponctuels pour améliorer la sécurité et le confort des cyclistes. Le dernier tronçon entre la route Industrielle et les rives du Rhône doit être aménagé sur la bande de domaine public disponible.

Actuellement, il n'existe aucun franchissement du Rhône entre Ollon et Collombey-Muraz.

Sur la rive gauche, l'itinéraire retenu relie directement le village de Muraz au Rhône par la route de la Raffinerie, qui ne comporte aujourd'hui ni trottoir, ni bande cyclable. Un axe parallèle (route de Chanrion) pourrait être retenu pour la liaison (solution de rechange à envisager).

Objectifs

- Rendre sûre et attractive la liaison de mobilité douce entre Ollon et l'itinéraire national cyclable le long du Rhône (déplacements quotidiens et de loisirs).
- Offrir une nouvelle liaison directe et hors trafic entre Ollon et Muraz, mais aussi une liaison de qualité et sûre entre la zone industrielle de Collombey-Muraz et celle d'Aigle de part et d'autre du Rhône.

Description

Des aménagements ponctuels permettent de sécuriser la route de Chesselaz, notamment aux abords de la zone d'activités. Après le franchissement de la route Industrielle, à traiter avec soin, il y aura lieu de construire un cheminement le long de la gouille du Duzillet.

Le projet Rhône 3 prévoit la reconstruction et l'ouverture à la mobilité douce de la passerelle technique existante située en prolongement de cet itinéraire.

Sur la rive gauche, la route de la Raffinerie est équipée de bandes cyclables. Cette partie a fait l'objet d'une mesure dans le cadre du PAz (mesure MD5) et a été validée par la Confédération. Toutefois, la traversée de la route cantonale et de la zone industrielle de Collombey-le-Grand est à traiter avec soin. Le dernier tronçon reliant la route de la Raffinerie aux rives du Rhône est construit en lisière du secteur arborisé. Un axe parallèle (route de Chanrion) pourrait être retenu pour la liaison (solution de rechange à envisager).

Le détail des aménagements doit encore être précisé en lien avec ceux prévus pour la route de la Raffinerie dans le cadres de ChablaisAgglo 2.

Opportunité

La création d'un nouveau franchissement dans le cadre du projet Rhône 3 permet d'offrir de nouvelles possibilités pour la mobilité douce. Elle rend le réseau plus attractif.

Sur rive droite, cette nouvelle liaison constitue un itinéraire direct et attractif entre Ollon, la zone de loisir du Duzillet et la liaison principale, le long du Rhône, qui permet de relier entre elles les différentes communes de l'agglomération.

Sur rive gauche, cette nouvelle liaison constitue un itinéraire direct et attractif entre Muraz, sa zone résidentielle, la zone industrielle de Collombey-le-Grand et la liaison principale, le long du Rhône.

Utilité

CE1 : Contribue à encourager l'utilisation de la mobilité douce pour les déplacements quotidiens et de loisirs.

CE2 : Renforce les liaisons de mobilité douce entre Ollon et les autres communes de l'agglomération, de même pour Collombey-Muraz, contribuant ainsi à assurer une desserte multimodale des zones urbanisées.

CE3 : Améliore la sécurité des usagers les plus vulnérables en leur offrant un axe attractif pour eux loin du trafic motorisé dense.

CE4 : Réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en favorisant les modes de déplacement non polluants.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

2021

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2023

Date prévue de la mise en service : 2023

Financement

Coûts estimés : 300'000.-

Demande de co-financement : oui

Cantons : 0%

Communes : 100%

Besoin de coordination

Mesures paysage / environnement

P-R3

Mesures urbanisation

PH-4

Mesures mobilité

MS9, 2.2, 3.1, 4.4

5.5 Gestion des déplacements individuels motorisés

7.1

6153.2.091

Priorité : A

Maturité : 2

Réaménagement du centre-ville de Monthey

Paquet : P7. Aménagements routiers multimodaux en localité

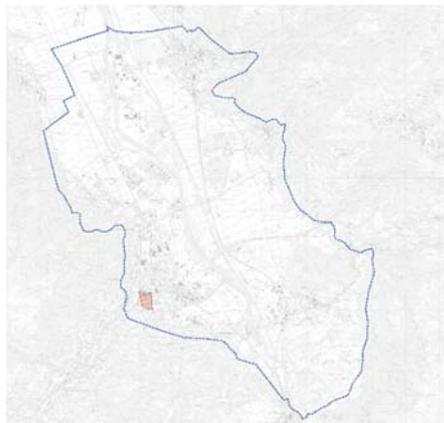
Coûts : 7'000'000.-

Instances responsables :

Monthey

Autres instances concernées :

SRTCE VS



Mesure

Situation actuelle

Le centre-ville de Monthey est traversé par un trafic important (11'400 vhc./j., données 2010). Ce trafic est favorisé par une voirie confortable pour les véhicules individuels motorisés qui peuvent transiter par le centre de la ville sans "contraintes".

Objectifs

- Participer à la diminution du trafic de transit à travers la ville par un aménagement de qualité, dissuasif en termes de temps de parcours.
- Requalifier le site de manière à y améliorer la qualité de vie et à renforcer la sécurité de tous les usagers.
- Réduire les nuisances liées au trafic tout en maintenant la fonctionnalité actuelle de l'axe routier cantonal.

Description

Actuellement, les travaux de réaménagement dans le centre-ville sont terminés dans le secteur de la gare, notamment sur l'avenue de la gare et la rue du Midi.

Les rues adjacentes sont en voie de réaménagement (rue de Venise, avenue de l'Industrie).

Le réaménagement du centre-ville et en particulier le schéma de circulation, seront coordonnés avec la nouvelle organisation du stationnement (nouveaux parkings), dans l'optique de limiter le trafic parasite.

Opportunité

Le projet d'agglomération du Chablais vise à favoriser le développement de l'habitat et des activités dans les centres. Une amélioration de la qualité spatiale des espaces publics contribue à leur attractivité.

Le projet d'agglomération vise également à améliorer la sécurité de tous les usagers et à favoriser le développement des mobilités douces. Le réaménagement de l'avenue de la gare/rue du Midi permettra d'atteindre ces objectifs.

Utilité

CE1 : Améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces,
Favorise la circulation des transports publics routiers.

CE2 : Renforce l'attractivité du centre-ville comme lieu d'habitat et de travail.

CE3 : Améliore, par la réorganisation des circulations et la modération du trafic, la sécurité de tous les usagers.

CE4 : Réduit les nuisances liées au trafic tout en maintenant la fonctionnalité actuelle de l'axe routier cantonal.

Réalisation**Calendrier de remise de l'avant-projet**

2019

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2019

Date prévue de la mise en service : 2021

Financement

Coûts estimés : 7'000'000.-

Demande de cofinancement : oui

Cantons : 0%

Communes : 100%

Besoin de coordination**Mesures paysage / environnement**

-

Mesures mobilité

GM-4, 1.1, 1.3, 1.5, 3.1, 4.2, 6.3, 10.2, 10.3

Mesures urbanisation

CV

7.2

6153.2.001/06

Priorité : A

Maturité : 2

Réaménagement du centre-ville d'Aigle

Paquet : P7. Aménagements routiers multimodaux en localité

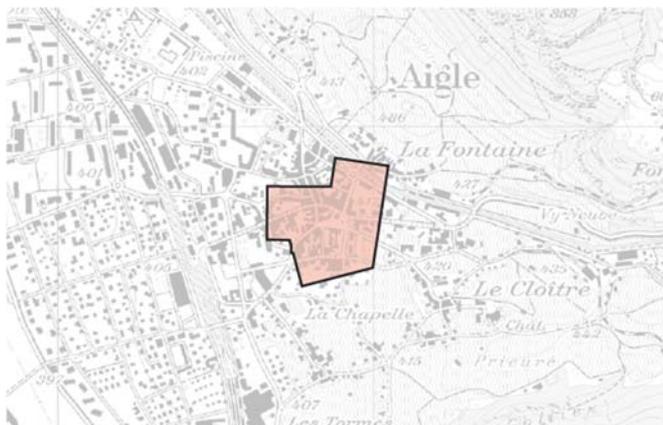
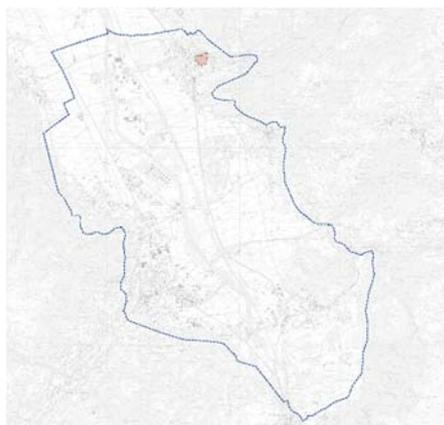
Coûts : 11'000'000.-

Instances responsables :

Aigle

Autres instances concernées :

DGMR VD



Mesure

Situation actuelle

Aujourd'hui, une partie du centre-ville d'Aigle est en cours de réaménagement toutefois des secteurs clés nécessitent des modifications dont la rue de la Gare, la rue Colomb, l'avenue du Cloître et celle des Ormonts. En effet, la première est traversée par un trafic important (env. 10'000 vhc./j., données 2010). Son aménagement n'est pas compatible avec le site traversé. De plus, la présence de places de stationnement à proximité immédiate du centre-ville favorisent le trafic automobile au centre d'Aigle.

L'avenue des Ormonts, quant à elle constitue l'entrée Est de la ville d'Aigle. La charge de trafic y est, en 2015, de 5'700 vhc./j. La ligne TPC Aigle-Leysin circule également sur cet axe. L'aménagement actuel, peu convivial, favorise la vitesse du trafic automobile au détriment de la sécurité et du confort des autres usagers.

Objectifs

- Améliorer le confort et la sécurité de tous les usagers et notamment les usagers de mobilité douce,
- Améliorer la qualité de l'espace public.

Description

Le projet vise à redynamiser le centre-ville en redonnant plus de la place aux piétons et mobilités douces tout en réduisant les largeurs de chaussée et en réorganisant le stationnement.

Le projet concerne la place du Marché et les 6 rues qui y convergent (rue de la Gare, rue du Collège, avenue des Ormonts, avenue Chevron, avenue du Cloître, rue Plantour). Le projet règle les conflits entre train (Ligne Aigle-Leysin), voiture, stationnement et piétons, notamment sur la rue de la Gare et l'avenue des Ormonts en donnant la priorité aux transports publics (mise en site propre sur l'avenue des Ormonts).

7.3

6153.2.011

Priorité : B

Maturité : 1

Réaménagement de la route cantonale en traversée de Massongex

Paquet : P7. Aménagements routiers multimodaux en localité

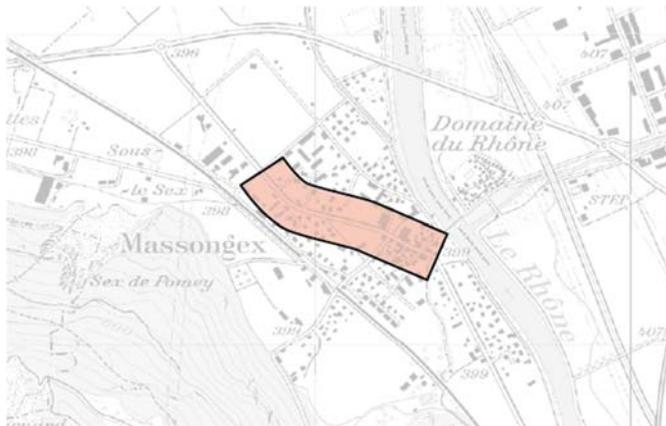
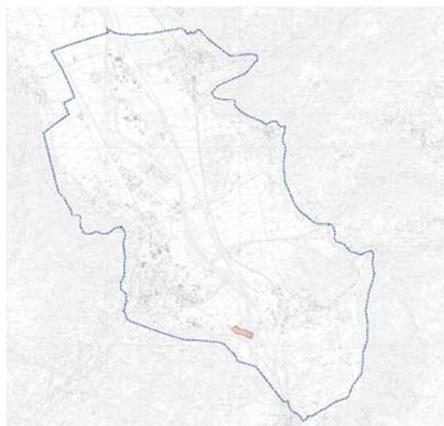
Coûts : 1'000'000.-

Instances responsables

SRTCE VS

Autres instances concernées

Massongex

**Mesure****Situation actuelle**

La route cantonale en traversée du village (route du Chablais) a été partiellement réaménagée et sécurisée dans les années 2000 (date à préciser). Un trafic de transit significatif (7'400 vhc./j. données 2014) continue cependant à utiliser cet axe au lieu de l'autoroute.

Objectifs

- Reporter une partie du trafic de transit sur l'autoroute.
- Améliorer la sécurité dans la traversée du village.
- Améliorer le confort des cyclistes et des piétons.
- Réduire les nuisances liées au trafic tout en maintenant la fonctionnalité actuelle de l'axe routier cantonal.

Description

A l'intérieur du village, la route cantonale est réaménagée. Du point de vue urbain, elle est "intégrée" à l'espace public signifiant à l'automobiliste qu'il est "invité" à traverser le village tranquillement en respectant les habitants et les autres usagers du site. L'espace réservé aux automobilistes est réduit au profit des piétons et des deux-roues dans les limites de la réserve d'un gabarit suffisant pour garantir la fonctionnalité actuelle de l'axe routier cantonal. Le fonctionnement de la route cantonale du point de vue de sa capacité est toutefois garanti. Le détail de l'aménagement doit encore être précisé.

Opportunité

Le projet d'agglomération du Chablais vise à favoriser le développement de l'habitat et des activités dans les centres et dans les villages existants. Une amélioration de la qualité spatiale des espaces publics contribue à leur attractivité.

Le projet d'agglomération vise également à améliorer la sécurité de tous les usagers et à favoriser le développement des mobilités douces. Le réaménagement proposé contribuera à atteindre ces objectifs.

La diminution du trafic de transit, reporté sur l'autoroute, va également dans le sens des objectifs du projet d'agglomération.

Utilité

CE1 : Améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces.

CE2 : Renforce l'attractivité du centre-village comme lieu d'habitat et de travail
Diminue la césure provoquée par la route cantonale.

CE3 : Améliore, par la réorganisation des circulations et la modération du trafic, la sécurité de tous les usagers.

CE4 : Réduit les nuisances liées au trafic tout en maintenant la fonctionnalité actuelle de l'axe routier cantonal.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

2020

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2024

Date prévue de la mise en service : 2025

Financement

Coûts estimés : 1'000'000.-

Demande de cofinancement : oui

Cantons : A compléter

Communes : A compléter

Besoin de coordination

Mesures paysage / environnement

-

Mesures mobilité

3.1, 9.7

Mesures urbanisation:

-

7.4

6153.2.010

Priorité : B

Maturité : 1

Réaménagement de la route cantonale entre Collombey et Monthey

Paquet : P7. Aménagements routiers multimodaux en localité

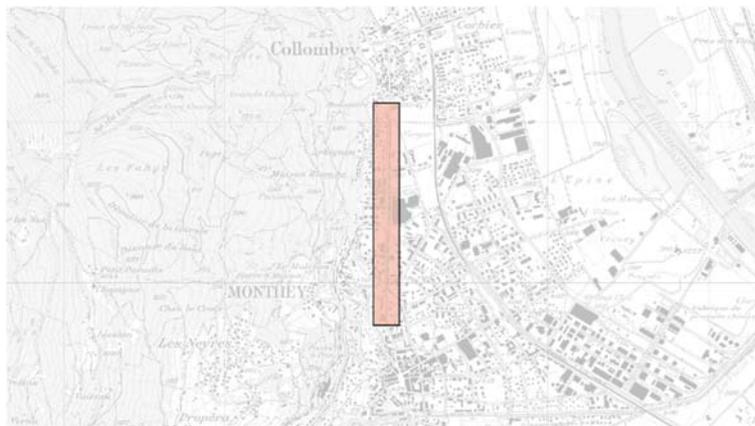
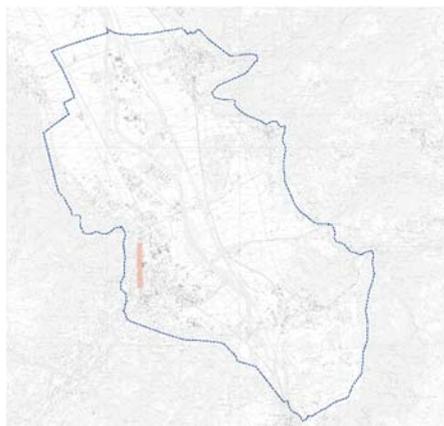
Coûts : 2'500'00.-

Instances responsables :

SRTCE VS

Autres instances concernées :

Monthey, Collombey-Muraz



Mesure

Situation actuelle

L'axe avenue de France - route de Collombey - route des Dents-du-Midi est l'un des plus chargés de l'agglomération (11'000 vhc./j., données 2015). L'aménagement, aujourd'hui très routier, favorise les vitesses excessives au détriment de la sécurité des autres usagers. La perméabilité transversale de cet axe est mauvaise, notamment pour les piétons et les cyclistes. L'effet de coupure spatiale et fonctionnelle est important.

Objectifs

- Créer un axe d'entrée en ville structurant, sûr et confortable pour tous les usagers.
- Améliorer la sécurité et la convivialité de l'axe pour tous les usagers.
- Offrir la priorité aux transports publics routiers d'agglomération tout en garantissant l'accès au trafic automobile à destination du centre-ville.
- Reporter une partie du trafic de transit sur l'autoroute.

Description

L'axe entre Collombey-Muraz et Monthey est réaménagé en boulevard urbain. Le projet consiste à restructurer cet axe en renforçant son caractère d'entrée de ville. L'espace est réaffecté pour les différents usagers, les piétons et les cyclistes se déplaçant en site propre ou protégé. Les cheminements et traversées piétons sont sécurisés. Les bus d'agglomération s'arrêtent sur voirie. Lorsque cela est possible, ils bénéficient de voies d'accès prioritaires aux abords des carrefours. Le détail de l'aménagement doit encore être précisé en relation, notamment, avec le nouveau pôle de développement prioritaire.

Cette liaison emprunte en partie un itinéraire IVS. Une coordination est assurée afin de conserver ce patrimoine particulier.

Opportunité

Le projet d'agglomération du Chablais vise à favoriser le développement de l'habitat et des activités dans les centres. Le réaménagement des axes d'entrée en ville renforce le caractère urbain du centre-ville et contribue ainsi à en améliorer l'attractivité.

Le projet d'agglomération vise également à améliorer la sécurité de tous les usagers, à favoriser le développement des mobilités douces dans les limites de la réserve de gabarit suffisant pour garantir la fonctionnalité actuelle des axes routiers du réseau cantonal et à améliorer la circulation des transports publics. Le réaménagement proposé contribuera à atteindre ces objectifs.

Utilité

CE1 : Améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces; favorise la circulation des transports publics routiers.

CE2 : Renforce l'attractivité du centre-ville comme lieu d'habitat et de travail.

CE3 : Améliore la sécurité de tous les usagers

CE4 : Réduit les nuisances liées au trafic tout en maintenant la fonctionnalité actuelle de l'axe routier cantonal.

Réalisation**Calendrier de remise de l'avant-projet**

2020

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2025

Date prévue de la mise en service : 2027

Financement

Coûts estimés : 2'500'000.-

Demande de cofinancement : oui

Cantons : 1'300'000.-

Communes : 1'200'000.-

Besoin de coordination**Mesures paysage / environnement**

-

Mesures mobilité

1.5, 3.1, 4.2

Mesures urbanisation

CV, PM-6

7.5.

6153.2.013

Priorité : B

Maturité : 1

Réaménagement de la route cantonale en traversée de Collombey-Village

Paquet : P7. Aménagements routiers multimodaux en localité

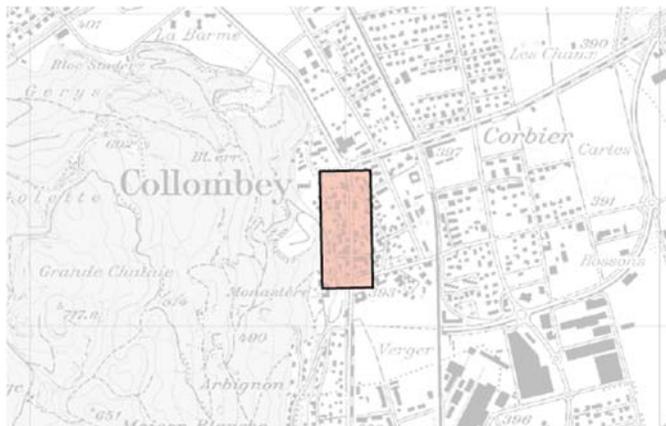
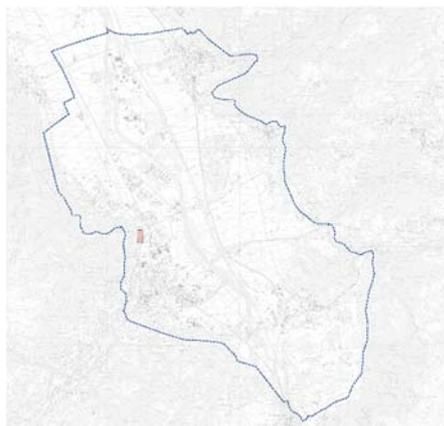
Coûts : 600'000.-

Instances responsables

SRTCE VS

Autres instances concernées

Collombey-Muraz



Mesure

Situation actuelle

La ligne de chemin de fer AOMC circule sur la route cantonale sur toute la traversée du village. Dans son secteur central, elle est intégrée à la route, en site banal, longeant le trottoir est (rue des Dents-du-Midi). Pour croiser un véhicule lourd, le trafic circule sur les voies. Le trafic traversant quotidiennement le village est très important (10'600 vhc./j., données 2010). La sécurité perçue des deux-roues est mauvaise ce qui incite de nombreux cyclistes à circuler sur les trottoirs.

Le projet de déplacement du tracé du chemin de fer AOMC peut être mis à profit pour améliorer la situation.

Objectifs

- Améliorer la sécurité de tous les usagers.
- Réduire les nuisances liées au trafic tout en maintenant la fonctionnalité actuelle de l'axe routier cantonal.
- Profiter du déplacement de la ligne AOMC pour améliorer le confort des cyclistes et des piétons.
- Assurer une circulation fluide et prioritaire des transports publics routiers.
- Reporter une partie du trafic de transit sur l'autoroute.

Description

A l'intérieur du village, la route cantonale est réaménagée. Du point de vue urbain, elle est "intégrée" à l'espace public signifiant à l'automobiliste qu'il est "invité" à traverser le village tranquillement en respectant les habitants et les autres usagers du site. L'espace libéré par l'AOMC est mis à profit pour améliorer la circulation des transports publics routiers et le confort et la sécurité des piétons et des deux-roues. L'espace réservé aux automobilistes est réduit au profit des piétons dans les limites de la réserve d'un gabarit suffisant pour garantir la fonctionnalité actuelle de l'axe routier cantonal.

Cette liaison emprunte en partie un itinéraire IVS. Une coordination est assurée afin de conserver ce patrimoine particulier.

Opportunité

Le projet d'agglomération du Chablais vise à favoriser le développement de l'habitat et des activités dans les centres et dans les villages existants. Une amélioration de la qualité spatiale des espaces publics contribue à leur attractivité.

Le projet d'agglomération vise également à améliorer la sécurité de tous les usagers et à favoriser le développement des mobilités douces. Le réaménagement proposé contribuera à atteindre ces objectifs.

La diminution du trafic de transit, reporté sur l'autoroute, va également dans le sens des objectifs du projet d'agglomération.

Utilité

CE1 : Améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces; favorise la circulation des transports publics routiers.

CE2 : Renforce l'attractivité du centre-village comme lieu d'habitat et de travail.
Diminue la césure provoquée par la route cantonale.

CE3 : Améliore, par la réorganisation des circulations et la modération du trafic, la sécurité de tous les usagers.

CE4 : Réduit les nuisances liées au trafic tout en maintenant la fonctionnalité actuel de l'axe routier cantonal.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

2020

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2025

Date prévue de la mise en service : 2027

Financement

Coûts estimés : 600'000.-

Demande de cofinancement : oui

Cantons : 300'000.-

Communes : 300'000.-

Besoin de coordination

Mesures paysage / environnement

-

Mesures mobilité

1.5, 3.1, 4.2

Mesures urbanisation

CV,

7.6

6153.2.014

Priorité : A

Maturité : 1

Réaménagement de la route cantonale en traversée de Muraz

Paquet : P7. Aménagements routiers multimodaux en localité

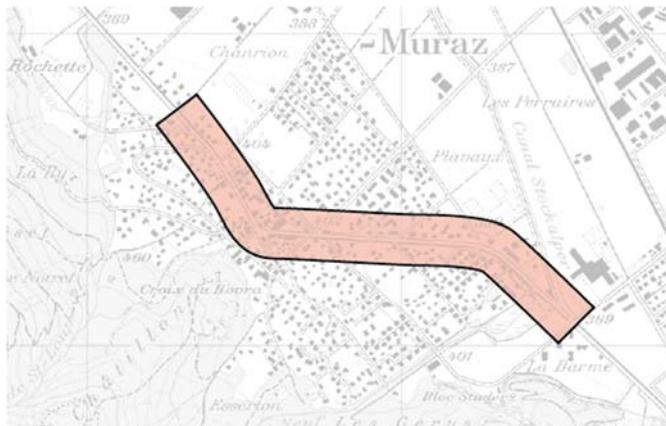
Coûts : 2'000'000.-

Instances responsables

SRTCE VS

Autres instances concernées

Collombey-Muraz

**Mesure****Situation actuelle**

La route cantonale sépare le centre du village des zones résidentielles situées au bas du village. Son aménagement, favorisant le trafic de transit, et l'importance du trafic (9'700 vhc./j., données 2015) créent une coupure importante et incitent à des vitesses élevées. Dans le secteur central de la traversée, les trottoirs sont ponctuellement étroits et la route n'est pas équipée de bandes cyclables.

Objectifs

- Améliorer la sécurité de tous les usagers.
- Réduire les nuisances liées au trafic tout en maintenant la fonctionnalité actuelle de l'axe routier cantonal.
- Améliorer le confort des cyclistes et des piétons.
- Reporter une partie du trafic de transit sur l'autoroute.

Description

A l'intérieur du village, la route cantonale est réaménagée. Du point de vue urbain, elle est "intégrée" à l'espace public signifiant à l'automobiliste qu'il est "invité" à traverser le village tranquillement en respectant les habitants et les autres usagers du site. L'espace réservé aux automobilistes est réduit au profit des piétons et des vélos dans les limites de la réserve d'un gabarit suffisant pour garantir la fonctionnalité actuelle de l'axe routier cantonal. Le fonctionnement de la route cantonale du point de vue de sa capacité est garanti. Le détail de l'aménagement doit encore être précisé, cependant une piste cyclable doit être aménagée. En terme de MD, le cas échéant, un itinéraire alternatif à l'utilisation de la RC302 devra être envisagé.

Opportunité

Le projet d'agglomération du Chablais vise à favoriser le développement de l'habitat et des activités dans les centres et dans les villages existants. Une amélioration de la qualité spatiale des espaces publics contribue à leur attractivité.

Le projet d'agglomération vise également à améliorer la sécurité de tous les usagers et à favoriser le développement des mobilités douces. Le réaménagement proposé contribuera à atteindre ces objectifs.

La diminution du trafic de transit, reporté sur l'autoroute, va également dans le sens des objectifs du projet d'agglomération.

Utilité

CE1 : Améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces; favorise la circulation des transports publics routiers.

CE2 : Renforce l'attractivité du centre-village comme lieu d'habitat et de travail; diminue la césure provoquée par la route cantonale.

CE3 : Améliore, par la réorganisation des circulations et la modération du trafic, la sécurité de tous les usagers.

CE4 : Réduit les nuisances liées au trafic tout en maintenant la fonctionnalité actuel de l'axe routier cantonal.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

2018-

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2022

Date prévue de la mise en service : 2023

Financement

Coûts estimés : 2'000'000.-

Demande de cofinancement : oui

Cantons : 1'000'000.-

Communes : 1'000'000.-

Besoin de coordination

Mesures paysage / environnement

-

Mesures mobilité

3.1, 6.2

Mesures urbanisation

-

7.7

6153.2.015

Priorité : A

Maturité : 1

Réaménagement de la route cantonale en traversée d'Ollon

Paquet : P7. Aménagements routiers multimodaux en localité

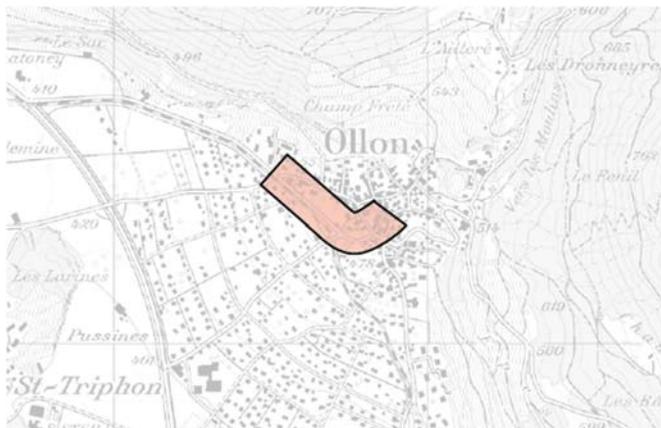
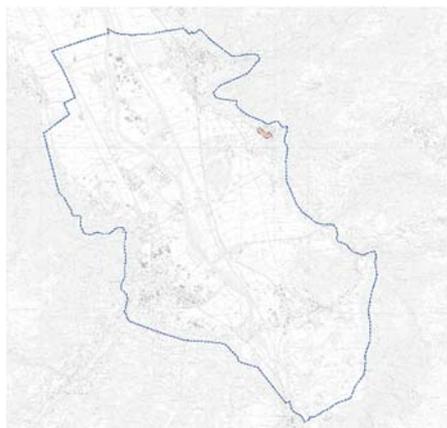
Coûts : 2'000'000.-

Instances responsables

DGMR VD, Ollon

Autres instances concernées

-



Mesure

Situation actuelle

La route cantonale sépare le village de la gare, des zones résidentielles et des équipements situés au bas du cœur historique d'Ollon. Le problème principal sur la route cantonale RC719b, traversée quotidiennement par plus de 5'200 vhc./j. (données 2010), est la vitesse pratiquée par les véhicules et, partant, la sécurité des piétons.

Objectifs

- Améliorer la sécurité de tous les usagers.
- Maîtriser les vitesses de circulation et les nuisances liées au trafic.
- Améliorer le confort des cyclistes et des piétons.

Description

A l'intérieur du village, la route cantonale est réaménagée. Du point de vue urbain, elle est "intégrée" à l'espace public signifiant à l'automobiliste qu'il est "invité" à traverser le village tranquillement en respectant les habitants et les autres usagers du site. L'espace réservé aux automobilistes est réduit au profit des piétons et des vélos dans les limites de la réserve d'un gabarit suffisant pour garantir la fonctionnalité actuelle de l'axe routier cantonal. Le fonctionnement de la route cantonale du point de vue de sa capacité est toutefois garanti. Le détail de l'aménagement doit encore être précisé, a priori une piste cyclable doit être aménagée.

Cette liaison emprunte en partie un itinéraire IVS. Une coordination est assurée afin de conserver ce patrimoine particulier.

Opportunité

Le projet d'agglomération du Chablais vise à favoriser le développement de l'habitat et des activités dans les centres et dans les villages existants. Une amélioration de la qualité spatiale des espaces publics contribue à leur attractivité.

Le projet d'agglomération vise également à améliorer la sécurité de tous les usagers et à favoriser le développement des mobilités douces. Le réaménagement proposé contribuera à atteindre ces objectifs.

Utilité

- CE1** : Améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces,
Favorise la circulation des transports publics routiers.
- CE2** : Renforce l'attractivité du centre-village comme lieu d'habitat et de travail,
Diminue la césure provoquée par la route cantonale.
- CE3** : Améliore, par la réorganisation des circulations et la modération du trafic, la sécurité de tous les usagers.
- CE4** : Diminue le trafic et les vitesses sur cet axe, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

2017

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2019

Date prévue de la mise en service : 2020

Financement

Coûts estimés : 2'000'000.-

Demande de cofinancement : oui

Cantons : 0%

Communes : 100_%

Besoin de coordination

Mesures paysage / environnement

-

Mesures mobilité

9.5

Mesures urbanisation

PH-11

7.8

Nouvelle liaison routière sous les voies CFF et le quartier Clos-Donroux à Monthey

Priorité : A

Paquet : P7. Aménagements routiers multimodaux en localité

Maturité : 2

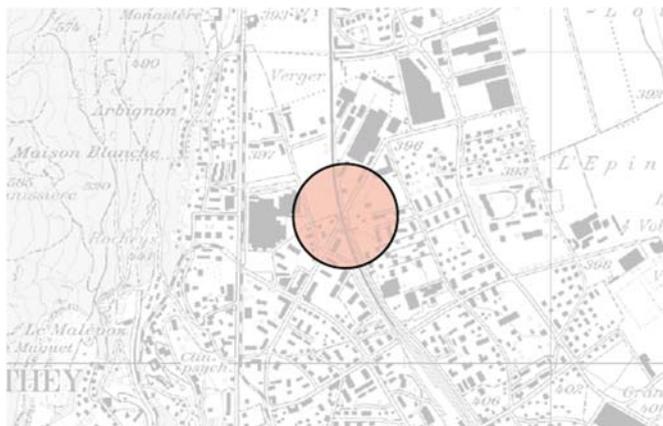
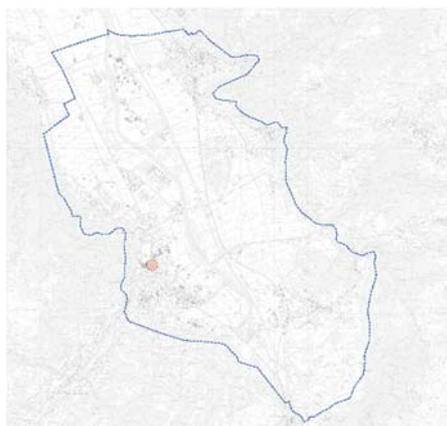
Coûts : 22'000'000.-

Instances responsables

Monthey

Autres instances concernées

CFF, SRTCE

**Mesure****Situation actuelle**

Actuellement la route cantonale de Clos-Donroux permet de relier la zone commerciale de Collombey-Muraz au centre de Monthey. Elle franchit la ligne CFF à niveau.

Le projet de requalification de la friche industrielle anciennement Giovanola prévoit la suppression du passage à niveau, rendu indispensable également par le nouveau tracé du chemin de fer AOMC, prévoyant une halte à la hauteur de ce franchissement. A terme, une halte CFF est également prévue à cet endroit.

Objectifs

- Maintenir une liaison routière entre le centre de Monthey et la zone commerciale de Collombey-Muraz.

Description

Le projet du nouveau quartier prévoit le rétablissement d'un généreux passage sous-voies pour la mobilité douce en lien avec la future interface AOMC/CFF (accès aux quais et liaison entre les quartiers).

Dans le cadre de ce projet est également prévu le rétablissement de la liaison routière entre la zone commerciale de Collombey-Muraz et le centre de Monthey. Le tracé de cette liaison de substitution reliera la route des Aunaires et la route de Collombey en passant sous le nouveau quartier et sous les voies ferrées (actuelle ligne CFF et future ligne AOMC).

Opportunité

Cette nouvelle liaison routière remplacera non seulement le franchissement par l'actuelle route cantonale de Clos-Donroux mais aussi dans une certaine mesure, le franchissement par la rue de Saint-Didier à Collombey, qui sera également supprimé dans le cadre du nouveau tracé AOMC. On rappellera aussi la suppression prévue du passage à niveau de la gare de Monthey.

Dans ce contexte, ce nouveau franchissement routier permettra, avec le dénivelé existant (et conservé) de la rue Monthéolo, de maintenir un schéma de circulation équilibré à l'échelle du périmètre urbain de Monthey et Collombey, et d'organiser une bonne accessibilité des différents quartiers dans ce secteur en fort développement.

Utilité

CE1 : Améliore l'organisation du schéma de circulation.

CE2 : Assure l'accessibilité des importants développements prévus dans ce périmètre urbain.

CE3 : Améliore la sécurité de tous les usagers.

CE4 : Réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en favorisant une organisation optimale des circulations et par un tracé souterrain.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

2016-2017

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2019

Date prévue de la mise en service : 2020

Financement

Coûts estimés : 22'000'000.-

Demande de cofinancement : oui

Cantons : 11'000'000.-

Communes : 11'000'000.-

Besoin de coordination

Mesures paysage / environnement

-

Mesures mobilité

MS1, MS6, 1.5, 4.1, 9.3

Mesures urbanisation

PM-1, PM-2, PM-7

7.9

Nouvelle liaison routière sur le chemin Pré-Loup à Monthey

Priorité : A

Paquet : P7. Aménagements routiers multimodaux en localité

Maturité : 2

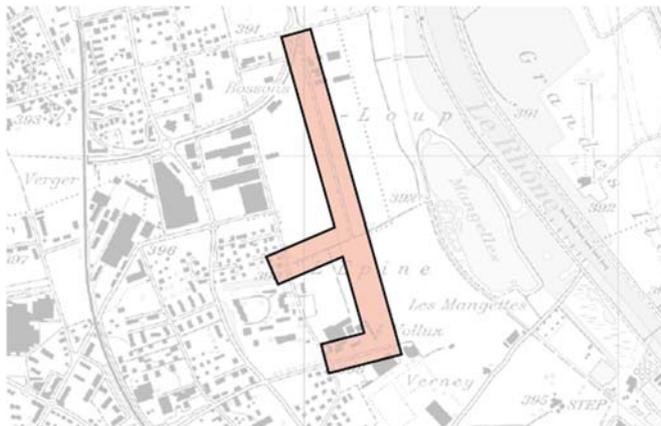
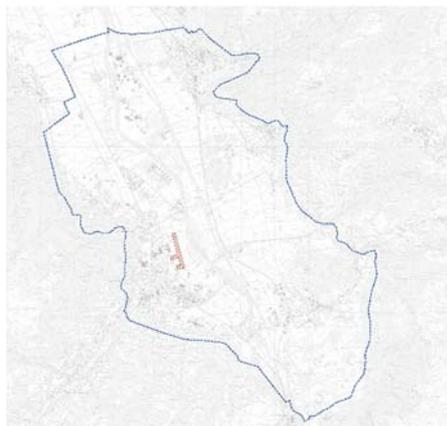
Coûts : 6'000'000.-

Instances responsables :

Monthey

Autres instances concernées :

SCA

**Mesure****Situation actuelle**

La desserte de la zone d'activités de Collombey-Muraz se fait actuellement à partir de la route de la Vallée qui permet également un accès par le nord à la Ville de Monthey, via la route des Aunaires. Ces axes supportent des charges de trafic importantes, notamment aux heures de pointe, ce qui pénalise aussi la progression des transports publics.

Objectifs

- Créer une nouvelle route d'accès par le nord à la Ville de Monthey désenclavant les quartiers de Est de la commune ainsi que les zones d'attractivités telles que la patinoire par exemple.
- Créer un axe sécurisé pour la mobilité douce notamment.

Description

La nouvelle route sera créée sur le tracé de l'actuel chemin Pré-Loup. Elle se connectera au nord au giratoire de la route de la Vallée et se raccordera au sud en deux endroits, sur le chemin de Champerfou et sur la route du Vernay. L'aménagement de cette nouvelle route devra permettre d'assurer un cheminement sécurisé pour la mobilité douce et devra être modéré afin d'éviter le trafic de transit dans ce secteur.

A moyen terme, il peut être envisagé de créer des arrêts de transports publics en lien avec le développement de ce secteur.

Le développement urbain de ce secteur devra veiller à ne pas créer de nouvelle saturation.

Opportunité

Cette mesure vise à organiser l'accessibilité des développements prévus à l'ouest de Monthey et éviter une congestion chronique des voiries existantes.

Elle permet d'améliorer la progression et la desserte des transports publics sur ce secteur.

Utilité

CE1 : Améliore l'organisation des circulations, l'accessibilité locale et la progression des transports publics.

CE2 : Améliore la desserte d'une zone d'activités et résidentielle.

CE3 : Améliore la sécurité de tous les usagers.

CE4 : Réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en favorisant les modes de déplacement non polluants.

Réalisation**Calendrier de remise de l'avant-projet**

A l'enquête

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2020

Date prévue de la mise en service : 2020

Financement

Coûts estimés : 6'000'000.-

Demande de co-financement : oui

Cantons : 0%

Communes : 100%

Besoin de coordination**Mesures paysage / environnement**

-

Mesures mobilité

1,5

Mesures urbanisation

PM-2

7.10

6153.2.017

Priorité : A

Maturité : 2

Réaménagement de la route d'Ollon en bordure d'Ollon – tronçon Bruet-Lombard

Paquet : P7. Aménagements routiers multimodaux en localité

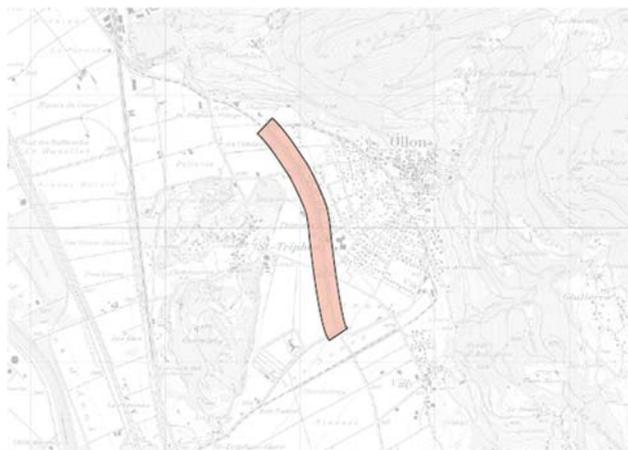
Coûts : 3'800'000.-

Instances responsables

Ollon

Autres instances concernées

DGMR VD

**Mesure****Situation actuelle**

La route cantonale d'Ollon en bordure de la commune supporte un trafic important (11'150 vhc./j., données 2015), toutefois son aménagement est un frein pour les mobilités. De plus, cet axe forme une coupure spatiale dans les cheminements modes doux notamment entre le village de Saint-Triphon et le centre scolaire d'Ollon.

Objectifs

- Améliorer la sécurité de tous les usagers.
- Améliorer le confort des cyclistes et des piétons dans ce secteur.
- Reporter une partie du trafic de transit sur l'autoroute.
- Relier la route de la Distillerie (accès au collège) à l'aménagement cyclable à venir le long de la route cantonale.

Description

Cette partie de l'axe doit être réaménagée afin de garantir une liaison sécurisée entre Ollon et plus particulièrement entre le centre scolaire et le village de Saint-Triphon.

Cette liaison emprunte en partie un itinéraire IVS. Une coordination est assurée afin de conserver ce patrimoine particulier.

Opportunité

Le réaménagement de cette partie de la route d'Ollon permet d'améliorer les connexions entre Ollon et le village de Saint-Triphon pour la mobilité douce et plus particulièrement de sécuriser ce secteur en lien avec le centre scolaire notamment.

Utilité

CE1 : Améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces.

CE2 : Assure une liaison de mobilité douce entre Ollon et le village de Saint-Triphon.

CE3 : Améliore la sécurité des piétons et des cyclistes sur un axe fortement chargé.

CE4 : Réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en favorisant les modes de déplacement non polluants.

Réalisation**Calendrier de remise de l'avant-projet**

2017

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2019

Date prévue de la mise en service : 2020

Financement

Coûts estimés : 3'800'000.-

Demande de cofinancement : oui

Cantons : 500'000.-

Communes : 3'300'000.-

Besoin de coordination**Mesures paysage / environnement**

-

Mesures mobilité

4.3, 4.4, 6.1, 6.5,

Mesures urbanisation:

PH-4

7.11

6153.2.007

Priorité : A

Maturité : 1

Réaménagement de la route d'Aigle à Bex

Paquet : P7. Aménagements routiers multimodaux en localité

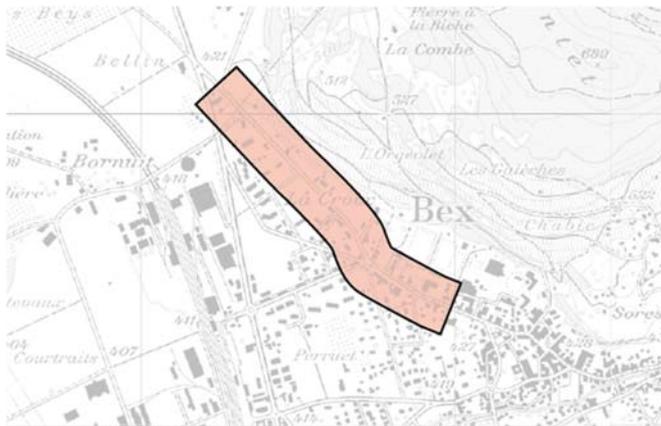
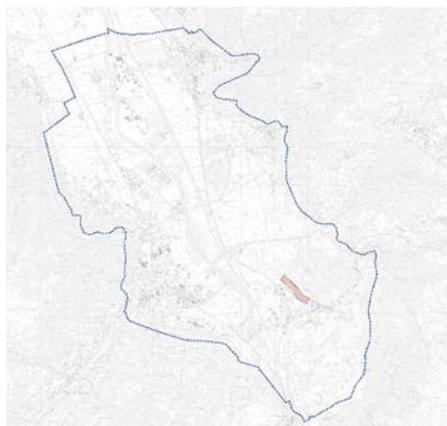
Coûts : 2'500'000.-

Instances responsables

Bex

Autres instances concernées

DGMR VD

**Mesure****Situation actuelle**

L'entrée nord de la ville de Bex traverse un quartier résidentiel appelé "La Croix / Pied du Montet".

Rectiligne, large, la route cantonale d'Aigle incite à des vitesses élevées. Elle n'est pas équipée de bandes cyclables.

Objectifs

- Inciter les automobilistes à éviter ce tronçon pour accéder au centre-ville.
- Améliorer la sécurité des cyclistes.
- Maîtriser les vitesses de circulation et les nuisances liées au trafic.

Description

L'axe route d'Aigle - avenue de la Gare permet d'accéder directement au centre-ville à partir du réseau principal (route du Grand-Saint-Bernard). La route d'Aigle, située dans un secteur essentiellement résidentiel, sera en conséquence réaménagée de manière à dissuader le trafic de transit, même local.

Axe structurant d'un quartier en développement, elle sera équipée d'infrastructures sûres et attractives à l'attention de la mobilité douce.

La réalisation de cette mesure devra être coordonnée avec le développement des plans de quartiers Sous-le-Montet.

Opportunité

Le projet d'agglomération du Chablais vise à favoriser le développement de l'habitat et des activités dans les centres ou à proximité immédiate de ceux-ci. Le déclassement de la route d'Aigle permettra d'améliorer l'attractivité de ce nouveau pôle de développement urbain.

Le projet d'agglomération vise également à améliorer la sécurité de tous les usagers et à favoriser le développement des mobilités douces. Le déclassement et le réaménagement de cet axe contribuera à atteindre ces objectifs.

Utilité

CE1 : Améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces.

CE2 : Renforce l'attractivité d'un quartier immédiatement voisin du centre-ville comme lieu d'habitat et de travail.

CE3 : Améliore la sécurité de tous les usagers

CE4 : Diminue le trafic et les vitesses sur cet axe, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

Réalisation**Calendrier de remise de l'avant-projet**

2017

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2019

Date prévue de la mise en service : 2020

Financement

Coûts estimés : 2'500'000.-

Demande de cofinancement : oui

Cantons : 0%

Communes : 100%

Besoin de coordination**Mesures paysage / environnement**

-

Mesures mobilité

3.1, 4.3, 6.4, 7.12

Mesures urbanisation

CV, PH-3

7.12.

6153.2.012

Priorité : C

Requalification de la traversée de Bex

Paquet : P7. Aménagements routiers multimodaux en localité

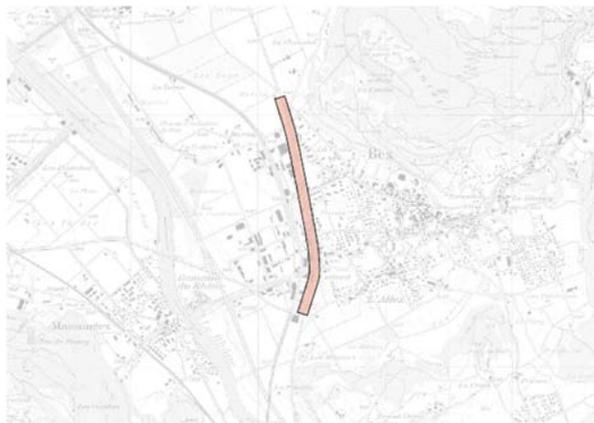
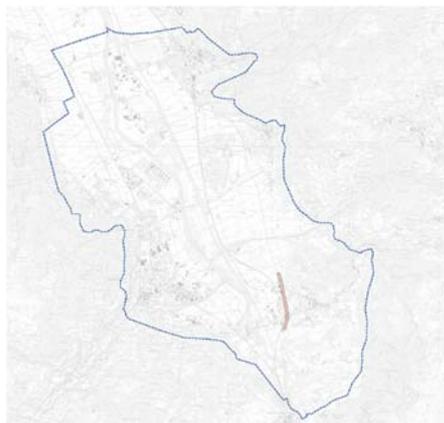
Coûts : 2'000'000.-

Instances responsables

Bex

Autres instances concernées

DGMR VD

**Mesure****Situation actuelle**

La route cantonale du Grand-Saint-Bernard sépare le centre-ville des secteurs d'urbanisation situés autour de la gare. Son aménagement, favorisant le trafic de transit, crée une coupure importante dans le milieu urbain. Les traversées piétonnes sont difficiles. Le tracé rectiligne de la route du Grand-Saint-Bernard incite à des vitesses trop élevées compte tenu du milieu traversé.

Objectifs

- Améliorer la sécurité de tous les usagers.
- Maîtriser les vitesses de circulation et les nuisances liées au trafic.
- Améliorer le confort des cyclistes et des piétons.

Description

A l'intérieur du village, la route cantonale est réaménagée. Du point de vue urbain, elle est "intégrée" à l'espace public signifiant à l'automobiliste qu'il est "invité" à traverser Bex tranquillement en respectant les habitants et les autres usagers du site. L'espace réservé aux automobilistes est réduit au profit des piétons et des deux-roues. La création d'un giratoire sur la route des Placettes est envisagé, facilitant ainsi l'accès à la zone industrielle. Cet aménagement permet également de reculer l'entrée de localité et de limiter les vitesses de circulation à 50 km/h depuis ce giratoire.

Opportunité

Le profil de la route du Grand-Saint-Bernard doit être modifié en faveur des mobilités douces et afin de réduire le trafic de transit en traversée de Bex. L'aménagement de cet axe est justifié par le caractère de pénétrante.

Utilité

CE1 : Contribue à encourager l'utilisation de la mobilité douce pour les déplacements quotidiens et de loisirs tout en les sécurisant.

CE2 : Renforce l'attractivité du centre-ville comme lieu d'habitat et de travail.

CE3 : Améliore la sécurité des piétons et des cyclistes sur un axe fortement chargé.

CE4 : Réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en favorisant les modes de déplacement non polluants.

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Après 2027

Besoin de coordination

Mesures paysage / environnement

-

Mesures urbanisation

CV

Mesures mobilité

3.1, 7.11

7.13.

6153.2.002

Priorité : C**Réaménagement du centre-ville de Bex**

Paquet : P7. Aménagements routiers multimodaux en localité

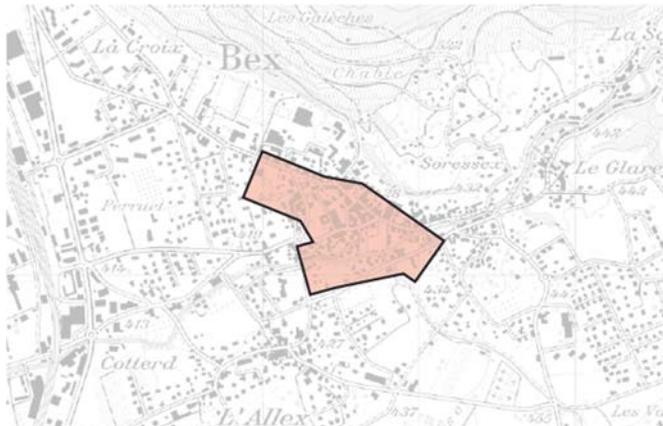
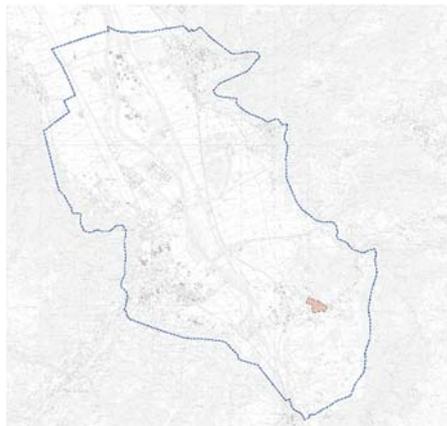
Coûts : A déterminer

Instances responsables :

Bex

Autres instances concernées :

DGMR VD

**Mesure****Situation actuelle**

La rue Centrale (route cantonale) est traversée par un trafic journalier moyen d'environ 8'050 véhicules par jour (données 2015), trafic qui peut être considéré comme excessif compte tenu des caractéristiques du site et du passage, dans ces rues étroites, des véhicules du BVB (train Bex-Villars-Bretaye). Une zone 30 a été mise en place mais n'a pu être légalisée compte tenu des vitesses pratiquées. Cet aménagement n'est de toute manière pas satisfaisant en référence à la qualité spatiale et à la vitalité du centre-ville de Bex. Les conflits entre les véhicules automobiles, le BVB, les cyclistes et les piétons sont nombreux et peuvent s'avérer dangereux.

Objectifs

- Améliorer la sécurité de tous les usagers et redonner une qualité spatiale au site afin de renforcer son attractivité et sa vitalité.
- Assurer le passage des rames du BVB.
- Maîtriser les vitesses de circulation et les nuisances liées au trafic.

Description

Le projet prévoit le réaménagement complet de la rue Centrale et de la Place du Marché. Il propose une requalification de l'espace public afin de favoriser les modes doux. Les espaces réservés au trafic automobile sont réduits de manière à diminuer la vitesse des véhicules et à donner plus d'espace aux piétons et aux cyclistes. Le stationnement est réorganisé. Le projet vise par ailleurs une requalification de la place du Marché, centre potentiellement attractif pour le commerce de détail, les habitants et les visiteurs. Le détail de l'aménagement doit encore être précisé.

Opportunité

Le projet d'agglomération du Chablais vise à favoriser le développement de l'habitat et des activités dans les centres. Une amélioration de la qualité spatiale des espaces publics contribue à leur attractivité.

Le projet d'agglomération vise également à améliorer la sécurité de tous les usagers et à favoriser le développement des mobilités douces. Le réaménagement du centre-ville permettra d'atteindre ces objectifs.

Utilité

CE1 : Améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces,

Favorise la circulation des transports publics routiers.

CE2 : Renforce l'attractivité du centre-ville comme lieu d'habitat et de travail.

CE3 : Améliore, par la réorganisation des circulations et la modération du trafic, la sécurité de tous les usagers.

CE4 : Diminue le trafic et les vitesses au centre-ville, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Après 2027

Besoin de coordination

Mesures paysage / environnement

-

Mesures urbanisation

CV, PA

Mesures mobilité

GM4, 3.1, 4.3, 6.4, 10.3, 9.1

8.1

6153.2.018

Priorité : A

Maturité : 2

Sécurisation de la route Industrielle à Ollon

Paquet : P8. Sécurisation du réseau routier principal

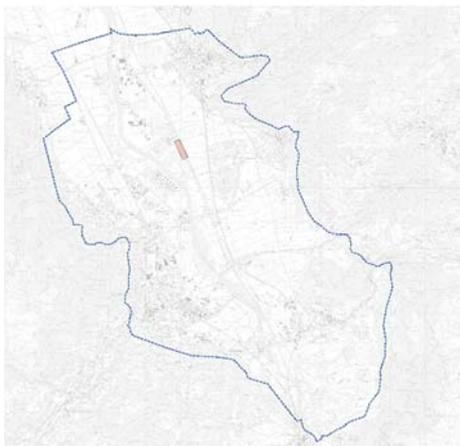
Coûts : 600'000.-

Instances responsables

Ollon

Autres instances concernées

DGMR VD



Mesure

Situation actuelle

La RC 790 dessert les zones d'activités d'Aigle longe, au sud des zones industrielles et les gouilles du Duzillet, lieu de détente important du printemps à l'automne, attractif pour l'ensemble de la région. La cohabitation avec le trafic d'accès à la zone industrielle est problématique.

Objectif

- Sécuriser la route Industrielle le long des gouilles du Duzillet.

Description

La route Industrielle est réaménagée le long de la gouille du Duzillet de manière à maîtriser les vitesses du trafic d'accès. Les cheminements piétons et cyclistes, notamment, sont sécurisés. Le stationnement le long de la route Industrielle est réorganisé.

Cet aménagement participe à favoriser l'accessibilité à la zone industrielle par la jonction autoroutière d'Aigle

Opportunité

L'aménagement proposé permet de sécuriser un secteur sensible de l'agglomération.

Il s'intègre au projet de requalification du Rhône, en cours d'élaboration.

Utilité

CE1 : Participe à favoriser l'accessibilité à la zone industrielle par la jonction autoroutière d'Aigle.

CE3 : Améliore la sécurité de tous les usagers.

CE4 : Diminue le trafic et les vitesses sur cet axe, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

2017

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2019

Date prévue de la mise en service : 2019

Financement

Coûts estimés : 600'000.-

Demande de co-financement : oui

Cantons : 90'000.-

Communes : 510'000.-

Besoin de coordination

Mesures paysage / environnement

-

Mesures mobilité

3-1,

Mesures urbanisation

-

8.2.

Capacité et sécurisation de la jonction autoroutière de Saint-Triphon

Priorité : C

Paquet : P8. Sécurisation du réseau routier principal

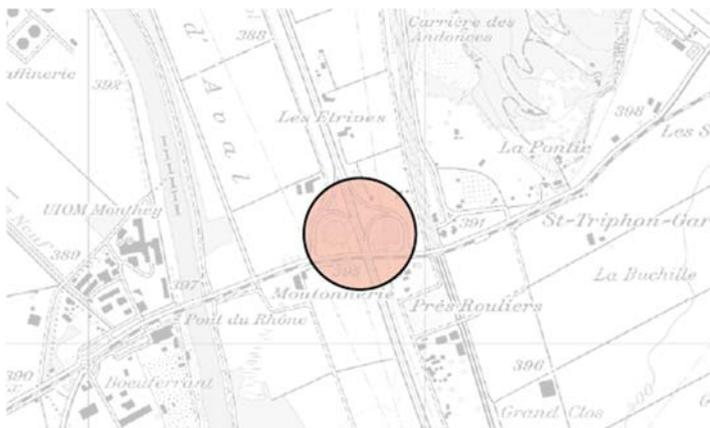
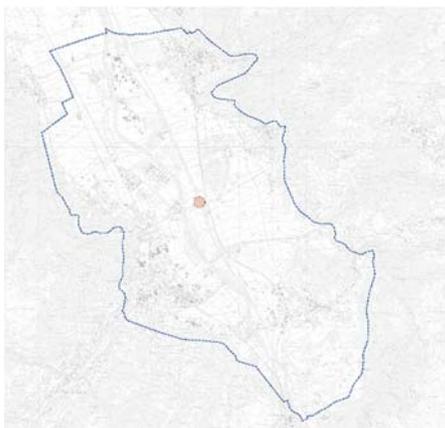
Coûts : à définir

Instances responsables

OFROU

Autres instances concernées

Ollon, Collombey-Muraz, DGMR VD



Mesure

Situation actuelle

Au niveau de la jonction de Saint-Triphon, sur la route de Saint-Triphon, 21 accidents ont été recensés entre 2011 et 2014, dont un mortel. Les charges de trafic importantes dans ce secteur (25'500 vhc./j., en 2015) et la configuration du site peuvent être des éléments augmentant les conflits entre les usagers.

Objectifs

- Sécuriser la jonction et la route de Saint-Triphon pour l'ensemble des usagers.

Description

A l'horizon 2017, la mise en place de feux de signalisation est prévue afin de sécuriser les flux au niveau de la jonction de Saint-Triphon. A l'horizon 2030, une voie supplémentaire est planifiée sur la route cantonale en direction de Collombey-Muraz. Les aménagements piétons seront maintenus voire localement améliorés. Un itinéraire alternatif est en cours d'étude pour les cyclistes.

Opportunité

L'aménagement d'un carrefour géré par des feux permet de sécuriser la zone tout en écoulant un trafic important. L'élargissement du pont sur le Rhône améliore aussi bien les capacités routières que la qualité et la sécurisation des aménagements piétons.

Utilité

CE1 : Améliore la sécurité pour l'ensemble des usagers et contribue à l'attractivité des mobilités douces.

CE3 : Améliore la sécurité de tous les usagers.

CE4 : Réduit les nuisances environnementales (bruit, air).

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

2030

Besoin de coordination

Mesures paysage / environnement

-

Mesures mobilité

4.4

Mesures urbanisation

-

5.6 Interfaces et stationnement

9.1

6153.2.031/51

Priorité : A

Maturité : 1

Interface à la gare CFF de Bex

Paquet : Pg. Interfaces

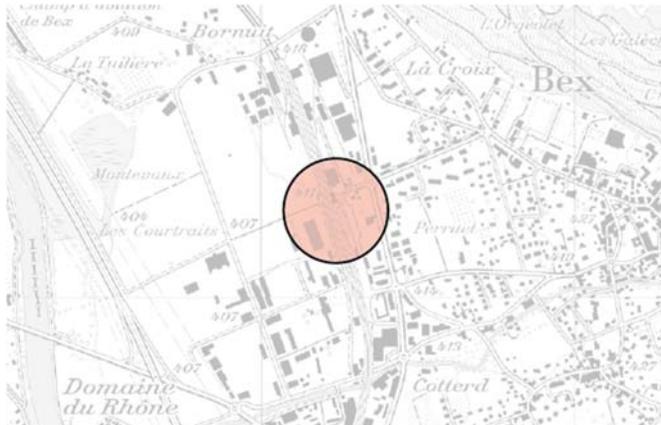
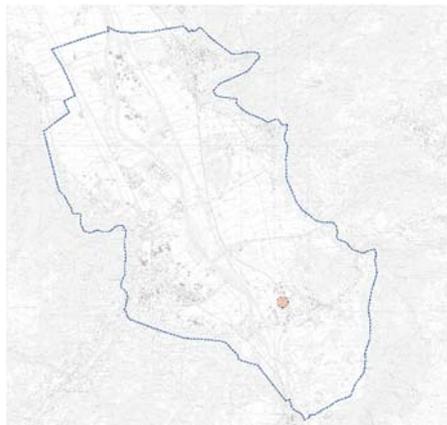
Coûts : 2'300'000.-

Instances responsables

Bex

Autres instances concernées

CFF, TPC

**Mesure****Situation actuelle**

L'interface actuelle de la gare de Bex est très sommaire et ne comprend pas un niveau d'équipement suffisant à la hauteur de la refonte du réseau de transport de l'agglomération. De plus, le passage sous-voie de la gare de Bex permet aux piétons d'accéder directement à la zone d'activités située à l'ouest des voies, mais il n'est pas équipé de rampes et n'est donc pas accessible aux vélos et aux personnes à mobilité réduite.

Objectifs

- Améliorer les conditions de correspondance en gare de Bex entre le BVB, les trains CFF, le bus d'agglomération, le bus régional.
- Améliorer l'accessibilité à tous les modes à la gare de Bex.
- Améliorer la sécurité et l'attractivité des réseaux de mobilité douce en offrant une nouvelle liaison cyclable à la hauteur de la gare CFF.
- Améliorer les services offerts aux usagers en gare de Bex.
- Proposer une offre de stationnement coordonnée avec les TP.
- Adapter l'offre P+R à l'évolution des besoins.

Description

A priori, les infrastructures suivantes seraient nécessaires :

- 1 paire de quais bus (bus d'agglomération) ;
- 1-2 places dépose-minute;
- une cinquantaine de places vélo (abri sécurisé) ;
- une trentaine de places à destination des deux-roues motorisés ;
- un espace d'accueil et de services.

Les besoins restent délicats à estimer et évolueront dans le temps. Il s'agit de prévoir des installations souples et adaptables, permettant des extensions à plus long terme.

Le projet sera déposé pour la procédure d'approbation des plans (PAP) fin 2016. Il prévoit la création d'un nouveau passage inférieur au Sud du bâtiment principal. Ce passage inférieur sera cofinancé par la commune et traversant pour assurer une accessibilité aux quais depuis la zone industrielle. Les transports publics du Chablais sont également sollicités pour modifier leurs voies et pour créer une plateforme mitoyenne avec les quais CFF. Une étude d'aménagement de la place de gare est également prévue.

Opportunité

L'amélioration du réseau de transports publics d'agglomération offre un important potentiel de report modal. Son accès est donc un enjeu majeur et les interfaces doivent permettre un accès simple et des transbordement non dissuasifs. L'aménagement des interfaces est d'importance pour l'efficacité du réseau.

En outre, situées au centre des villes et villages, ces interfaces en constituent un des lieux centraux. Leur aménagement de qualité est donc essentiel à la vie en ville.

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des modes de transport non motorisés. C'est en milieu urbain que le potentiel d'utilisation de ces modes de déplacement est le plus fort. La mesure ici proposée est donc essentielle au développement des mobilités douces.

Utilité

CE1 : Amélioration des conditions d'accès au réseau TP et de transbordement par la conception d'interfaces simples, lisibles et qualitatives.

Contribue à encourager l'utilisation de la mobilité douce pour les déplacements quotidiens.

CE2 : Renforce l'attractivité de la ville et de ses pôles urbains stratégiques pour l'habitat et pour les activités.

CE3 : Aménagements d'espaces qualitatifs favorisant la sécurité des usagers.

Augmentation du report modal et donc diminution de l'usage de la voiture en ville.

CE4 : Report modal en faveur des transports publics et donc diminution de la consommation de ressources fossiles par les voitures.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Passage inférieur : réalisé, Interface 2017 dossier PAP déposé en janvier 2017

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2021

Date prévue de la mise en service : 2022

Financement

Coûts estimés : 2'300'000

Cantons : 0%

Demande de cofinancement : oui

Communes : 100%

Besoin de coordination

Mesures paysage / environnement

-

Mesures urbanisation

PA

Mesures mobilité

MS3, MS4, 3.1, 6.4, 7.13, 10.3

9.2

6153.2.028/54

Priorité : A

Maturité : 2

Interface à la gare CFF/AOMC de Monthey

Paquet : Pg. Interfaces

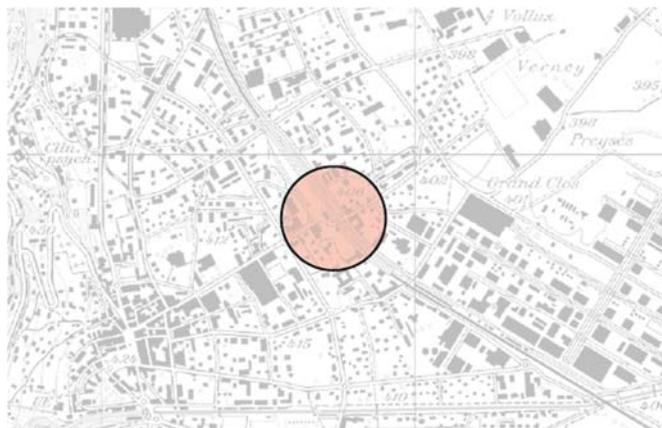
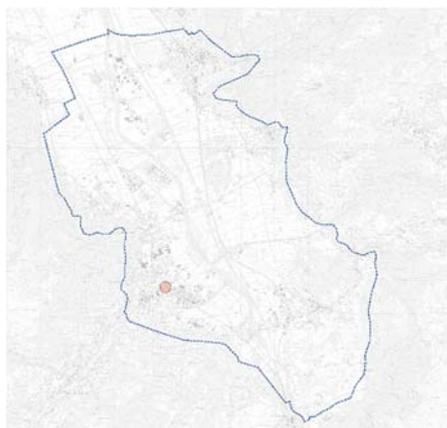
Coûts : 4'000'000.-

Instances responsables

Monthey

Autres instances concernées

CFF, TPC, SRTCE



Mesure

Situation actuelle

L'interface actuelle de la gare de Monthey est très sommaire et ne comprend pas un niveau d'équipement suffisant à la hauteur de la refonte du réseau de transport de l'agglomération. Le nouveau tracé de l'AOMC prévoit une gare de rebroussement à proximité de la gare CFF, qui demande également des modifications de l'organisation de l'interface. Par ailleurs la suppression du passage à niveau routier est envisagée. Une urbanisation des friches ferroviaires est à l'étude.

Objectifs

- Améliorer les conditions de correspondances en gare de Monthey.
- Améliorer l'accessibilité à tous les modes à la gare de Monthey.
- Améliorer les services offerts aux usagers en gare de Monthey.

Description

Les premières esquisses des aménagements nécessaires dans cette interface fournissent un ordre de grandeur du dimensionnement des infrastructures à prévoir :

- 4 à 5 quais bus à aménager, avec espace de rebroussement (7 à 8 lignes de bus urbaines et régionales prévues, dont la majorité en terminus) ;
- une dizaine de places dépose-minute ;
- une vélostation de 150 places avec services aux vélos ;
- une cinquantaine de places à destination des deux-roues motorisés ;
- un espace d'accueil et de services.

Il s'agit des besoins à l'horizon de pleine maturité de la nouvelle ligne AOMC. Ceux-ci restent délicats à estimer et évolueront dans le temps. Il s'agit de prévoir des installations souples et adaptables, permettant des extensions à plus long terme.

Une coordination approfondie doit être assurée entre l'intégration de la nouvelle gare AOMC, le nouveau quartier planifié sur les friches ferroviaires (incluant un parking P+R mutualisé), l'interface de la gare, la suppression du passage à niveau de la ligne CFF (création d'un franchissement dénivelé pour les modes doux).

Opportunité

L'interface de la gare de Monthey, qui connectera des lignes de train CFF et AOMC et le réseau de bus d'agglomération, va améliorer les conditions de correspondance des voyageurs et permettre ainsi d'améliorer l'efficacité du système de transport. Ce projet s'inscrit en appui de la modification du tracé de l'AOMC pour des raisons de sécurité et d'amélioration du temps de trajet.

Ces réaménagements doivent être l'opportunité de concevoir une trame viaire assurant un accès facile par les modes doux à la gare.

Utilité

CE1 : Amélioration des conditions d'accès au réseau TP et de transbordement par la conception d'interfaces simples, lisibles et qualitatives.

CE2 : Densification urbaine en coordination avec les réaménagements d'interfaces.

CE3 : Aménagements d'espaces qualitatifs favorisant la sécurité des usagers.

Augmentation du report modal et donc diminution de l'usage de la voiture en ville.

CE4 : Densification urbaine autour des interfaces de transport ; report modal en faveur des transports publics et donc diminution de la consommation de ressources fossiles par les voitures.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

2017-2018

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2019

Date prévue de la mise en service : 2019

Financement

Coûts estimés : 4'000'000.-

Demande de cofinancement : oui

Cantons : A compléter

Communes : A compléter

Besoin de coordination

Mesures paysage / environnement

-

Mesures mobilité

MS1, MS2, MS3, MS5, 3.1, 4.1, 6.3, 10.3

Mesures urbanisation

PM-4, PM-5

9.3

6153.2.026

Priorité : A

Maturité : 1

Interface à la halte CFF/AOMC de Clos-Donroux

Paquet : Pg. Interfaces

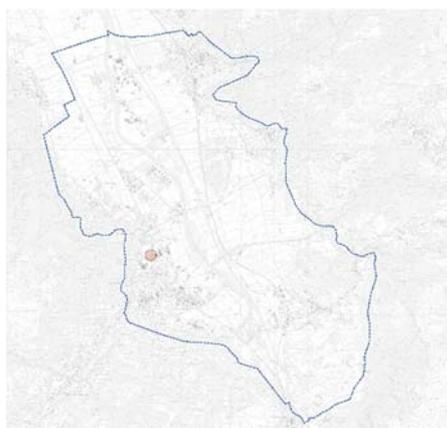
Coûts : 1'500'000.-

Instances responsables

Monthey

Autres instances concernées

SRTCE, CFF, TPC

**Mesure****Situation actuelle**

Le site "Clos-Donroux" est une friche industrielle située entre Collombey et Monthey, en voie de reconversion (nouveau quartier urbain). Le projet de nouveau tracé de l'AOMC prévoit la construction d'une halte AOMC sur ce site. Une halte CFF pourrait également être aménagée.

Ces haltes ne constitueront pas un point de rabattement ou d'interconnexion majeur. Il n'en demeure pas moins qu'elles devront être équipées en particulier afin d'assurer un accueil de qualité pour les voyageurs, de favoriser les rabattements par les modes doux, et de faciliter les échanges avec les autres lignes de transports publics.

Ces projets nécessitent la suppression du passage à niveau de la route cantonale de Clos-Donroux, qui sera remplacé par la création d'un généreux passage sous-voies réservé à la mobilité douce, assurant la liaison entre les quartiers et l'accès aux quais AOMC/CFF.

Objectifs

- Améliorer l'accessibilité à la halte de Clos-Donroux.
- Améliorer les services offerts aux usagers à la halte de Clos-Donroux.
- Assurer une couture urbaine des quartiers en développement de part et d'autre de la voie ferrée par une liaison douce de qualité.

Description

Les premières esquisses des aménagements nécessaires dans cette interface fournissent un ordre de grandeur du dimensionnement des infrastructures à prévoir :

- 1 paire de quais bus (à confirmer) ;
- une dizaine de places dépose-minute ;
- une centaine de places vélos (abri sécurisé) ;
- une trentaine de places à destination des deux-roues motorisés ;
- un espace d'accueil et de services.

Il s'agit des besoins à l'horizon de pleine maturité de la nouvelle ligne AOMC. Ceux-ci restent délicats à estimer et évolueront dans le temps. Il s'agit de prévoir des installations souples et adaptables, permettant des extensions à plus long terme.

Le passage sous-voies MD prévu dans le cadre du projet de quartier se veut généreux afin de pouvoir jouer un rôle essentiel de couture urbaine entre les quartiers en développement de part et d'autre des voies. Le projet AOMC assurera une partie du financement de cet ouvrage, portant spécifiquement sur les infrastructures d'accès aux quais.

Une coordination approfondie doit être assurée entre l'intégration de la nouvelle halte AOMC (quai central), le nouveau quartier planifié, le passage inférieur MD remplaçant le passage à niveau supprimé (et donnant accès au quai central AOMC), l'interface de la gare, et à terme, la création d'une halte sur la ligne CFF.

Opportunité

L'AOMC est la colonne vertébrale de la desserte interne de l'agglomération par les transports publics. La halte de Clos-Donroux permet d'améliorer la qualité de la desserte de l'agglomération et notamment de cette zone en développement.

Une interface et un passage sous-voies généreux et de qualité sont essentiels pour l'intégration urbaine des développements planifiés et pour y favoriser une mobilité durable.

Utilité

CE1 : Amélioration des conditions d'accès au réseau TP et de transbordement par la conception d'interfaces simples, lisibles et qualitatives.

CE2 : Densification urbaine en coordination avec les réaménagements d'interfaces.

CE3 : Aménagements d'espaces qualitatifs favorisant la sécurité des usagers
Augmentation du report modal et donc diminution de l'usage de la voiture en ville.

CE4 : Densification urbaine autour des interfaces de transport ; report modal en faveur des transports publics et donc diminution de la consommation de ressources fossiles par les voitures.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

2019

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2020

Date prévue de la mise en service : 2020

Financement

Coûts estimés : 1'500'000.-

Demande de cofinancement : oui

Cantons : A compléter

Communes : A compléter

Besoin de coordination

Mesures paysage / environnement

-

Mesures mobilité

Ms1, MS2, MS3, MS6, 3.1, 4.1, 7.8

Mesures urbanisation

PM-1, PM-2, PM-7

9.4

6153.2.030

Priorité : A

Maturité : 1

Interface à la halte CFF/AOMC de Collombey-Corbier

Paquet : Pg. Interfaces

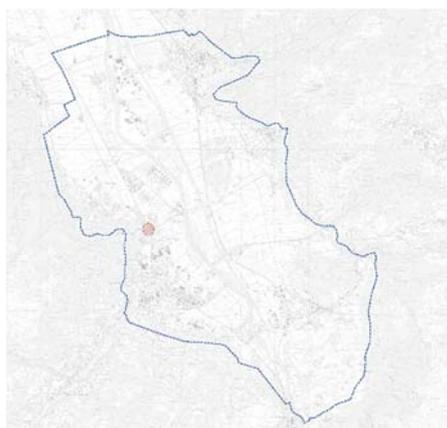
Coûts : 1'000'000.-

Instances responsables

SRTCE

Autres instances concernées

Collombey-Muraz, CFF, TPC

**Mesure****Situation actuelle**

Le projet de nouveau tracé AOMC entre Collombey-Muraz et Monthey s'accompagne d'une nouvelle halte AOMC souterraine au Corbier. Cette halte va également être desservie par le réseau de bus d'agglomération. Une urbanisation du site est à l'étude.

Objectifs

- Améliorer les conditions de correspondances en gare du Corbier.
- Améliorer l'accessibilité tous modes à la gare du Corbier.
- Améliorer les services offerts aux usagers en gare du Corbier.

Description

Les premières esquisses des aménagements nécessaires dans cette interface fournissent un ordre de grandeur du dimensionnement des infrastructures à prévoir :

- 3 quais bus à aménager, avec espace de rebroussement ;
- une dizaine de places dépose-minute ;
- une centaine de places vélos (abris sécurisés) ;
- une trentaine de places à destination des deux-roues motorisés.

Il s'agit des besoins à l'horizon de pleine maturité de la nouvelle ligne AOMC. Ceux-ci restent délicats à estimer et évolueront dans le temps. Il s'agit de prévoir des installations souples et adaptables, permettant des extensions à plus long terme.

Une coordination approfondie doit être assurée entre l'intégration de la nouvelle gare AOMC, le nouveau quartier planifié sur le site (incluant un parking P+R) et l'interface de la gare.

Opportunité

L'interface de la gare de Collombey-Corbier, qui connectera les deux lignes de train CFF et AOMC et le réseau de bus d'agglomération, va améliorer les conditions de correspondance des voyageurs et permettre ainsi d'améliorer l'efficacité du système de transport. Ce projet s'inscrit en appui de la modification du tracé de l'AOMC.

Ces réaménagements doivent être l'opportunité de concevoir une trame viaire assurant un accès facile par les modes doux à la gare.

Utilité

CE1 : Amélioration des conditions d'accès au réseau TP et de transbordement par la conception d'interfaces simples, lisibles et qualitatives.

CE2 : Densification urbaine en coordination avec les réaménagements d'interfaces.

CE3 : Aménagements d'espaces qualitatifs favorisant la sécurité des usagers
Augmentation du report modal et donc diminution de l'usage de la voiture en ville.

CE4 : Densification urbaine autour des interfaces de transport ; report modal en faveur des transports publics et donc diminution de la consommation de ressources fossiles par les voitures.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

2017

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2022

Date prévue de la mise en service : 2023

Financement

Coûts estimés : 1'000'000.-

Demande de cofinancement : oui

Cantons : A compléter

Communes : A compléter

Besoin de coordination

Mesures paysage / environnement

-

Mesures urbanisation

-

Mesures mobilité

MS1, MS2, MS3, 1.5, 3.1, 4.4, 10.3

9.5

Interface à la halte AOMC d'Ollon

Priorité : A

Paquet : Pg. Interfaces

Maturité : 1

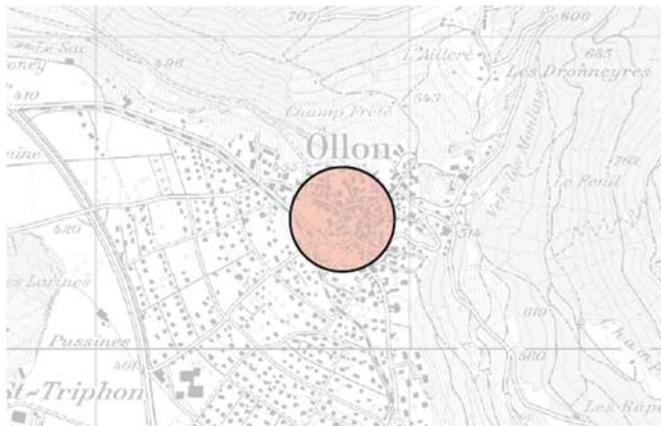
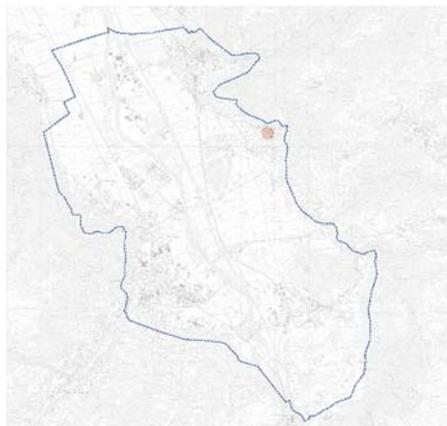
Coûts : 300'000.-

Instances responsables

Ollon

Autres instances concernées

TPC



Mesure

Situation actuelle

L'interface actuelle de la gare d'Ollon est très sommaire et ne comprend pas un niveau d'équipement suffisant à la hauteur des développements du réseau de transport de l'agglomération.

Objectifs

- Améliorer les conditions de correspondances en gare d'Ollon.
- Améliorer l'accessibilité à la gare d'Ollon.
- Améliorer les services offerts aux usagers en gare d'Ollon.

Description

Il s'agit d'améliorer la sécurité piétonne de la route devant la gare, les cheminements piétons depuis le parking public (utilisé comme P+R).

Les infrastructures à priori nécessaires sont :

- 1 à 2 places de dépose-minute ;
- 2 paires de quai bus, à l'amont (ligne régionale) et à l'aval (bus d'agglomération) de la voie ferrée ;
- une vingtaine de places vélos (abri sécurisé).

Opportunité

L'amélioration des conditions d'accès aux transports publics à la gare d'Ollon concourt aux objectifs du projet d'agglomération.

Utilité

CE1 : Amélioration des conditions d'accès au réseau TP et de transbordement par la conception d'interfaces simples, lisibles et qualitatives.

CE3 : Aménagements d'espaces qualitatifs favorisant la sécurité des usagers, Augmentation du report modal et donc diminution de l'usage de la voiture en ville.

CE4 : Report modal en faveur des transports publics et donc diminution de la consommation de ressources fossiles par les voitures.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

2017

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2022

Date prévue de la mise en service : 2023

Financement

Coûts estimés : 300'000.-

Demande de cofinancement : oui

Cantons : 0%

Communes : 100%

Besoin de coordination

Mesures paysage / environnement

-

Mesures urbanisation

-

Mesures mobilité

MS2, 3.1, 6.1, 6.5, 7.7, 10.3

9.6

6153.2.025

Priorité : B

Maturité : 1

Interface à la halte CFF des Perraires

Paquet : Pg. Interfaces

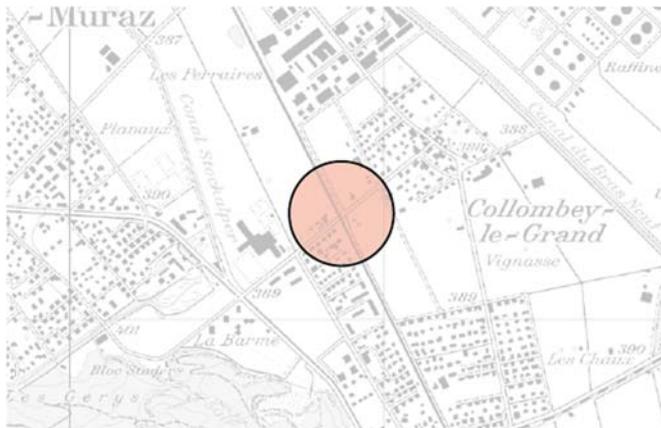
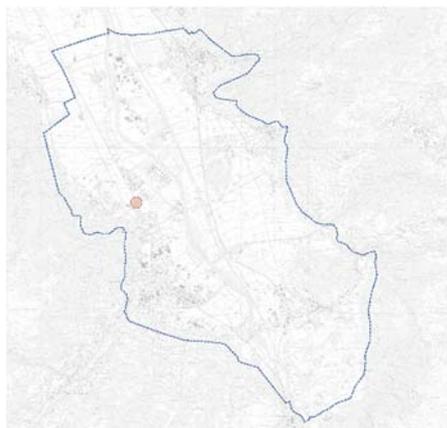
Coûts : 600'000.-

Instances responsables

Collombey-Muraz

Autres instances concernées

SRTCE, CFF



Mesure

Situation actuelle

Le site des Perraires est un site stratégique de l'agglomération. La desserte en transports publics actuelle n'est pas à la hauteur des développements prévus. Il est prévu la construction d'une halte CFF sur la ligne Saint-Gingolph - Saint-Maurice sur le site des Perraires.

Cette halte ne constituera pas un point de rabattement ou d'interconnexion majeur. Il n'en demeure pas moins qu'elle devra être équipée en particulier afin d'assurer un accueil de qualité pour les voyageurs, de favoriser les rabattements par les modes doux, et de faciliter les échanges avec les bus d'agglomération.

Objectifs

- Assurer des correspondances facilitées entre les trains CFF, le réseau de bus d'agglomération et les modes doux à la halte des Perraires.
- Améliorer l'accessibilité à tous les modes à la halte des Perraires.

Description

Dans l'optique de la création d'une nouvelle halte CFF aux Perraires, il s'agit de créer les aménagements nécessaires au bon fonctionnement du réseau :

- 1 paire de quais bus avec espace de rebroussement, côté sud (bus d'agglomération) ;
- 1 à 2 places de dépose-minute ;
- une cinquantaine de places vélos (abri sécurisé) ;
- une vingtaine de places pour les deux-roues motorisés.

Ce dimensionnement est indicatif et évolutif, il s'agit de prévoir des installations souples et adaptables, permettant des extensions à plus long terme.

Opportunité

L'amélioration des conditions d'accès aux transports publics à la halte des Perraires concourt aux objectifs du projet d'agglomération.

Utilité

CE1 : Amélioration des conditions d'accès au réseau TP et de transbordement par la conception d'interfaces simples, lisibles et qualitatives.

CE2 : Densification urbaine lors des réaménagements d'interfaces.

CE3 : Aménagements d'espaces qualitatifs favorisant la sécurité des usagers.

Augmentation du report modal et donc diminution de l'usage de la voiture en ville.

CE4 : Densification urbaine autour des interfaces de transport ; report modal en faveur des transports publics et donc diminution de la consommation de ressources fossiles par les voitures.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

2017-2018

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2023

Date prévue de la mise en service : 2023

Financement

Coûts estimés : 600'000.-

Demande de co-financement : oui

Cantons : A compléter

Communes : A compléter

Besoin de coordination

Mesures paysage / environnement

-

Mesures mobilité

MS3, MS6, MS7, 3.1, 6.2

Mesures urbanisation

-

9.7

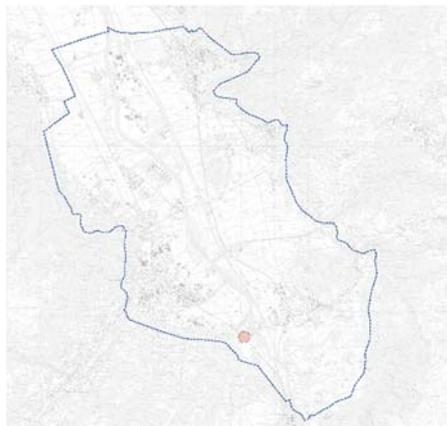
Interface à la halte CFF de Massongex

Priorité : C

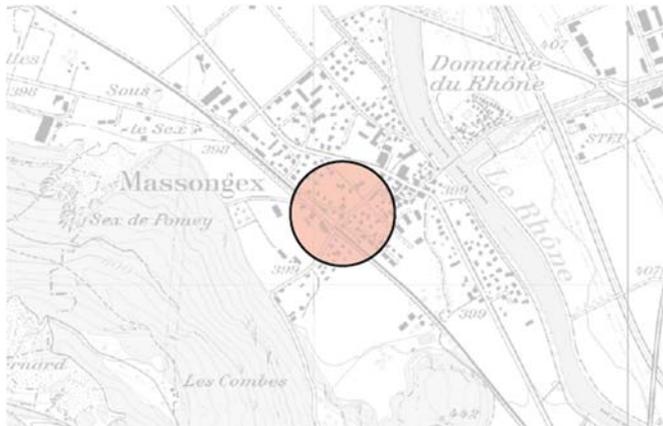
Paquet : Pg. Interfaces

Instances responsables

Massongex

**Autres instances concernées**

SRTCE, CFF

**Mesure****Situation actuelle**

La halte de Massongex est desservie à la demi-heure.

Cette halte ne constituera pas un point de rabattement ou d'interconnexion majeur. Il n'en demeure pas moins qu'elle doit être équipée en particulier afin d'assurer un accueil de qualité pour les voyageurs, de favoriser les rabattements par les modes doux, et de faciliter les échanges avec les bus d'agglomération.

Actuellement, la voie CFF forme une coupure physique entre la gare et le centre de Massongex. De plus, le passage à niveau sur la route de la gare est souvent fermé plusieurs minutes, en lien avec la circulation ferroviaire, créant des nuisances (files d'attente). Une fermeture du passage à niveau est envisagée.

Objectifs

- Assurer des correspondances facilitées entre les trains CFF, le réseau de bus d'agglomération et les modes doux à la halte de Massongex.
- Améliorer l'accessibilité à tous les modes à la halte de Massongex.
- Sécuriser les cheminements mobilité douce.
- Assurer la continuité des cheminements mobilité douce.

Description

Il s'agit de créer les aménagements nécessaires au bon fonctionnement du réseau :

- 1 paire de quais bus avec espace de rebroussement (bus d'agglomération) ;
- 1 à 2 places de dépose-minute ;
- une vingtaine de places vélos (abri sécurisé) ;
- une dizaine de places pour les deux-roues motorisées.

Ce dimensionnement est indicatif et évolutif, il s'agit de prévoir des installations souples et adaptables, permettant des extensions à plus long terme.

L'aménagement d'un passage sous-voies pour les piétons et cyclistes, en lien avec la fermeture du passage à niveau est envisagée.

Opportunité

L'amélioration des conditions d'accès au transports publics à la halte de Massongex concourt aux objectifs du projet d'agglomération. Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des modes de transports non motorisés. La mesure ici proposée améliore la sécurité des cyclistes et des piétons, ainsi que de la ligne ferroviaire.

Utilité

CE1 : Amélioration des conditions d'accès au réseau TP et de transbordement par la conception d'interfaces simples, lisibles et qualitatives.

Contribue à encourager l'utilisation de la mobilité douce pour les déplacements quotidiens.

CE3 : Aménagements d'espaces qualitatifs favorisant la sécurité des usagers

Augmentation du report modal et donc diminution de l'usage de la voiture en ville.

CE4 : Report modal en faveur des transports publics et donc diminution de la consommation de ressources fossiles par les voitures.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : A définir

Date prévue de la mise en service : A définir

Besoin de coordination

Mesures paysage / environnement

-

Mesures urbanisation

-

Mesures mobilité

MS3, 3.1, 6.4

9.8

Terminal régional de transport combiné de Monthey – Parking de la Vièze et nouvelle entrée routière

Priorité : A

Paquet : Pg. Interfaces

Maturité : 2

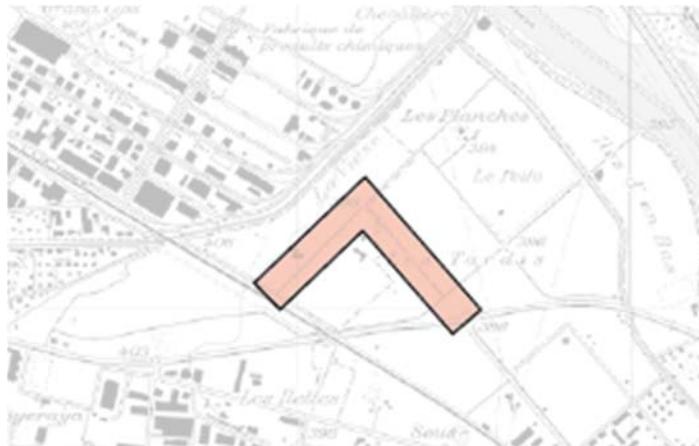
Coûts : 12'000'000.-

Instances responsables

Monthey, pilote (raison sociale en cours de création)

Autres instances concernées

Partenaires privés, Confédération (OFT, ARE), Etat du Valais (SRTCE, SDE)

**Mesure****Situation actuelle**

L'infrastructure existante pour le transfert rail-route des marchandises ne répond plus aux exigences légales (notamment OPAM) en matière de chargement/déchargement de matières dangereuses.

La Confédération attend la mise en conformité (soit démontage de l'actuel terminal Bertschi). Les partenaires du site chimique de Monthey souhaitent pour leur part disposer d'installations conformes aux bases légales en vigueur, qui leur permettra de produire mieux à moindre coût.

A noter aussi qu'actuellement, les manoeuvres des trains de marchandises impactent sensiblement le passage à niveau existant à l'avenue de l'Industrie (fermetures prolongées) et donc l'accessibilité de ce secteur.

Objectifs

- Garantir des capacités suffisantes pour le transport des marchandises sur le réseau ferroviaire.
- Promouvoir le transfert de transports de marchandises route/rail sous forme de terminal intermodal intercantonal de marchandises, accessible à tous utilisateurs.
- Favoriser l'accès des marchandises transportées par le rail sur moyenne et longue distance dans les centres urbains du Bas-Valais, du Chablais et de la Riviera Vaudoise, et l'harmoniser avec les autres modes de mobilité des biens (coordination du « dernier kilomètre »).
- Pérenniser l'acheminement des marchandises par le rail tant pour le pôle chimique que pour la Riviera vaudoise le Bas-Valais et le Chablais.

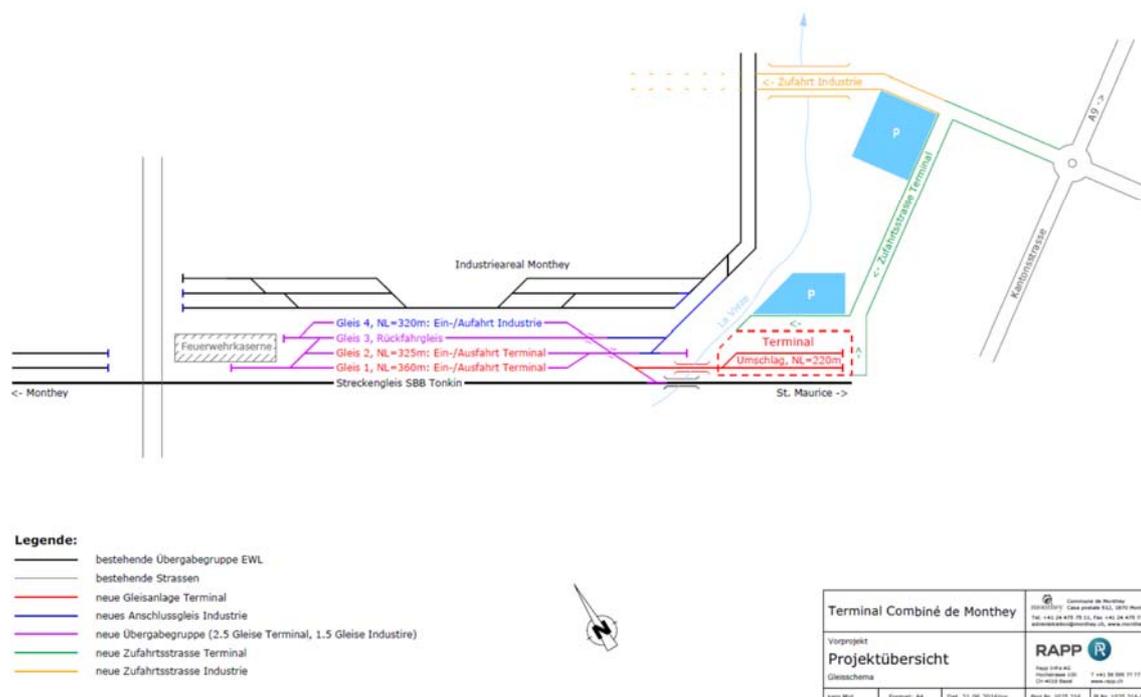
Description

Le périmètre d'attraction du futur terminal recouvre les Chablais valaisans et vaudois, et la Riviera vaudoise.

Le projet global inclut les interventions suivantes (en gras les mesures intégrées à ChablaisAgglo 3) :

- nouveau terminal rail-route régional de Monthey ;
- **remplacement Parking de la Vièze ;**
- embranchement ferroviaire, pour gestion du trafic fret ferroviaire sans impact sur le trafic voyageur ;
- route cantonale d'accès au terminal (liaison avec la RC302) ;
- **nouvelle entrée routière sur le site industriel pour décharger le réseau routier communal.**

Situation projeté



Opportunité

La réalisation de ce nouveau terminal permet de disposer d'un interface rail-route pour le transport des marchandises, qui répond aux attentes de l'ensemble de la région entre Riviera vaudoise et Bas-Valais.

Il convient de rappeler que l'exigence de qualité s'est aussi accrue. Le « just-in-time », c'est-à-dire une livraison de marchandises à un instant « t » sans possibilité de stockage ou de retard, est en train de devenir un standard pour le transport de marchandises. Ainsi, la ponctualité et la fiabilité deviennent les critères déterminants et non négociables de la chaîne de transport.

La réalisation de ce nouveau terminal répond à ce type d'exigence, car les efforts à apporter par les autorités organisatrices doivent se porter sur les éléments suivants :

- Optimisation du nombre de points de chargement.
- Diminution des coûts de maintenance, d'exploitation et de production.
- Diminution des nuisances liées au fret en regroupant des activités dans des zones dédiées, hors des cœurs urbanisés.
- Offre plus performante pour la clientèle fret et augmentation de l'efficacité de la chaîne logistique.

Les transporteurs et les cantons ont l'obligation de repenser une stratégie pour le trafic marchandises sur le moyen/long terme. La démarche autour du pôle rail-route de Monthey s'inscrit dans la volonté de la Confédération de créer plusieurs terminaux rail-route modernes et correctement dimensionnés et géographiquement idéalement positionnés.

Les attentes seraient d'obtenir que les mesures « Politique de stationnement/Parkings » (coûts : 900'000.-) et « nouvel accès au site chimique » (coûts : 10'500'000.-) puissent faire l'objet d'une aide au titre du projet ChablaisAgglo 3, ces deux éléments clés permettant en effet d'éliminer d'importants flux de circulation de poids lourds et de TIM dans le cœur urbain de Monthey/Collombey, ce qui doit ensuite permettre de déclencher des mesures de requalification de l'espace public et une densification des zones d'habitat le long de ces espaces requalifiés.

Utilité

- CE1** : Permet de pérenniser l'alimentation par le rail du pôle chimique et de développer les échanges marchandises rail-route.
Offre un nouveau pôle d'échange entre rail et route répondant à des critères de productivité conformes aux exigences du marché.
- CE2** : Permet une requalification urbaine des emprises libérées à proximité de la gare de Monthey.
- CE3** : Permet le maintien et le développement du transport de marchandises par le rail, et donc une diminution du trafic lourd sur le réseau routier. Grâce au nouvel accès routier à l'est du site chimique, permet d'éliminer tout trafic des poids lourds découlant des activités chimiques en ville de Monthey.
- CE4** : Permet le maintien et le développement du transport de marchandises par le rail, et donc une diminution des nuisances du trafic lourd routier (bruit, air, CO₂), tout particulièrement sur les centres urbains de Monthey et Collombey-Muraz.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

Avant projet réalisé, projet pour enquête publique en cours de réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2019

Date prévue de la mise en service : 2020

Etat de l'intégration dans le plan directeur

- Coordination en cours

Financement

Coûts estimés : 12'000'000.-

Demande de cofinancement : oui

Cantons :

Communes :

Besoin de coordination

Mesures paysage / environnement

P-EAU

Mesures urbanisation

-

Mesures mobilité

MS1, MS3, MS5, 1.1, 1.3, 1.5, 4.9

10.1

6153.2.022

Priorité : B

Maturité : 1

Aménagement d'un parking en périphérie du centre d'Aigle

Paquet : P10. Stationnement

Coûts : 7'000'000.-

Instances responsables

Aigle

Autres instances concernées

-



Mesure

Situation actuelle

Plusieurs parkings situés en périphérie immédiate du centre-ville d'Aigle permettent aux usagers, aujourd'hui déjà, de stationner leur véhicule et de rejoindre le centre à pied ou à vélo.

Objectifs

- Libérer les espaces publics du centre-ville tout en offrant une possibilité de stationnement pour les habitants, employés et visiteurs.

Description

La volonté de densifier le centre-ville et ses abords immédiats conduira à supprimer un nombre important de places de stationnement à proximité immédiate du centre. Dans le cadre d'un projet de salle "multi-usages" dans le secteur des Glariers, un parking P+M (parc et marche) de 200 cases sera exploité en complémentarité avec la salle multifonctionnelle.

Cette offre en stationnement permet de "libérer" l'espace public et ainsi de le valoriser.

Opportunité

Le projet d'agglomération vise à diminuer le trafic automobile dans les centres-villes et à valoriser l'espace public urbain. L'utilisation de ce parking (construit dans le cadre d'un projet de salle multi-usages) permettra de diminuer le nombre de places de stationnement sur voirie et de réaffecter les espaces ainsi libérés à une amélioration de l'espace public et/ou à la construction de places de stationnement vélos.

Utilité

CE1 : Permet de réduire le trafic automobile au centre-ville et d'offrir des espaces supplémentaires aux zones de stationnement pour deux-roues légers.

CE2 : Permet, grâce à la requalification de l'espace public urbain, de renforcer l'attractivité du centre-ville.

CE3 : Améliore la sécurité de tous les usagers en diminuant le trafic automobile au centre-ville.

CE4 : Réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en diminuant le trafic automobile au centre-ville.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

2023

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2025

Date prévue de la mise en service : 2027

Financement

Coûts estimés : 7'000'000.-

Demande de cofinancement : oui

Cantons : 0%

Communes : 100%

Besoin de coordination

Mesures paysage / environnement

-

Mesures mobilité

GM4, 1.2, 7.2, 10.4

Mesures urbanisation

CV

10.2

6153.2.023

Priorité : B

Maturité : 1

Aménagement de deux parkings en périphérie du centre de Monthey

Paquet : P10. Stationnement

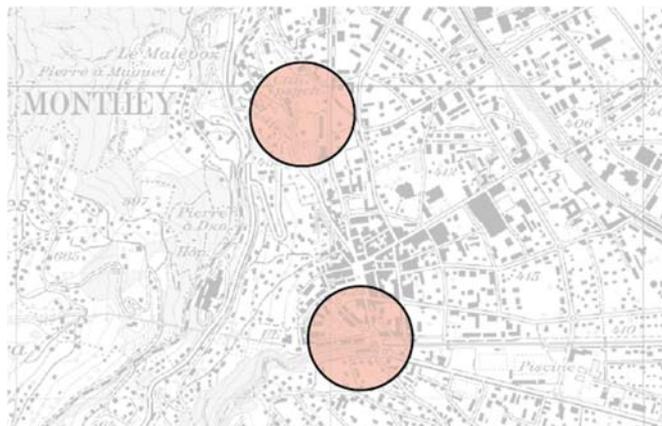
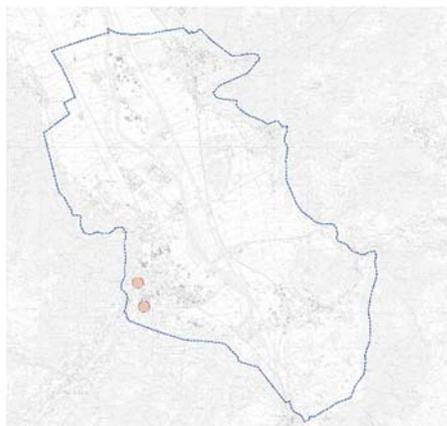
Coûts : 10'000'000.-

Instances responsables

Monthey

Autres instances concernées

-



Mesure

Situation actuelle

Deux parkings sont à disposition en périphérie immédiate du centre-ville de Monthey, le parking Cotterg au nord, accessible depuis l'avenue de France et le parking de Château-Vieux, accessible par la route du Simplon.

Objectifs

- Libérer les espaces publics du centre-ville tout en offrant une possibilité de stationnement pour les habitants, employés et visiteurs.

Description

Dans le cadre de la densification du secteur nord, de nombreuses places de stationnement seront supprimées. Il est prévu de les compenser au travers d'une offre P+M (parking + marche), réalisée par l'augmentation de la capacité du parking Cotterg.

Par ailleurs, l'agrandissement du parking du Château-Vieux, situé en centre-ville mais accessible depuis l'extérieur, permettra de réduire le nombre de places sur voirie.

Le réaménagement du centre-ville et en particulier le schéma de circulation, seront coordonnés avec la nouvelle organisation du stationnement (nouveaux parkings), dans l'optique de limiter le trafic parasite.

Opportunité

Le projet d'agglomération vise à réduire le trafic automobile dans le centre-ville et à valoriser l'espace public. L'agrandissement de ces P+M permettra de diminuer le nombre de places de stationnement sur voirie et libérer l'espace pour améliorer la qualité de vie et créer des places de stationnement dédiées aux vélos.

Utilité

CE1 : Permet de réduire le trafic automobile au centre-ville et d'offrir des espaces supplémentaires aux zones de stationnement pour deux-roues légers.

CE2 : Permet, grâce à la requalification de l'espace public urbain, de renforcer l'attractivité du centre-ville.

CE3 : Améliore la sécurité de tous les usagers en diminuant le trafic automobile au centre-ville.

CE4 : Réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en diminuant le trafic automobile au centre-ville.

Réalisation

Calendrier de remise de l'avant-projet

2023

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2025

Date prévue de la mise en service : 2026

Financement

Coûts estimés : 10'000'000.-

Cantons 0%

Demande de cofinancement : oui

Communes : 100%

Besoin de coordination

Mesures paysage / environnement

-

Mesures urbanisation

CV

Mesures mobilité

GM4, 7.1, 10.4

10.3

6153.2.057

Priorité : B

Maturité : 1

Aménagement de zones de stationnement pour vélos

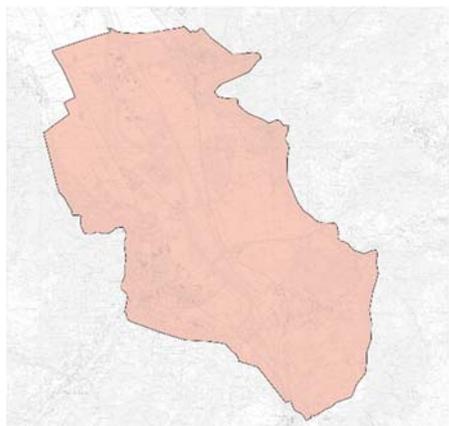
Paquet : P10. Stationnement

Coûts : 400'000.-

Instances responsables

Communes

Autres instances concernées



Mesure

Situation actuelle

Dans les communes, un certain nombre de zones de stationnement pour deux-roues existent. Cependant, leur localisation, leur dimensionnement et leur aménagement sont parfois mal adaptés à la demande. La mesure du PA2 a été acceptée par la Confédération, elle prévoyait 500 places couvertes et 500 places en plein air pour les vélos, réparties sur le territoire de l'agglomération, à proximité notamment des secteurs dans lesquels la demande est forte.

Objectifs

- Offrir aux cyclistes des zones de stationnement bien localisées, confortables et sécurisées.

Description

Dans le cadre de leurs planifications sectorielles, les communes identifient les zones de stationnement vélos à adapter ou à créer.

Un inventaire des places réalisées dans le cadre du projet d'agglomération de deuxième génération est effectué.

En sus de l'offre prévue dans le cadre du PA2 dont la mise en oeuvre se poursuivra sur la période 2019-2022, 1'000 places supplémentaires sont programmées (environ 500 places couvertes et 500 places en plein air).

Opportunité

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des modes de transport non motorisés. C'est en milieu urbain que le potentiel d'utilisation de ces modes de déplacement est le plus fort. Des zones de stationnement attractives sont essentielles au développement des mobilités douces.

Utilité

CE1 : Contribue à encourager l'utilisation de la mobilité douce pour les déplacements quotidiens.

CE2 : Renforce l'attractivité des centres-villes et villages pour l'habitat et pour les activités.

CE4 : Réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en favorisant les modes de déplacement non polluants.

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

2019-2022

Financement

Coûts estimés : 400'000.-

Demande de co-financement : oui

Cantons : 0%

Communes : 100%

Besoin de coordination

Mesures paysage / environnement

-

Mesures mobilité

GM4, 3.1, 5.8, 7.1, 7.2, 7.3, 10.4

Mesures urbanisation:

-

10.4

Mise à disposition de vélos en libre-service dans toute l'agglomération

Priorité : A

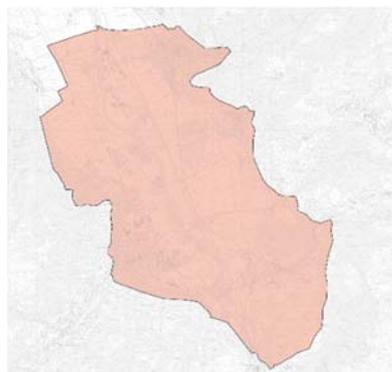
Paquet : P10. Stationnement

Maturité : 1

Coûts : 500'000.-

Instances responsables

Communes



Autres instances concernées

Communes



Mesure

Situation actuelle

Les communes d'Aigle et de Monthey ont mis en place, conjointement, un système de mise à disposition de vélos en libre-service. Aujourd'hui, 60 vélos sont mis à disposition des usagers sur trois stations à Aigle et deux à Monthey.

Objectifs

- Offrir la possibilité aux personnes qui ne disposent pas d'un vélo sur place de se déplacer à bicyclette.

Description

La mise à disposition de vélos en libre-service est étendue à l'ensemble du territoire de l'agglomération.

Opportunité

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des modes de transport non motorisés. La mise à disposition de vélos en libre service permet aux usagers ne disposant pas de vélo sur place de se déplacer à bicyclette.

Utilité

CE1 : Contribue à encourager l'utilisation de la mobilité douce pour les déplacements quotidiens

CE2 : Renforce l'attractivité des centres-villes et villages pour l'habitat et pour les activités.

CE4 : Réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en favorisant les modes de déplacement non polluants.

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

2019-2022

Financement

Coûts estimés : 500'000.-

Demande de cofinancement : oui

Cantons : 0%

Communes : 100%

Besoin de coordination

Mesures paysage / environnement

-

Mesures urbanisation

CV, PEP-1

Mesures mobilité

GM1, GM2, GM4, 3.1, 9.1, 9.2, 9.3, 9.4, 9.5, 9.6, 9.7,
10.1, 10.2, 10.3

Liste des mesures – Aide à la lecture		2.2	Création d'un franchissement multimodal entre les zones d'activités d'Aigle et Collombey-Muraz	171	
Paysage, nature et environnement	16	3.1	Développement du réseau de bus d'agglomération	173	
P-R3	3e correction du Rhône	21	4.1	Extension des cheminements de mobilité douce le long des voies ferrées à Monthey	179
P-EAU	Aménagement des cours d'eau latéraux et canaux	23	4.2	Aménagement d'un cheminement de mobilité douce entre Collombey-Muraz et Monthey le long de la route cantonale	181
P-AGR	Projets agricoles	27	4.3	Réaménagement de la route d'Ollon en bordure d'Ollon – tronçon Bruet-Lombard	183
P-REC	Réseau écologique	29	4.4	Aménagement d'une liaison de mobilité douce entre Collombey-Muraz et Ollon	185
P-NAT	Nature en ville	31	4.5	Aménagement d'un cheminement de mobilité douce entre Aigle et Vionnaz	187
P-ENE	Planification énergétique	33	5.1	Aménagements en faveur des cyclistes, route de l'Infirmier à Bex	189
P-ENV	Protection de l'environnement	37	5.2	Aménagements en faveur de la mobilité douce, rues du Cotterd et des Pépinières à Bex	191
Urbanisation	39	5.3	Aménagements en faveur de la mobilité douce, avenue de l'Europe à Monthey	193	
CV	Cœur de ville	46	5.4	Amélioration des traversées des voies CFF dans les secteurs « Hôpital » et route d'Évian à Aigle	195
PM-1	Pôle mixte Clos-Donroux-Gessimo	52	5.5	Aménagements en faveur de la mobilité douce à Clos-Novex et Pré-Rayé à Collombey	197
PM-2	Pôle mixte Les Goilles	54	5.6	Aménagement d'un passage sous les voies CFF dans le secteur « Arsenal-Landi » à Aigle	199
PM-3	Pôle mixte Au-delà du Pont	56	6.1	Liaison principale de mobilité douce entre Ollon et le Rhône	201
PM-4	Pôle mixte Gare de Monthey	58	6.2	Liaison principale de mobilité douce entre Collombey-Muraz et le Rhône	203
PM-5	Pôle mixte Avenue Gare nord	60	6.3	Liaison principale de mobilité douce entre Monthey et le Rhône	205
PM-6	Pôle mixte Avenue de France	62	6.4	Liaison principale de mobilité douce entre Bex, le Rhône et Massongex	207
PM-7	Pôle mixte Les Dailles sud	64	6.5	Liaison de mobilité douce entre Ollon, le Rhône et Muraz	209
PM-8	Pôle mixte Novassalles	66	7.1	Réaménagement du centre-ville de Monthey	213
PM-9	Pôle mixte Arsenal	70	7.2	Réaménagement du centre-ville d'Aigle	215
PM-10	Pôle mixte Valerette Nord	74	7.3	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Massongex	217
PM-11	Pôle mixte Les Tombeys	76	7.4	Réaménagement de la route cantonale entre Collombey et Monthey	219
PH-1	Pôle d'habitat Vers le Nant, Secteur Nord	80	7.5	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Collombey-Village	221
PH-2	Pôle d'habitat Semilles	82	7.6	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Muraz	223
PH-3	Pôle d'habitat En Lombard	84	7.7	Réaménagement de la route cantonale en traversée d'Ollon	225
PH-4	Pôle d'habitat Sous-le-Montet	88	7.8	Nouvelle liaison routière sous les voies CFF et le quartier Clos-Donroux à Monthey	227
PEP	Pôle d'équipement public Hôpital	94	7.9	Nouvelle liaison routière sur le chemin Pré-Loup à Monthey	229
PA	Pôles d'activités	98	7.10	Réaménagement de la route d'Ollon en bordure d'Ollon	231
MU-	Maîtrise de l'urbanisation	106	7.11	Réaménagement de la route d'Aigle à Bex	229
Mobilité	110	7.12	Requalification de la traversée de Bex	231	
Ms1	Nouveau tracé de la ligne ferroviaire AOMC entre Monthey et Collombey-Muraz	123	7.13	Réaménagement du centre-ville de Bex	233
Ms2	Augmentation des cadences de la ligne ferroviaire AOMC entre Aigle et Monthey	125	8.1	Sécurisation de la route industrielle à Ollon	235
Ms3	Amélioration de la desserte sur les lignes ferroviaires CFF	127	8.2	Capacité et sécurisation de la jonction autoroutière de Saint-Triphon	237
Ms4	Augmentation des cadences pour les trains de montagne (AL, ASD; AOMC, BVB)	129	9.1	Interface à la gare CFF de Bex	245
Ms5	Passage dénivelé à la gare CFF de Monthey	131	9.2	Interface à la gare CFF/AOMC de Monthey	247
Ms6	Halte CFF Clos-Donroux	133	9.3	Interface à la halte CFF/AOMC de Clos-Donroux	249
Ms7	Halte CFF Les Perraires	135	9.4	Interface à la halte CFF/AOMC de Collombey-Corbier	251
Ms8	Halte AOMC du Lombard	137	9.5	Interface à la halte AOMC d'Ollon	253
Ms9	Nouvelles passerelles de franchissement du Rhône pour la mobilité douce	139	9.6	Interface à la halte CFF des Perraires	255
GM1	Plans de mobilité pour les employés des services publics	143	9.7	Interface à la halte CFF de Massongex	257
GM2	Plans de mobilité pour les entreprises de l'agglomération	145	9.8	Terminal régional de transport combiné de Monthey – Prking de la Vièze et nouvelle entrée routière	259
GM3	Délégué à la mobilité	147	10.1	Aménagement d'un parking en périphérie du centre d'Aigle	263
GM4	Politique de stationnement d'agglomération	149	10.2	Aménagement de deux parkings en périphérie du centre de Monthey	265
GM5	Modification des règlements communaux de construction pour les zones d'activités et d'habitat	151	10.3	Aménagement de zones de stationnement pour vélos	267
GM6	Intégration tarifaire des transports publics	153	10.4	Mise à disposition de vélos en libre-service dans toute l'agglomération	269
GM7	Stationnement pour vélos dans les entreprises et les équipements privés	155			
1.1	Requalification de l'avenue du Simplon à Monthey	159			
1.2	Requalification de la route de Lausanne à Aigle	161			
1.3	Nouvelle liaison routière entre l'avenue du Simplon et la rue des Saphirs à Monthey	163			
1.4	Régulation du trafic en entrée de ville à Aigle	165			
1.5	Régulation du trafic en entrées de ville à Monthey	167			
2.1	Reconstruction de la passerelle entre Massongex et Bex pour les TP et MD	169			