











TABLE DES MATIERES

1. CADRAGE	5
1.1 Des mesures pour concrétiser le projet d'agglomération	1
1.2 Organisation des mesures	1
1.3 Double priorisation des mesures	1
1.4 Coûts	2
1.5 Evolution ente la 3° et la 4° génération	4
1.5.1 Urbanisation	4
1.5.2 Mobilité 7	
1.5.3 Paysage, nature et environnement	14
1.6 Coordination urbanisation & transport	15
2 Mesures urbanisation	17
2.1 Evolution entre les PA3 et PA4-PDi des éléments des fiches B11 et R13 du PDCn VD	22
2.2 Urbanisation de qualité et cadre de vie - AVP, EPQ, PP	24
2.3 Pôles urbains mixtes - PUM	44
2.4 Mobilisation foncière et densification douce — MRF, DD	132
2.5 Maîtrise de l'urbanisation - MU	160
2.6 Pôle d'équipement public PEP	166
2.7 Pôles d'activités PAI	176
3. Mesures mobilité	210
3.1 Mesures de rang supérieur- MS	219
3.2 Capacité des routes - CR	237
3.3 Gestion de la mobilité - GM	243
3.4 Gestion du trafic - GT	259
3.5 Valorisation / sécurité de l'espace routier - VSR	265
3.6 Infrastructures pour bus / transports publics - TP	281
3.7 Plateformes multimodales - PM	293
3.8 Mobilité douce - MD	307
3.9 Mobilité électrique de transports privés - ME	359
4. Mesures paysage, nature et environnement	363
4.1 Paysage, nature et agriculture R3, EAU, FOR AGR, REC, NAT	367
4.2 Environnement ENV, CLIM	393
/. 2 Energie IENEI	403

1. CADRAGE

1.1 Des mesures pour concrétiser le projet d'agglomération

Les mesures du projet Chablais Agglo 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 PA4-PDi propose des mesures pour concrétiser les stratégies présentées dans les domaines « Urbanisation », « Mobilité » et « Paysage, nature et environnement ».

Au sein de chaque volet thématique, les mesures sont réparties en paquets qui répondent aux besoins d'action identifiés dans les stratégies. 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.

1.3 Double priorisation des mesures

Selon les Directives pour l'examen et le cofinancement des projets de 4^e génération, les mesures sont priorisées selon trois horizons :

- Mesures en priorité A : début de la réalisation entre 2024-2027 ;
- Mesures en priorité B : début de la réalisation entre 2028 et 2031 ;
- Mesures en priorité C : début de la réalisation après 2031.

Cette priorisation tient 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 s'agit d'une priorisation selon le planning prévisionnel des projets et pas 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, avec les lois fédérale et cantonales sur l'aménagement du territoire (LAT, LATC, LCAT) d'autre part, doit être assurée.

Dans la cadre du PA4-PDi, l'ensemble des mesures d'urbanisation a été évalué et réparti entre deux catégories :

- Mesures réalisables avant 2036 (priorité A, B, C1);
- Mesures réalisables après 2036 (priorité C2).

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 législation.

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. 70'940'000.-

Mesures en priorité B: fr. 25'350'000.-

A noter que l'ensemble des coûts exprimés s'entende 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.

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

N°	Nom Mesure	Commune	Priorit é	Coût
CR.1	Nouveau barreau routier sous les voies CFF à Monthey	Monthey	А	15 700 000
P.GT.A	Gestion du trafic - paquet horizon A	Aigle / Collombey-Muraz / Monthey	А	6 000 000
VSR.1	Réaménagement de la RC302 de Monthey à Collombey	Collombey-Muraz / Monthey	А	17 000 000
P.VSR.A	Valorisation / sécurité de l'espace routier - paquet horizon A	Aigle / Bex / Monthey / Ollon / Massongex	А	14 900 000
P.VSR.B	Valorisation / sécurité de l'espace routier - paquet horizon B	Bex	В	10 600 000
MD.1	Aménagement d'un itinéraire cyclable entre Ollon et Bex le long de la route cantonale	Bex / Ollon	А	2 000 000
MD.2	Aménagement cheminement de mobilité douce entre Bex et le Rhône	Bex	В	650 000
MD.3	Liaison de mobilité douce entre Ollon et le Rhône	Ollon	В	2 000 000
MD.4	Passerelle au-dessus du Rhône, secteur Charbonnière	Aigle / Collombey-Muraz	В	2 400 000
MD.5	Itinéraire structurant de mobilité douce « voie verte » entre Illarsaz et Muraz	Collombey-Muraz	А	3 250 000
MD.7	Aménagement de zones de stationnement pour vélos	Toutes	А	100 000
MD.8	Instauration d'un système de partage de vélos dans toute l'agglomération	Toutes	В	50 000
MD.9	Passerelle au-dessus du Rhône, secteur Gryonne	Monthey / Ollon	В	2 400 000

MD.11	Aménagement cheminement de mobilité douce entre Massongex et le Rhône	Massongex	A	250 000
P.MD.A	Mobilité douce - paquet horizon A	Toutes	А	4 400 000
P.MD.B	Mobilité douce - paquet horizon B	Aigle / Bex / Massongex / Monthey	В	4 000 000
ME.1	Stations de recharge pour vélos électriques dans vélostations	Toutes	А	100 000
TP.1	Reconstruction de la passerelle entre Massongex et Bex pour les TP et MD	Bex / Massongex	В	2 700 000
TP.2	Développement du réseau de bus d'agglomération	Toutes	А	340 000
PM.1	Interface à la halte CFF de Massongex	Massongex	А	1 600 000
PM.2	Interface à la halte CFF de Bex	Bex	А	5 000 000
PM.3	Interface à la halte AOMC d'Ollon	Ollon	А	300 000
PM.4	Interface à la halte CFF Le Grand	Collombey-Muraz	В	600 000

1.5 Evolution ente la 3^e et la 4^e génération

Dans le cadre du PA₃, déposé en 2016, une 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 mesures en vue d'un dépôt en 4^e génération le chapitre suivant dresse un état des lieux succinct.

1.5.1 Urbanisation

Le diagnostic a mis en lumière certaines faiblesses au niveau de l'adéquation entre urbanisation et mobilité. En conséquence, le volet stratégique propose une révision du projet de territoire. Cette nouvelle orientation implique des changements des mesures d'urbanisation pour concrétiser cette nouvelle stratégie.

Il s'est notamment agi de renforcer l'urbanisation vers l'intérieur, et de localiser judicieusement les développements par rapport aux transports publics projetés et inversement. Cette réorientation a pour conséquence que :

- Certaines mesures ont été abandonnées, car situées à la périphérie du milieu bâti ou dans des secteurs insuffisamment desservis par les transports publics ;
- Certaines mesures ont été renforcées, car proches des gares ou nœuds de transports publics et situées au cœur du milieu bâti ;
- Certaines mesures ont été ajoutées en fonction de l'avancement des réflexions dans les communes, notamment lorsque des terrains sous utilisés se situent proches de gares ;
- Finalement, d'autres mesures liées à la maîtrise de l'urbanisation et au traitement qualitatif des cœurs de villes et viennent préciser les intentions émises lors du PA3.

Afin de faciliter le suivi de l'évolution du projet entre les PA3 et PA4-PDi, le tableau ci-dessous met en parallèle les mesures des deux générations de projet.

Besoins d'action	N° ARE	N° PA ₃	Commune	N° PA4	Nom Mesure Chablais Agglo 4	Commentaire
	6153.2.063	CV	Toutes	-	-	Déclinaison en 3 mesures spécifiques
	Nouvelle		Toutes	EPQ_	Espace public de qualité	Précision de la mesure générale CV
Renforcement des centralités	Nouvelle		Aigle, Bex, Monthey, Collombey- Muraz	AVP	Avenue verte partagée	Précision de la mesure générale CV
	Nouvelle		Toutes	PP	Préservation du patrimoine bâti	Précision de la mesure générale CV
	6153.3.075	PEP	Aigle	PEP.1	Pôle d'équipement public «Gymnase du Chablais»	
	Nouvelle		Monthey	PEP.2	Pôle d'équipement public « Zone sportive de Verney – Pré Perna – Pré d'Île»	
	6153.3.089	PM.8	Aigle	PUM.1	« Gare Novassalles »	

	Nouvelle		Aigle	PUM.2	« Landi »	
		PM.9	Aigle	PUM.3	« Arsenal »	
	6153.3.090	_	_	_		
	6153.3.081	PM.10	Aigle	PUM.4	« Valerette Nord »	
	Nouvelle		Aigle	PUM.5	« Valerette Sud»	
	Nouvelle		Ollon	PUM.6	« Ollon Gare»	
	Nouvelle		Bex	PUM.7	« Bex Gare»	
	6153.3.076	PH-1	Monthey	PUM.8	«Vers le Nant de Choëx»	
	6153.3.077	PH-2	Monthey	PUM.9	« Semilles »	
	Nouvelle		Monthey	PUM.10	« Les Dailles Ouest »	
	6153.3.088	PM.7		PUM.11	« Les Dailles Sud »	
	6153.3.080	PM.1	Monthey	PUM.12	«Clos-Donroux – Gessimo»	
	6153.3.083	PM.2	Monthey	PUM.13	«Les Goilles»	
Urbanisation vers l'intérieur	6153.3.085	PM.4	Monthey	PUM.14	« Gare de Monthey »	
	Nouvelle		Monthey	PUM.15	« Plantaud »	
	6153.2.065	PM-5	Monthey	PUM.16	« Avenue Gare Nord »	
	6153.3.084	PM.3	Monthey	PUM.17	« Au-delà du Pont »	
	Nouvelle		Collombey- Muraz	PUM.18	« Halte de Collombey Le Grand »	
	Nouvelle		Collombey- Muraz	PUM.19	« Gare de Collombey »	
	Nouvelle		Collombey- Muraz	PUM.20	«Les Vergers Est»	
	Nouvelle		Massongex	PUM.21	« Massongex »	
	6153.3.087	PM.6	-	-	-	Mesure abandonnée (Monthey)
	6153.3.082	PM.11	-	-	-	Mesure abandonnée (Ollon)
	6153.3.078	PH-3	-	-	-	Mesure abandonnée (Ollon)
	6153.3.079	PH-4	-	-	-	Mesure abandonnée (Bex)
	Nouvelle		Toutes	MRF	Mobilisation des réserves foncières	
	Nouvelle		Aigle	DD.1	Secteur de densification douce « Pré-Yonnet »	

	Nouvelle		Aigle	DD.2	Secteur de densification	
	. Touvelle		, "8"	55.2	douce « Les Pommiers »	
	Nouvelle		Aigle	DD.3	Secteur de densification douce « Les Vergers »	
	Nouvelle		Collombey- Muraz, Monthey	DD.4	Secteur de densification douce « Rue des Merisiers »	
	Nouvelle		Collombey- Muraz	DD.5	Densification douce « Clos-Novex »	
	Nouvelle	MU-1	Toutes	MU	Maîtrise de l'urbanisation	
	Nouvelle		Aigle	PAI.1	Pôle d'activités - Aigle	
	Nouvelle		Bex	PAI.2	Pôle d'activités - Bex	
	Nouvelle		Collombey- Muraz	PAI.3	Pôle d'activités – Collombey-Muraz (1/2)	
	Nouvelle		Collombey- Muraz	PAI.4	Pôle d'activités – Collombey-Muraz (2/2)	
Attractivité des zones d'activités	Nouvelle		Monthey	PAI.5	Pôle d'activités – Monthey	
	Nouvelle		Toutes	PAI.6	Sites d'activités régionaux	
		PA	Toutes	PAI.7	Sites d'activités locaux	
	6153.3.070	PA	Toutes	PAI.8	Système de gestion des zones d'activités	Déclinaison en 5 mesures spécifiques par site stratégique et 1 mesure pour les sites régionaux et locaux

1.5.2 Mobilité

Dans le cadre du PA4-PDi les mesures concernant la mobilité ont été précisées en regard des deux précédents projets. Il existe un nombre important de mesures cofinancées dans les deux projets des générations précédentes mais pour un nombre de réalisations encore faible aujourd'hui. Le PA4-PDi cherchera donc plutôt à réorganiser et compléter finement les lacunes identifiées dans l'examen de la Confédération du PA3 (gestion du trafic, mobilité douce inter-urbaine) tout en correspondant à la stratégie du présent projet, et à profiter de l'élargissement du périmètre VACo à Bex et Ollon. De plus, certaines mesures ont été ajoutées en fonction de l'avancement des réflexions dans les communes et les services cantonaux.

Afin de faciliter le suivi de l'évolution du projet entre les deux précédentes générations de projets et le PA4-PDi, le tableau ci-dessous met en parallèle les mesures des anciennes générations avec les mesures définies dans le cadre de Chablais Agglo 4. Au niveau des commentaires, le terme « mesure convenue » signifie que la mesure a été validée et cofinancée dans le cadre du PA2 ou du PA3 et qu'elle n'est donc pas reprise dans le présent projet.

Besoins d'action	N° ARE	N° PA ₃	Commune	N° PA4	Nom Mesure Chablais Agglo 4	Commentaire
	6153.3.102	7.8	Monthey	CR.1	Nouveau barreau routier RC112 sous les voies CFF à Monthey	
	6153.3.041	7.9	-	-	-	Mesure réalisée
	6153.3.042	8.1	-	-	-	Mesure abandonnée
Maîtrise du TIM	6153.3.043	8.2	-	-	-	Mesure réalisée
	6153.3.006	10.1	-	-	-	Mesure abandonnée, pas nécessaire d'agir sur P+R en périphérie
	6153.3.007	10.2	-	-	-	Mesure abandonnée
	6153.3.059	Ms1	Collombey- Muraz / Monthey	Ms.1	Nouveau tracé de la ligne ferroviaire AOMC entre Monthey et Collombey-Muraz	Transformée en fiche de documentation
Poursuite du développement des TP	6153.3.060	Ms2	Aigle / Collombey- Muraz / Monthey / Ollon	Ms.2	Augmentation des cadences de la ligne ferroviaire AOMC entre Aigle et Monthey	Transformée en fiche de documentation
	6153.3.061	Ms3	Aigle / Bex/ Collombey- Muraz / Massongex / Monthey	Ms.3	Amélioration de la desserte sur les lignes ferroviaires CFF	Transformée en fiche de documentation
	-	Ms4	Aigle / Bex / Monthey / Ollon	Ms.4	Augmentation des cadences pour les trains de montagne (AL, ASD, AOMC, BVB)	Transformée en fiche de documentation

	6153.3.063	Ms5	Monthey	Ms.5	Passage dénivelé à la gare CFF de Monthey	Transformée en fiche de documentation
	-	Ms6	Monthey	Ms.6	Halte CFF Clos-Donroux	Transformée en fiche de documentation
	6153.3.103	Ms7	Collombey- Muraz	Ms.7	Halte CFF Le Grand	Transformée en fiche de documentation
	-	Ms8	-	-	-	Mesure abandonnée (Ollon), car secteur hors localité
	6153.3.001	1.1	-	-	-	Mesure convenue
	6153.3.003	1.3	Monthey	TP.4	Nouvelle liaison routière entre l'avenue du Simplon et la rue des Saphirs à Monthey	Pas de fiche car mesure priorité C
	6153.3.010	2.1	Bex / Massongex	TP.1	Reconstruction de la passerelle entre Massongex et Bex pour les TP et MD	
		2.2	Collombey- Muraz / Aigle	TML.1	Création d'un franchissement multimodal entre les ZA d'Aigle et Collombey-Muraz	Mesure en priorité C au profit d'une passerelle modes doux uniquement à court terme (MD.4)
	6153.3.096	3.1	-	-	-	Mesure réalisée
	6153.3.096	3.1 B	Toutes	TP.2	Développement du réseau de bus d'agglomération	Mesure maintenue
	Nouvelle	-	Toutes	TP.3	Mise aux normes LHand	
Renforcement du	6153.3.067	Ms9	-	-	-	Mesure précisée en deux mesures MD.4 et MD.9
réseau MD	6153.3.013	4.1	-	-	-	Mesure convenue
	6153.3.014	4.2	-	-	-	Mesure modifiée en élargissant le périmètre (VSR.1)

6153.3.015	4.3	Bex / Ollon	MD.1	Aménagement d'un itinéraire cyclable entre Ollon et Bex le long de la route cantonale	
-	4.4	-	-	-	Mesure abandonnée au profit d'une autre liaison
-	4.5	-	-	-	Mesure abandonnée au profit d'une autre liaison
6153.3.018	5.1	Вех	P.MD.A.1	Aménagements en faveur des cyclistes, route de l'Infirmerie à Bex	Modification du périmètre, mesure partielle dans fiche paquet.
6153.3.019	5.2	-	-	-	Fiche splittée en deux mesures partielles dans fiche paquet.
Nouvelle	-	Bex	P.MD.A.2	Aménagements piétons, rues du Cotterd et des Pépinières à Bex	Mesure partielle dans fiche paquet
Nouvelle	-	Bex	P.MD.A.3	Modération et rue cyclable, rues du Cotterd et des Pépinières à Bex	Mesure partielle dans fiche paquet
6153.3.020	5.3	Monthey	P.MD.A.4	Aménagements en faveur du vélo, avenue de l'Europe à Monthey	Mesure partielle dans fiche paquet
6153.3.021	5.4	-	-	-	Mesure convenue
6153.3.022	5.5	-	_	-	Mesure réalisée
6153.2.048	5.6	Aigle	MD.10	Aménagement d'un passage sous les voies CFF dans le secteur "Arsenal-Lidl" à Aigle	Pas de fiche car mesure priorité C
Nouvelle	-	Monthey / Ollon	MD.9	Passerelle au-dessus du Rhône, secteur Gryonne	
6153.3.024	6.1	-	-	-	Mesure abandonnée au profit de l'autre liaison (MD.3)
6153.3.025	6.2	-	-	-	Mesure convenue
6153.3.026	6.3	-	-	-	Mesure convenue

6153.3.027	6.4	Bex	MD.2	Aménagement cheminement de mobilité douce entre Bex et Massongex sur le Rhône	Mesure reprise et ajustée (périmètre)
6153.3.027	6.4	Massongex	MD.11	Aménagement cheminement de mobilité douce entre Massongex et le Rhône	Mesure reprise et ajustée (périmètre)
6153.3.028	6.5	Ollon	MD.3	Liaison de mobilité douce entre Ollon, le Rhône et Muraz	Mesure reprise et ajustée
Nouvelle	-	Toutes	MD.VV	Principes d'aménagement des axes mobilité douce structurants	Fiche de documentation
Nouvelle	-	Aigle / Collombey- Muraz	MD.4	Passerelle au-dessus du Rhône, secteur Charbonnière	
Nouvelle	-	Collombey- Muraz	MD.5	Itinéraire structurant de mobilité douce « voie verte » entre Illarsaz et Muraz	
Nouvelle	-	Bex / Ollon	MD.6	Itinéraire structurant de mobilité douce « voie verte » le long de la Gryonne	Pas de fiche car mesure priorité C
Nouvelle	-	Massongex	MD.10	Franchissement MD, secteur Les Paluds (MBR)	Pas de fiche car mesure priorité C
Nouvelle	-	Aigle	P.MD.A.5	Rue Axe cyclable et trottoir, ch. de l'Hôpital à Aigle	Mesure partielle dans fiche paquet
Nouvelle	-	Aigle	P.MD.A.6	Modération et rue axe cyclable, ch. des Lieugex à Aigle	Mesure partielle dans fiche paquet
Nouvelle	-	Aigle	P.MD.A.7	Modération et rue axe cyclable, ch. du Châtelard à Aigle	Mesure partielle dans fiche paquet
Nouvelle	-	Collombey- Muraz	P.MD.A.8	Rue cyclable, rue St-Didier à Collombey	Mesure partielle dans fiche paquet
Nouvelle	-	Ollon / Massongex	P.MD.A.9	Aménagement cyclable, rue de la Tour à Ollon / Passage inférieur des llettes à Massongex	Mesure partielle dans fiche paquet
Nouvelle	-	Aigle	P.MD.B.1	Aménagements piétons, rue de la Gare à Aigle	Pas de fiche car mesure en priorité C
Nouvelle	-	Aigle	P.MD.B.2	Aménagements piétons, quartier sous gare à Aigle	Mesure partielle dans fiche paquet

	Nouvelle	-	Bex	P.MD.B.3	Aménagements cyclables, rue du Simplon à Bex	Mesure partielle dans fiche paquet
	Nouvelle	-	Aigle	P.MD.B.4	Aménagements cyclables, ch. des Artisans à Aigle	Mesure partielle dans fiche paquet
	Nouvelle	-	Monthey	P.MD.B.5	Aménagements cyclables, av. du Crochetan à Monthey	Mesure partielle dans fiche paquet
	Nouvelle	-	Toutes	ME.1	Stations de recharge pour vélos électriques dans vélostations	Nouvelle mesure
	Nouvelle	-	Toutes	ME.2	Stations de recharge pour voitures électriques	Nouvelle mesure, pas de fiche car priorité C
	6153.3.008	10.3	Toutes	MD.7	Aménagement de zones de stationnement pour vélos	
	6153.3.009	10.4	Toutes	MD.8	Instauration d'un système de partage de vélos dans toute l'agglomération	Mesure modifiée
	6153.3.004	1.4	Aigle	P.GT.A.1	Régulation du trafic carrefour du Pautex à Aigle	Mesure partielle dans fiche paquet
	6153.3.005	1.5	-	-	-	Mesure précisée en mesures partielles ci- dessous dans fiche paquet
Poursuite du développement	Nouvelle	-	Aigle	GT.1	Régulation du trafic rte d'Ollon/ rte de transit à Aigle	Nouvelle mesure, pas de fiche car priorité C
des TP - maîtrise du TIM	Nouvelle	-	Collombey- Muraz	P.GT.A.2	Régulation du trafic carrefour du Montagnier à Collombey	Mesure partielle dans fiche paquet
	Nouvelle	-	Monthey	P.GT.A.3	Régulation du trafic RC302/RC112 à Monthey	Mesure partielle dans fiche paquet
	Nouvelle	-	Monthey	P.GT.A.4	Régulation du trafic RC302/Europe à Monthey	Mesure partielle dans fiche paquet
	Nouvelle	-	Collombey- Muraz	P.GT.A.5	Régulation du trafic RC301/RC302 à Collombey	Mesure partielle dans fiche paquet

	Nouvelle	-	Monthey	P.GT.A.6	Régulation du trafic Simplon/Europe à Monthey	Mesure partielle dans fiche paquet
	6153.3.052	GM1	Toutes	GM.1	Plans de mobilité pour les employés des services publics	Transformée en fiche de documentation
	6153.3.053	GM2	Toutes	GM.2	Plans de mobilité pour les entreprises de l'agglomération	Transformée en fiche de documentation
	6153.3.054	GM ₃	-	-	-	Mesure réalisée
	6153.3.055	GM4	Toutes	GM.3	Politiques de stationnement communales / d'agglomération	Transformée en fiche de documentation
	6153.3.056	GM5	Toutes	GM.4	Modification des règlements communaux de constructions pour les zones d'activités et d'habitat	Transformée en fiche de documentation
	6153.3.057	GM6	Toutes	GM.5	Intégration tarifaire des transports publics	Transformée en fiche de documentation
Renforcement du réseau MD - poursuite du	6153.3.058	GM ₇	Toutes	GM.6	Stationnement pour vélos dans les entreprises et les équipements privés	Transformée en fiche de documentation
développement des TP - maîtrise	Nouvelle	-	Toutes	GM.7	Communication et promotion d'agglomération en faveur du vélo	
du TIM	6153.3.002	1.2	Aigle	P.VSR.A.1	Requalification de la route de Lausanne à Aigle	Mesure partielle dans fiche paquet
	6153.3.029	7.1	-	-	-	Mesure convenue
	6153.3.034	7.2	-	-	-	Mesure convenue
	6153.3.035	7.3	Massongex	P.VSR.A.6	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Massongex	Mesure partielle dans fiche paquet
	6153.3.036	7.4	-	-	-	Mesure modifiée en élargissant le périmètre (VSR.1)
	6153.2.013	7.5	-	-	-	Mesure modifiée en élargissant le périmètre (VSR.1)
	Nouvelle	-	Collombey- Muraz / Monthey	VSR.1	Réaménagement de la RC302 de Monthey à Collombey	

Nouvelle	-	Monthey	P.VSR.A.2	Zone piétonne et réaménagement de la rue Monthéolo à Monthey	
6153.3.038	7.6	-	-	-	Mesure convenue
6153.3.039	7.7	Ollon	P.VSR.A.3	Réaménagement de la route cantonale en traversée d'Ollon	
6153.3.030	7.10	Ollon	P.VSR.A.4	Réaménagement de la route d'Ollon en bordure d'Ollon	
6153.3.031	7.11	Bex	P.VSR.A.5	Réaménagement de la route d'Aigle à Bex	
Nouvelle	-	Massongex	P.VSR.A.7	Zone piétonne et réaménagement, centre Sud de Massongex	
6153.3.032	7.12	Bex	P.VSR.B.1	Requalification de la traversée de Bex	
6153.3.033	7.13	Bex	P.VSR.B.2	Réaménagement du centre-ville de Bex	
Nouvelle	-	Bex	P.VSR.B.3	Réaméangement av. de la Gare à Bex	
Nouvelle	-	Collombey- Muraz	VSR.2	Réaménagement RC302 Muraz- Collombey	Pas de fiche car mesure en priorité C
6153.3.044	9.1	Вех	PM.2	Interface à la gare CFF de Bex	
6153.3.045	9.2	-	-	-	Mesure convenue
6153.3.046	9.4	-	-	-	Mesure convenue
6153.3.047	9.4	-	-	-	Mesure convenue
6153.3.048	9.5	Ollon	PM.3	Interface à la halte AOMC d'Ollon	
6153.3.049	9.6	Collombey- Muraz	PM.4	Interface à la halte CFF Le Grand	
-	9.7	Massongex	PM.1	Interface à la halte CFF de Massongex	
6153.3.94	9.8	-	-	-	Mesure réalisée

1.5.3 Paysage, nature et environnement

Le volet Paysage et environnement du PA3 comportait plusieurs mesures dont la mise en œuvre n'est pas de la responsabilité de Chablais Agglo et qui sont en cours de réalisation. Ces mesures sont maintenues dans le PA₄-PDi afin d'assurer la bonne coordination de l'ensemble du territoire.

Faisant suite à l'adaptation des exigences cantonales, et pour prendre en compte le rapport d'évaluation de l'ARE, Le PA4-PDi propose 4 nouvelles mesures. Pour la stratégie Energie, les trois nouvelles mesures précisent les outils de mise en œuvre et les actions prioritaires. Pour la stratégie Environnement, une mesure allouée au climat indique les interventions pour lutter contre le réchauffement et s'adapter aux changements climatiques.

Besoins d'action	N° ARE	N° PA ₃	Commune	N° PA4	Nom Mesure Chablais Agglo 4
	6153.3.092	P-R ₃	Toutes	R ₃	3 ^e correction du Rhône
	6153.3.072	P-EAU	Toutes	EAU	Aménagement des cours d'eau latéraux et canaux
Intégration paysagère	Nouvelle	-	Toutes	FOR	Forêt
paysagere	6153.3.071	P-AGR	Toutes	AGR	Agriculture
	6153.3.093	P-REC	Toutes	REC	Réseau écologique
	6153.3.091	P-NAT	Toutes	NAT	Nature en ville
Amélioration de	6153.3.074	P-ENV	Toutes	ENV	Protection de l'environnement
l'environnement urbain			Toutes	CLIM	Lutte contre le réchauffement et adaptation aux changements climatiques
	6153.3.073	P-ENE	Toutes	ENE 1	Planification énergétique
Transition	Nouvelle	-	Toutes	ENE 2	Modification RCC - RCCZ
énergétique	Nouvelle	-	Toutes	ENE 3	Etude périmètre CAD
	Nouvelle	-	Toutes	ENE 4	Solaire thermique

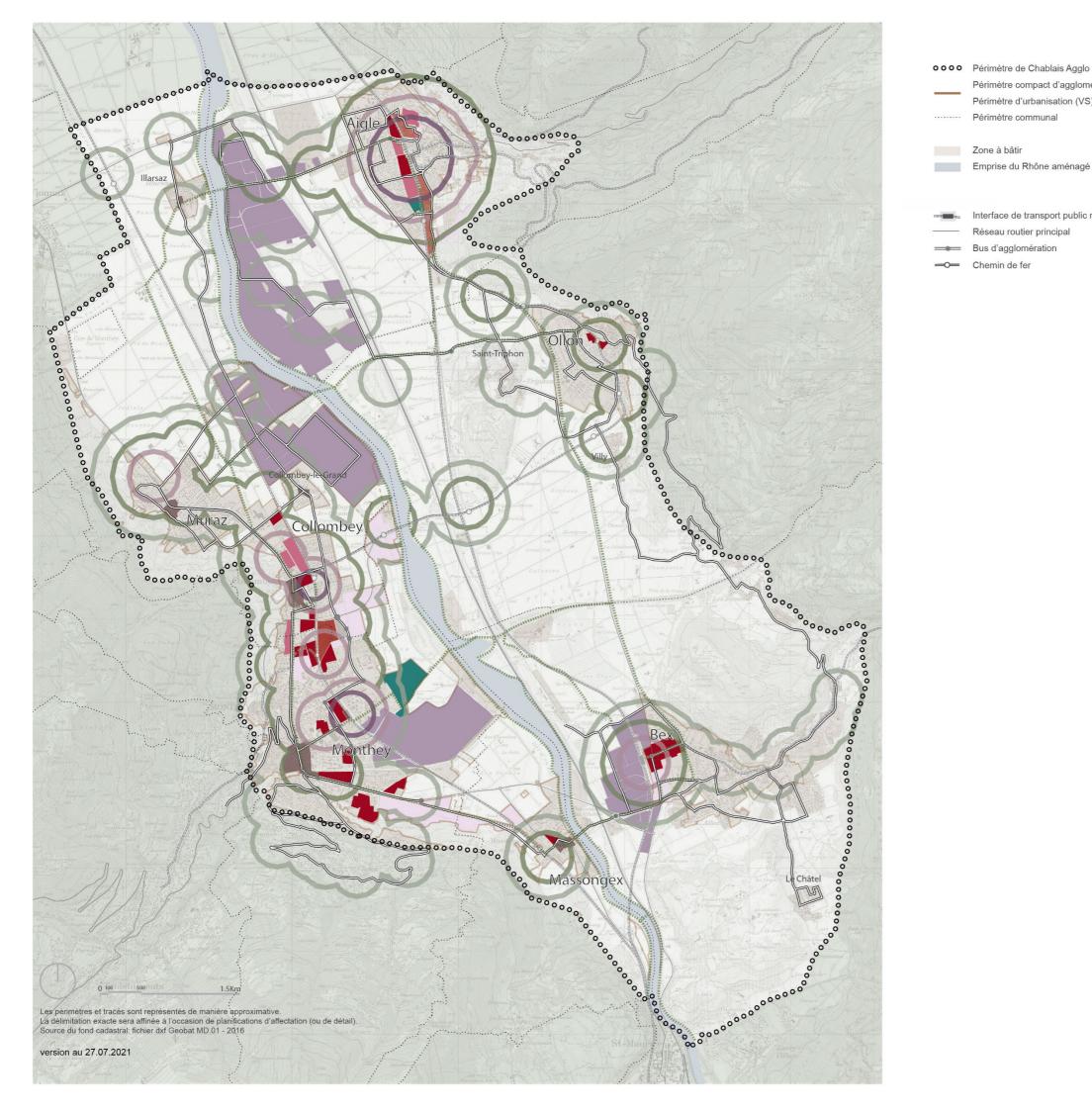
1.6 Coordination urbanisation & transport

La mise à jour des mesures entre le PA3 et la PA4 a permis de mieux orienter l'urbanisation vers l'intérieur et de vérifier la coordination entre urbanisation et transport.

Les pôles urbains mixtes sont ainsi bien voire très bien desservis par les transports publics. Les principaux pôles alloués à un programme mixte (logement-emploi) sont situés dans les centres, à proximité directe d'une plateforme multimodale comprenant une halte ferroviaire.

Les pôles d'activités stratégiques sont situés à proximité d'une interface du réseau routier national. Ils seront desservis par le bus d'agglomération au fur et à mesure de leur développement.

Chacun des pôles est également desservi par le réseau de mobilité douce structurant des voies vertes. La carte ciaprès illustre cette coordination.



CHABLAIS Coordination urbanisation & transport

Secteurs de développement

Périmètre compact d'agglomération (VD) et

Périmètre d'urbanisation (VS) Périmètre communal

Interface de transport public majeure

Réseau routier principal Bus d'agglomération Chemin de fer

> pôle urbain mixte pôle urbain mixte (développement après 2036) secteur de densification douce prioritaire pôle équipement public pôle d'activités stratégique site d'activités régional

Qualité de desserte future

Classe A: très bonne desserte Classe B: bonne desserte Classe C: desserte moyenne Classe D: faible desserte

Mobilité douce

..... voies vertes

2 MESURES URBANISATION

Etat des lieux et tendances

Enjeux:

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

VISION Un ensemble polycentrique de cœurs patrimoniaux et de pôles urbains compacts, connectés par des réseaux TP-MD performants et organisés autour de la plaine du Rhône. BESOINS D'ACTION Révélation de la qualité du cadre de vie des centralités Stratégie Milieu bâti Stratégie Centralités Stratégie Zones d'activités

Objectifs:

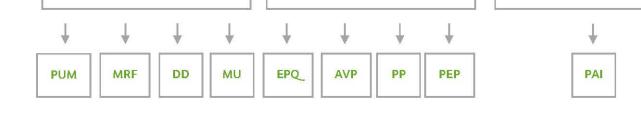
- 1 Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et prioritairement autour des pôles de desserte en TP
- 2 Favoriser la mobilisation des réserves en zone à bâtir
- 3 Améliorer la qualité de l'urbanisation

Objectifs:

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

Objectifs:

- 6 Contribuer, notamment à travers le(s)SRGZA, au maintien de l'agglomération comme pôle d'activités artisanales et industrielles
- 7 Poser les bases une vision commune permettant aux SRGZA de préciser la vocation des zones d'activités selon leur potentiel et leurs caractéristiques
- 8 Contribuer au renforcement de la qualité et l'attractivité des zones d'activités, notamment en renforçant leur perméabilité



Urbanisation de qualité et cadre de vie

EPQ_	Espace public de qualité	Toutes	Α]
AVP	Avenue verte partagée	Aigle, Bex, Monthey, Collombey-Muraz	Α	
PP	Préservation du patrimoine bâti	Toutes	Α	

Pôles mixtes de développement stratégiques

PUM.1	Pôle urbain mixte « Novassalles »	Aigle	Α
PUM.2	Pôle urbain mixte « Landi »	Aigle	В
PUM.3	Pôle urbain mixte « Arsenal »	Aigle	C2
PUM.4	Pôle urbain mixte « Valerette Nord »	Aigle	C2
PUM.5	Pôle urbain mixte « Valerette Sud»	Aigle	C2
PUM.6	Pôle urbain mixte « Ollon Gare»	Ollon	В
PUM.7	Pôle urbain mixte « Bex Gare»	Bex	A
PUM.8	Pôle urbain mixte «Vers le Nant de Choëx»	Monthey	Α
PUM.9	Pôle urbain mixte « Semilles »	Monthey	Α
PUM.10	Pôle urbain mixte « Les Dailles Ouest »	Monthey	В
PUM.11	Pôle urbain mixte «Les Dailles Sud»	Monthey	Α
PUM.12	Pôle urbain mixte «Clos-Donroux – Gessimo»	Monthey	C ₂
PUM.13	Pôle urbain mixte «Les Goilles»	Monthey	Α
PUM.14	Pôle urbain mixte « Gare de Monthey »	Monthey	A
PUM.15	Pôle urbain mixte « Plantaud »	Monthey	Α
PUM.16	Pôle urbain mixte « Avenue de la Gare nord »	Monthey	В
PUM.17	Pôle urbain mixte « Au-delà du Pont »	Monthey	С
PUM.18	Pôle urbain mixte «Halte de Collombey Le Grand»	Collombey-Muraz	В
PUM.19	Pôle urbain mixte «Gare de Collombey»	Collombey-Muraz	В
PUM.20	Pôle urbain mixte «Les Vergers Est»	Collombey-Muraz	Α
PUM.21	Pôle urbain mixte « Massongex »	Massongex	Α

Mobilisation foncière et densification douce

MRF	Mobilisation des réserves foncières	Toutes	Α
DD.1	Secteur de densification douce « Pré-Yonnet »	Aigle	Α
DD.2	Secteur de densification douce « Les Pommiers »	Aigle	Α

DD.3	Secteur de densification douce « Les Vergers »	Aigle	Α
DD.4	Secteur de densification douce « Rue des Merisiers »	Collombey-Muraz, Monthey	В
DD.5	Densification douce « Clos-Novex »	Collombey-Muraz	В

Mesures de maîtrise de l'urbanisation

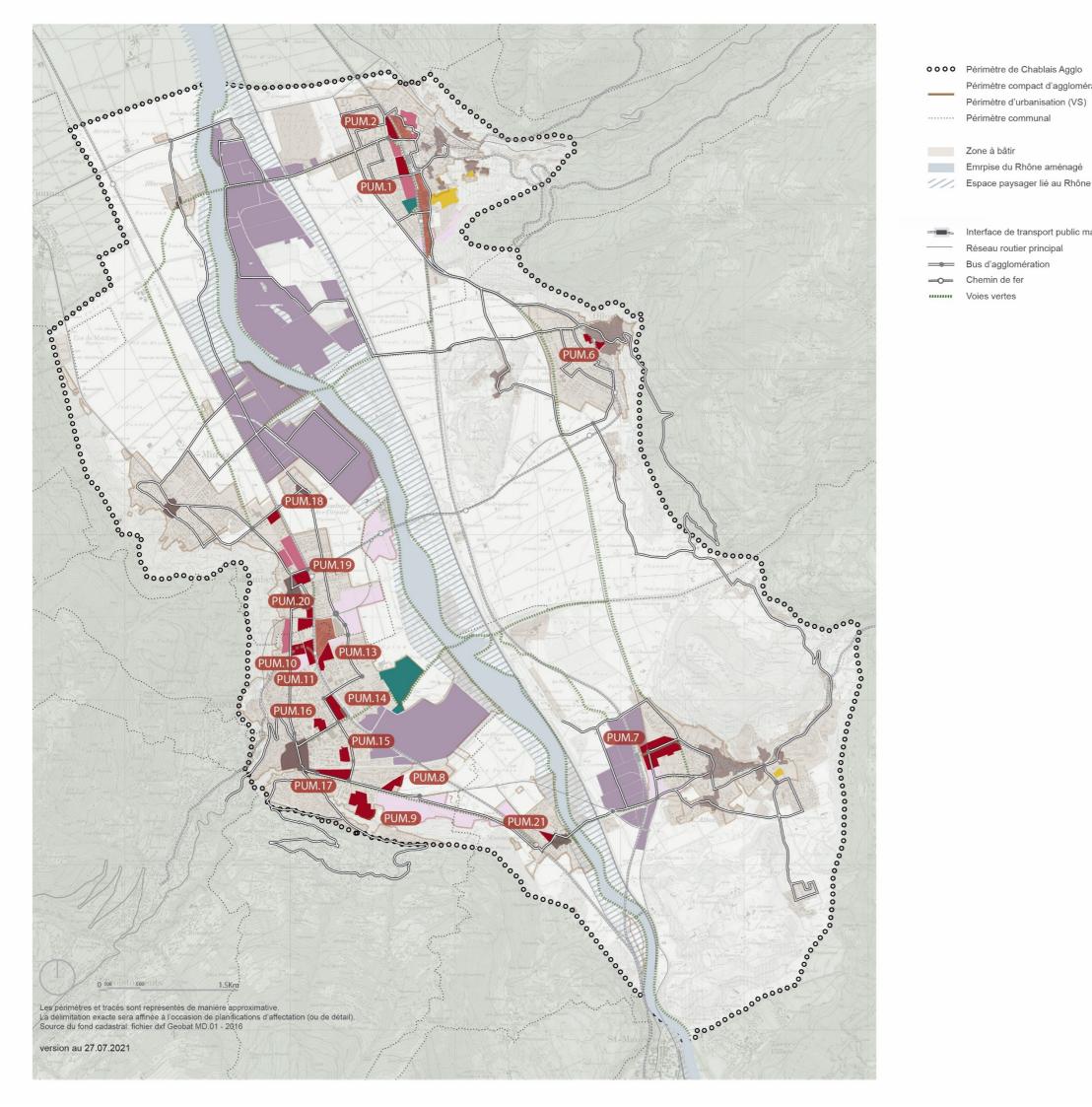
Α	Toutes	Maîtrise de l'urbanisation
---	--------	----------------------------

Pôle d'équipement public

PEP.1	Pôle d'équipement public «Gymnase du Chablais»	Aigle	Α
PEP.2	Pôle d'équipement public « Zone sportive de Verney – Pré Perna – Pré d'Île»	Monthey	В

Pôles d'activités

PAI.1	Pôle d'activités - Aigle	Aigle	В
PAI.2	Pôle d'activités - Bex	Bex	В
PAI.3	Pôle d'activités – Collombey-Muraz (1/2)	Collombey-Muraz	A définir
PAI4	Pôle d'activités – Collombey-Muraz (2/2)	Collombey-Muraz	A définir
PAI. 5	Pôle d'activités – Monthey	Monthey	В
PAI. 6	Sites d'activités régionaux	Toutes	В
PAI.7	Sites d'activités locaux	Toutes	В
PAI.8	Système de gestion des zones d'activités	Toutes	Α



CHABLAIS

Programme de mesures Urbanisation

Pôles urbains mixtes

Densification douce

Gare Novassalles

PUM.2 Landi

Périmètre compact d'agglomération (VD) et

Périmètre d'urbanisation (VS) Périmètre communal

Emrpise du Rhône aménagé

Réseau routier principal Bus d'agglomération

Chemin de fer

Voies vertes

Interface de transport public majeure

Valrette Nord

Valrette Sud

PUM.6 Ollon-Gare

Bex-Gare

Vers le Nant de Choëx

Semilles

PUM.10 Les Dailles Ouest

PUM.11 Les Dailles Sud

PUM.12 Clos-Donroux-Gessimo

PUM.13 Les Goilles

PUM.14 Gare de Monthey

PUM.15 Plantaud

PUM.16 Avenue Gare nord

PUM.17 Au-delà du Pont

PUM.18 Halte de Collombey Le Grand

PUM.19 Gare de Collombey

PUM.20 Les Vergers Est

PUM.21 Massongex

Pré-Yonnet

Les Pommiers

Les Vergers

Rue des Merisiers

Pôles d'activités

Pôles d'équipements publics



Collombey-Muraz

Collombey-Muraz

Monthey

Sites régionaux

PEP.1 Gymnase du Chablais

Zone sportive de Verney-Pré Perna

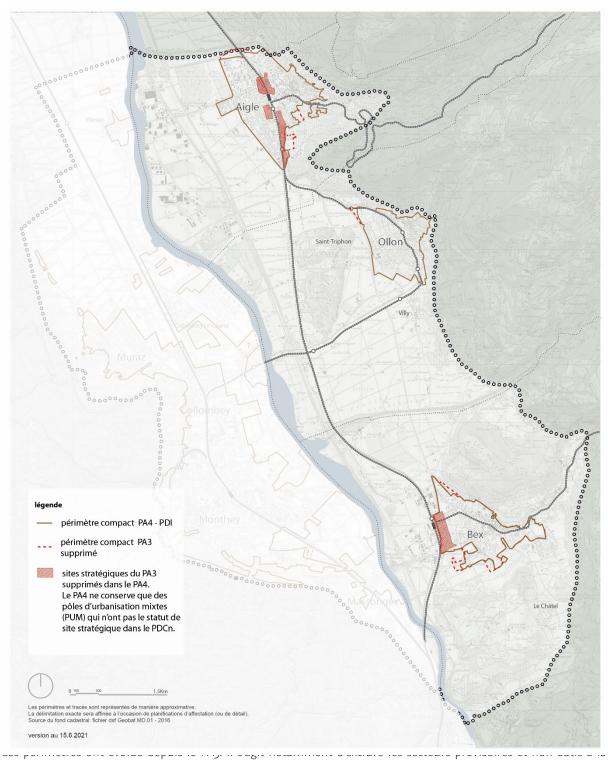
Maitrise de l'urbanisation

Secteur de dézonage

Secteur de préservation

L'emplacement et la vocation des différentes zones d'activités sont sous réserve des systèmes de gestion des zones d'actvités VD-VS

2.1 Evolution entre les PA3 et PA4-PDi des éléments des fiches B11 et R13 du PDCn VD



périphérie qui étaient intégrés aux périmètres compacts et également d'adapter le tracé aux travaux de révision des planifications en cours sur les trois communes.

Sites stratégiques

Les deux sites stratégiques au sens de la mesure B11 présents dans le PA3 (proximité de la gare d'Aigle et Bex) ont pour leur part été supprimés. En effet la densité de 250 habitants-emplois par hectare exigée pour les sites stratégiques selon la mesure A11 n'est atteinte que pour une mesure d'urbanisation (pôle urbain mixte). Cette densité a été revue à la baisse car elle ne correspond pas à la typologie du bâti souhaitée pour les centralités vaudoises de l'agglomération, en particulier à Bex (Ollon n'était pas concernée par un site stratégique). Dès lors, et afin de ne pas donner plus d'importance à un seul pôle urbain mixte au détriment des autres qui ont le même rôle dans la mise en œuvre du PA4-PDi, la notion de sites stratégiques a été complètement abandonnée dans le PA4.

Ces adaptations seront intégrées dans la fiche R₁₃ Agglomération du Chablais du PDCn.

2.2 Urbanisation de qualité et cadre de vie - |AVP, EPQ, PP|

ChablaisAgglo / Programme de mesures / Urbanisation

AVP

Urbanisation – Stratégie *centralité* – Avenue verte partagée

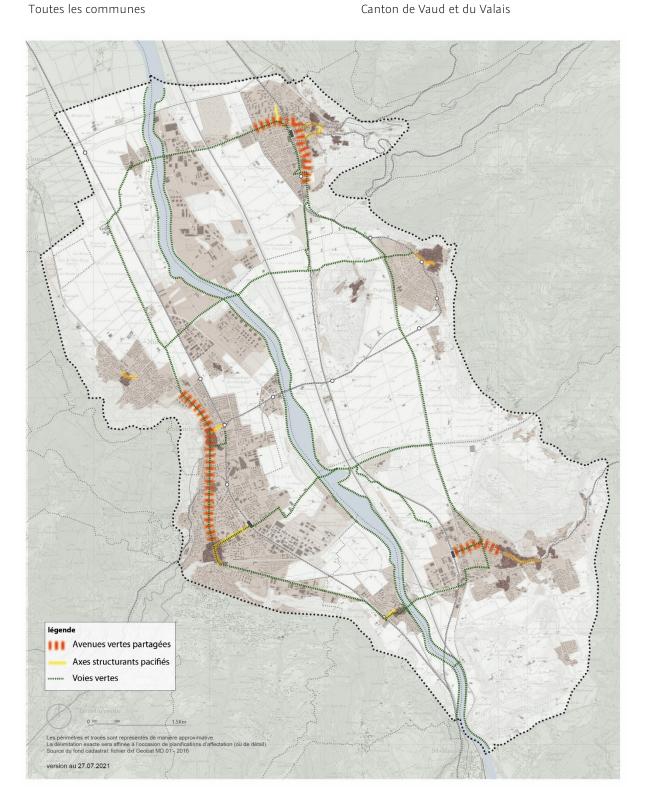
Selon étapes

Priorité:

Instances responsables

Autres instances concernées

Canton de Vaud et du Valais



Mesure

Situation actuelle générale

Les avenues vertes partagées sont des routes de gabarit important traversant les différentes localités. Elles servent, aujourd'hui, principalement pour les déplacements en transport individuel motorisé (TIM). Leur requalification est nécessaire car ces axes, surchargés par le trafic, engendrent des nuisances sonores et altèrent le cadre de vie des habitants.

Les axes structurants pacifiés sont des routes de transit au cœur des localités. Leur pacification est nécessaire car ces axes engendrent des nuisances sonores et altèrent le cadre de vie des habitants.

Les axes qui sont principalement concernés sont les suivants :

- Monthey-Collombey-Muraz : Un tronçon de la rue des Dents-du-Midi qui traverse un tissu bâti urbain et relativement dense
- Bex : L'avenue de la Gare qui relie le centre de Bex à la gare CFF
- Aigle : Des tronçons de la rue du Rhône et la rue de Margencel, qui relient le nord-ouest de la gare au sud de la centralité. Ces tronçons relient les futurs pôles urbains mixte à a gare CFF en desservant le centre-ville.

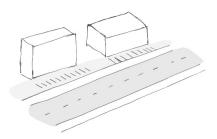
Objectifs

- Inscrire ces axes dans un maillage vert à l'échelle de l'agglomération ;
- Intégrer une gestion multimodale des flux favorisant un report modal;
- Assurer la perméabilité transversale des avenues ;
- Diversifier et dynamiser les fonctions des avenues grâce au passage des flux de piétons ;
- Améliorer la qualité environnementale des localités.

Description

Situation actuelle

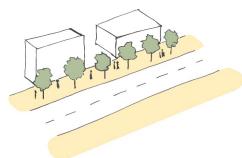
Une absence d'espace de qualité



Cet axe est uniquement dédié au trafic et il fait abstraction de l'environnement qu'il traverse.

Objectifs

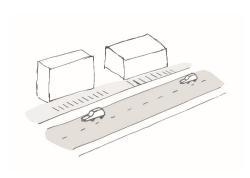
Inscrire ces **axes** dans un **maillage vert** à l'échelle de l'agglomération



- Créer un espace public compatible avec la gestion des flux :
- Intégrer les aménagements paysagers à la qualité spatiale de l'avenue: hiérarchisation des flux, ombrage, filtre visuel, variation d'ambiance saisonnière;
- Végétaliser les avenues de manière durable et préserver le patrimoine arboré existant;
- Allier la qualité spatiale avec des aménagements durables et intégrant des qualités environnementales : revêtements perméables et

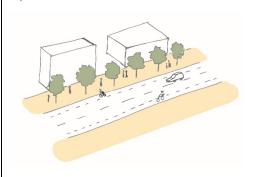
clairs, gestion des eaux pluviales, plantations indigènes vectrices de biodiversité.

Un axe pensé uniquement pour les TIM



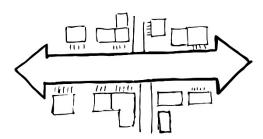
Ce type d'aménagement est conçu pour la gestion des flux. Il comprend des gabarits routiers largement dimensionnés et dédiés aux transports individuels motorisés.

Intégrer une **gestion multimodale des flux** favorisant un report modal

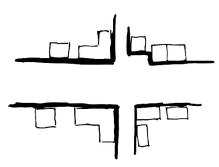


- Favoriser le report modal ;
- Sécuriser et apporter du confort pour les modes doux (giratoire aussi) ;
- Prioriser la mobilité douce lors de rétrécissement des chaussées.

Une césure au sein des localités



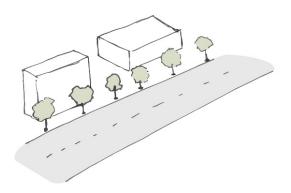
La charge de trafic et son dimensionnement forment un obstacle aux franchissements et renforcent le sentiment d'insécurité des piétons et des cyclistes. Assurer la **perméabilité transversale** des avenues



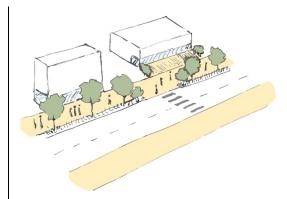
- Faciliter les franchissements en améliorant la sécurisation des passages piétons (aplats de couleurs, ralentisseurs...);
- Créer des connexions transversales par une armature verte perpendiculaire à l'avenue ;
- Penser l'avenue de manière cohérente dans sa longueur comme dans sa largeur.

Un linéaire long et monotone

Diversifier et **dynamiser** les fonctions grâce au passage des flux de **piétons**



Le traitement des tronçons est appliqué de façon systématique sur l'ensemble du linéaire. Il banalise le paysage des localités et limite les usages potentiels.



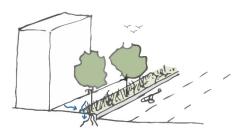
- Créer des dilatations de l'avenue verte partagée pour créer des espaces publics de qualité;
- Lier les usages aux vitesses de déplacements et au contexte existant ;
- Animer l'avenue par l'affectation des bâtiments : commerces, entreprises, bureaux, écoles, etc.

Un espace stérile en termes de biodiversité



Un aménagement au langage routier vecteur de nuisances sonores et de pollution de l'air. Ce type d'espace altère l'environnement des usagers à court et à long terme. Il ne permet pas un développement durable de l'agglomération au vu des enjeux climatiques actuels.

Améliorer la **qualité environnementale** des localités



- Diminuer les îlots de chaleur urbains ;
- Coordonner avec les projets d'assainissements du bruit;
- Assurer la gestion des eaux de ruissellement face à l'intensification du régime de précipitations (mettre à jour les PGEE, plantations durables, revêtements de sol claires et perméables, infiltrations des eaux de surface);
- Reconstituer des sols de qualité permettant une bonne infiltration des eaux et un développement racinaire facilité (horizon A, B et C)
- Tirer parti des giratoires et inciter à ce qu'ils participent systématiquement à la biodiversité; ce sont des espaces inaccessibles et utilisés pour créer des vides donc autant créer un espace vecteur de biodiversité.

Opportunité et utilité principale

La requalification des axes de mobilité en avenues vertes partagées permet de promouvoir le report modal sur des axes structurants entre localités. Les avenues vertes partagées contribuent également à développer un maillage vert à l'échelle de l'agglomération améliorant la qualité de l'espace public et la qualité environnementale du Chablais.

Levier d'action

- Développer les projets dans le cadre d'une vision territoriale qui comprend le contexte élargi ;
- Promouvoir la réalisation d'étude-test, de mandat d'étude parallèle ou de concours afin de développer la solution la plus adaptée ;
- Demander le plan des aménagements extérieurs lors des mises à l'enquête des projets de construction;
- Développer une charte d'aménagement pour l'agglomération.

Besoin d'action principal : Révélation de la qualité du cadre de vie des centralités

La requalification en avenue verte partagée de certains tronçons permettra une augmentation de l'attractivité des rez-de-chaussée grâce à un espace public de qualité support de multiples usages. De plus, la végétalisation de ces axes améliorera le climat urbain et la biodiversité en tissu urbain.

Objectifs stratégiques

N° 3 : Améliorer la qualité de l'urbanisation

N° 10 : Pacifier les hyper-centres de localité

N° 11 : Apaiser et sécuriser le trafic dans les quartiers et secteurs sensibles

N° 17 : Développer un réseau de mobilité douce performant pour la mobilité quotidienne, également adapté à la mobilité de loisirs lorsque possible

N° 18 : Densifier, qualifier et sécuriser de manière différenciée les infrastructures piétonnes et cyclables intralocalités

N° 19 : Favoriser l'intermodalité modes doux – transports publics

N° 22 : Protéger les principales valeurs naturelles et renforcer leurs liaisons

N° 25 : Réduire les nuisances sur l'environnement urbain, en particulier les émissions sonores

N° 28 : Lutter contre les îlots de chaleur urbains

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

État de l'intégration dans le plan directeur

Tâche permanente

Non-concerné

Conformité aux plans directeurs cantonaux

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

PDC VS

- A.8. Protection, gestion et valorisation du paysage
- C.2. Qualité des zones à bâtir
- C.3. Sites construits, bâtiments dignes de protection, voies historiques et sites archéologiques
- C.5. Agglomérations
- D.1 Transports publics
- D.4 Réseaux routiers
- D.5 Mobilité douces quotidiennes (MDQ)

PDCn VD

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

Besoin de coordination

Mesures de paysage/d'environnement

REC, NAT, ENV, CLIM

Mesures d'urbanisation

EPQ, PP, PUM.2, PUM.4, PUM.7, DD.1

Mesures de mobilité

MD.VV, MS.1, P.GT.A.3, P.GT.A.4, P.GT.A.5, P.MD.A.5, P.MD.A.1, P.VSR.A.3, P.VSR.A.5, P.VSR.B.2, P.VSR.B.3, TP.2, VSR.1

EPQ

Urbanisation – Stratégie *centralité*

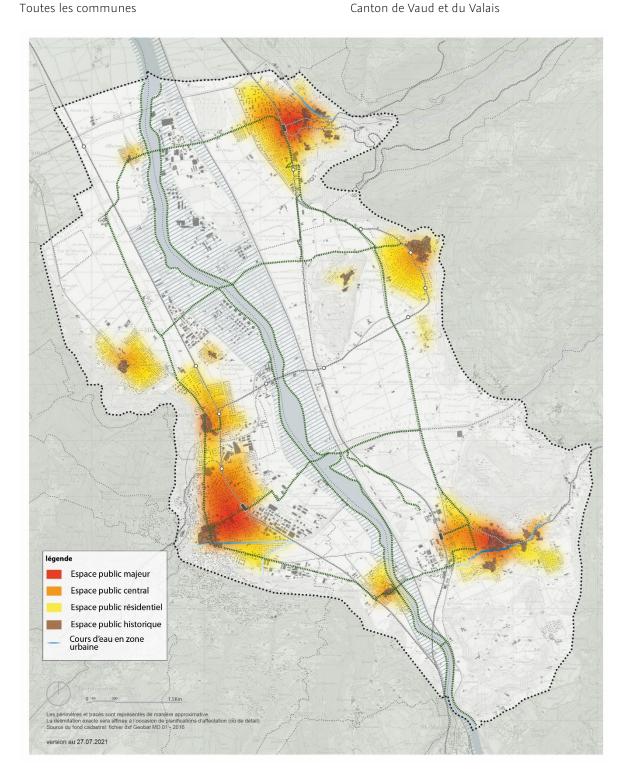
Priorité:

Α4

Instances responsables

Autres instances concernées

Canton de Vaud et du Valais



Mesure

Situation actuelle

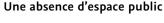
Les espaces publics de qualité sont rares dans l'agglomération. Ils représentent généralement les espaces résiduels laissés libres à la suite de l'implantation des bâtiments, de la gestion des circulations et du stationnement. Les espaces publics souffrent d'un encombrement dû à la prédominance des infrastructures de mobilité : dimensionnement des voiries, emprise des aires de manœuvre, importance du stationnement de surface. Cet aspect peu qualitatif est renforcé par la séparation des rues qui produit un effet d'anonymat et de césure autant visuel que physique. Le sentiment des piétons n'est souvent pas confortable, ni sécurisant. Ceci peut favoriser les comportements irrespectueux en réaction à l'hostilité de l'environnement urbain.

Objectifs

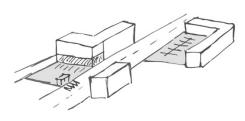
- Création et mise en réseau des espaces publics existants et à projeter ;
- Rationalisation des espaces de circulation et de stationnement ;
- Aménagement des espaces publics propices à l'appropriation par les habitants (jeux, détente, repos, contemplation, attente, sport, etc.);
- Gestion des seuils entre les espaces privés et publics ;
- Prise en compte du contexte patrimonial dans la requalification des espaces publics ;
- Privilégier des aménagements paysagers de qualité favorisant la biodiversité.

Description

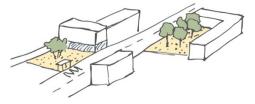
Situa	ation ac	tuelle		Objec	tifs				



Créer et mettre en réseau les espaces publics de qualité

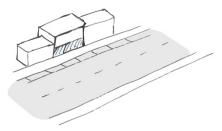


L'espace public actuel est le résidu de l'implantation des bâtiments, des voies d'accès et du stationnement.

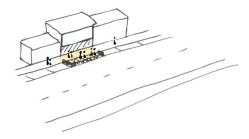


- Diversifier et mutualiser les fonctions des espaces publics;
- Récupérer les espaces résiduels et les intégrer dans un concept global ;
- Assurer une complémentarité des espaces publics ;
- Renforcer la qualité de vie et le lien social.

Une multiplication des surfaces de stationnement Libérer l'espace public et des accès routiers

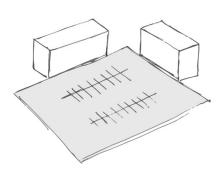


L'espace est encombré par une quantité démesurée de voie d'accès et de stationnement.



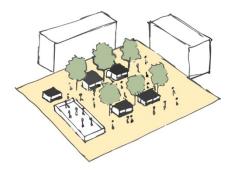
- Mutualiser les surfaces de circulation et de stationnement pour dégager des espaces publics;
- Valoriser les espaces publics par une diversité d'usages au cours du temps.

Des espaces publics **stériles**



Le langage routier actuel provoque un sentiment d'insécurité et laisse peu d'espace qualitatif à l'appropriation des habitants et visiteurs.

Aménager **l'espace public** pour diverses **appropriations**



- Assurer une complémentarité des espaces publics à l'échelle des localités et de l'agglomération;
- Dynamiser l'espace public par des installations éphémères (offre culturelle, art urbain, fresques, etc.);
- Sécuriser l'espace public en assurant son éclairage et son accessibilité pour tous (PMR);
- Implanter du mobilier intégré et cohérent au sein des localités (ex. mobilier-type proposé par la Ville de Genève);
- Allier la qualité spatiale des aménagements à une conception durable;
- Contribuer à la qualité environnementale : revêtements perméables et clairs, gestion des eaux pluviales, plantations indigènes vectrices de biodiversité.

Un effet de cloisonnement entre les espaces privés **Gérer les seuils** espaces privés - publics et publics





La transition entre l'espace public et privé est gérée par l'implantation de haie ou du stationnement en limite parcellaire. Elle provoque ainsi un sentiment d'insécurité pour les modes doux : pas de repère visuel, ni d'espace.

- Créer des perméabilités visuelles et physiques ;
- Diminuer et relocaliser le stationnement ;
- Assurer la gestion des eaux de ruissellement ;
- Aménager les seuils en mutualisant leur fonction : végétalisation / filtre végétal, gestion des eaux de surfaces / noue paysagère, mobilier urbain.

Opportunité et utilité principale

Les espaces publics de qualité permettent de renforcer la qualité paysagère et environnementale des localités. La requalification des espaces publics représente une opportunité de diversifier les usages de l'espace public et de favoriser le lien social entre les habitants. Par ailleurs, une requalification de l'espace public participe à la mise en valeur du patrimoine en respectant les ensembles bâtis et les sites à hautes valeurs patrimoniales.

Leviers d'actions - Responsabilité communale

Lien espace privé / public

- Dans le règlement des constructions, la commune peut imposer des réglementations pour limiter les effets de limite franche entre les espaces publics et privés ;
- Dans le règlement des constructions, la commune peut imposer d'autres prescriptions en matière d'aménagements extérieurs (introduction d'indices de surfaces vertes, définition de listes d'essences indigènes, etc.) et les procédures y relatives (plan des aménagements extérieurs exigés lors de la mise à l'enquête, etc.)

Stationnement et porosité du tissu urbain

- Limiter le nombre de places de stationnement autorisé en surface et exiger la création de parkings en ouvrage si possible sous l'emprise des bâtiments ;
- Lors de nouvelles constructions ou rénovations : la rationalisation des accès et du stationnement et l'obligation, si cela se justifie, de conserver un passage pour la MD en limite parcellaire afin de créer des porosités piétonnes au sein des quartiers.

Besoin d'action principal : Révélation de la qualité du cadre de vie des centralités

L'aménagement d'espace public de qualité augmente l'attractivité des centres urbains en proposant un cadre de vie et une ambiance propice à la promenade et à la flânerie. Par ailleurs, un espace public de qualité est également synonyme de sécurité pour l'ensemble des usagers en promulguant une cohabitation saine de tous les modes de transports.

Objectifs stratégiques

N° 3 : Améliorer la qualité de l'urbanisation

N° 10 : Pacifier les hyper-centres de localité

N° 12 : Réguler le stationnement de manière coordonnée

N° 17 : Développer un réseau de mobilité douce performant pour la mobilité quotidienne, également adapté à la mobilité de loisirs lorsque possible

N° 18 : Densifier, qualifier et sécuriser de manière différenciée les infrastructures piétonnes et cyclables intralocalités

N° 22 : Protéger les principales valeurs naturelles et renforcer leurs liaisons

N° 25 : Réduire les nuisances sur l'environnement urbain, en particulier les émissions sonores

N° 28 : Lutter contre les îlots de chaleur urbains

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

- Tâche permanente

Conformité aux plans directeurs cantonaux

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

PDC VS

- A.8 Protection, gestion et valorisation du paysage
- 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;
- D.5 Mobilité douces quotidiennes (MDQ)

Etat de l'intégration dans le plan directeur

- Non-concerné

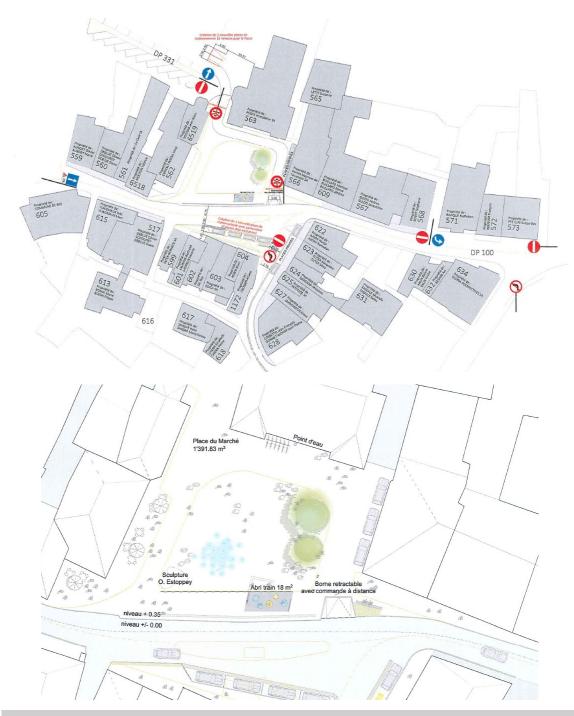
PDCn VD

- A14. Projets d'intérêt publics
- B11. Agglomérations, centres cantonaux et régionaux
- B₃₄. Espaces publics
- B44. Infrastructures publiques
- C11. Patrimoine culturel et développement régional
- D11. Pôles de développement

Travaux en cours dans l'agglomération

Plusieurs communes de l'agglomération ont entériné des travaux pour la requalification de leurs espaces publics, à l'échelle communale à l'aide d'un plan ou schéma directeur ou par projet à l'échelle locale. Cette mesure EPQ sert de ligne directrice pour la mise en œuvre de ces requalifications.

A titre d'exemple, la commune de Bex réalise un nouvel aménagement de la Place du Marché :



Besoin de coordination

Mesures de paysage/d'environnement :

EAU, NAT, CLIM

Mesures d'urbanisation :

AVP, PP, PUM.1 à 18, MR, DD.1 à 3

Mesures de mobilité

MD.W, MS.1, P.GT.A.3, P.GT.A.4, P.GT.A.5, P.MD.A.5, P.MD.A.1, P.VSR.A.3, P.VSR.A.5, P.VSR.B.2, P.VSR.B.3, TP.2, VSR.1

Remarques

Références

- Projets-modèles pour un développement territorial durable 2014–2018 : L'importance de l'espace ouvert pour un développement vers l'intérieur de qualite, Office fédéral du développement territorial (ARE), 2018.
- Qualité du séjour dans l'espace public, Mobilité piétonne suisse, 2015.

Monthey

- Plan directeur des espaces publics du centre-ville (2005)
- Etude de réaménagement du centre-ville (2010)

Bex

- Nouvel aménagement de la Place du Marché

ChablaisAgglo / Programme de mesures / Urbanisation

PP

Préservation du patrimoine bâti

Urbanisation – Stratégie *centralité*

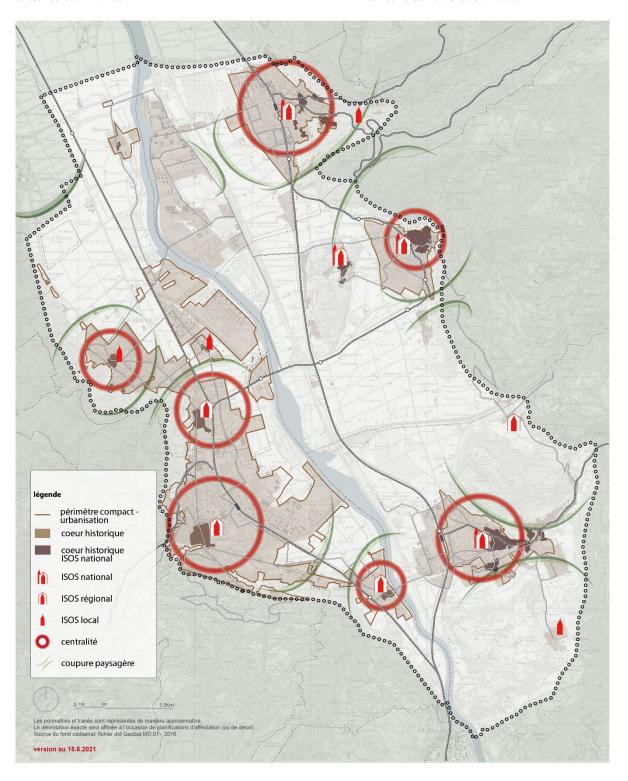
Priorité : A4

Instances responsables

Toutes les communes

Autres instances concernées

Cantons de Vaud et du Valais



Mesure

Situation actuelle

Chacune des centralités de l'agglomération comprend un noyau patrimonial marquant le développement historique du tissu urbain. Dans certains cas, les valeurs patrimoniales ont été majoritairement conservées et participent à la qualité architecturale et urbaine. Dans d'autres cas, ces valeurs sont aujourd'hui altérées mais le cœur de centralité demeure marqué par la structure historique du tissu bâti et des bâtiments emblématiques qui ont été conservés.

Objectifs

- Conservation des qualités patrimoniales présentes dans les centralités ;
- Préservation de l'organisation et du tissu bâti historique ;
- Gestion des droits à bâtir dans les secteurs sensibles pour éviter des densifications affectant les qualités patrimoniales ;
- Procéder à une identification du patrimoine bâti non recensé ;
- Définir les interventions énergétiques possibles au niveau de la rénovation de l'enveloppe des bâtiments comme de la production d'énergie à l'échelle du bâtiment.

Description des démarches à mettre en œuvre

Dans les ISOS nationaux (Aigle, Bex, Ollon)

- Transcription des objectifs de protection ISOS dans le cadre de la révision des plans d'affectation communaux (PACom) et dans les plans spéciaux ;
- Pour les zones centrales avec intérêt patrimonial, intégrer dans le règlement des constructions des dispositions qui réduisent les droits à bâtir pour maintenir la substance patrimoniale et son environnement et prévenir des développements perturbateurs ;
- Mise en œuvre des programmes communaux de préservation du patrimoine bâti et paysager et de promotion touristique ;
- Limiter les possibilités de colonisation des espaces interstitiels par le stationnement.

Dans les ISOS régionaux

- Prise en compte des objectifs de protection des périmètre ISOS et les mettre à jour dans le cadre de la révision des plans des zones et des règlements des constructions ;
- Mise en œuvre des programmes communaux de préservation du patrimoine bâti et paysager et de promotion touristique ;
- Limiter les possibilités de colonisation des espaces interstitiels par le stationnement ;
- Prendre en compte des inventaires du bâti pour toute mesure de densification.

Opportunité et utilité principale

La présente mesure vise à préserver les valeurs patrimoniales des centralités de l'agglomération dans le cadre de la révision des plans d'affectation communaux (PA, PAZ).

Besoin d'action principal : Révélation de la qualité du cadre de vie des centralités

La préservation du patrimoine bâti permet de maintenir l'attractivité des centres-villes, notamment par la mise en valeur de leurs caractéristiques historiques.

Objectifs stratégiques

N° 3 : Améliorer la qualité de l'urbanisation

N°4 : Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée de plusieurs centralités hiérarchisées

N° 5: Préserver le patrimoine bâti et naturel

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

2024-2036

Plan directeur communal d'Aigle : : en cours

Révision des PACom d'Aigle, Bex et Ollon: à l'étude

Révision des PAZ de Collombey-Muraz, Massongex et Monthey : en cours

Conformité aux plans directeurs cantonaux

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

PDC VS

- C.2. Qualité des zones à bâtir
- C.3. Sites construits, bâtiments dignes de protection, voies historiques et sites archéologiques
- C.5. Agglomérations
- E.3. Approvisionnement en énergie
- E.5. Installations solaires

PDCn VD

- B11. Agglomérations, centres cantonaux et régionaux
- C11. Patrimoine culturel et développement régional;
- B₃₄. Espaces publics;

Besoin de coordination

Mesures de paysage/d'environnement

Mesures de mobilité

Indirecte

Mesures d'urbanisation

EPQ, MRF,

Remarques

Références

Monthey

- Aigle
- centre-ville (2005)
- Etude de réaménagement du centre-ville (2010)
- Plan directeur des espaces publics du Plan directeur communal d'Aigle (version septembre 2020)

ChablaisAgglo / Programme de mesures / Urbanisation

2.3 Pôles urbains mixtes - |PUM|

Pour les communes vaudoises de l'agglomération, les chiffres d'habitants et emplois indiqués après mesures indiqués dans les fiches « Pôle urbains mixtes » diffèrent de ceux présentés dans le chapitre du volet stratégique «Centralités vaudoises du projet d'agglomération du Chablais» pour plusieurs raisons.

Depuis le dernier monitoring des mesures d'urbanisation relevé en décembre 2020 par les services cantonaux, les fiches de mesures ont évolué. Le périmètre des mesures ainsi que les densités ont effet fait l'objet de modifications dans le cadre des travaux sur le volet opérationnel du PA4-PDI. De plus, une répartition entre habitants et emplois a été introduite.

Lors du monitoring à l'automne 2021, une mise à jour des chiffres sera effectuée.

ChablaisAgglo / Programme de mesures / Urbanisation

PUM.1

ARE: 6153.3.089

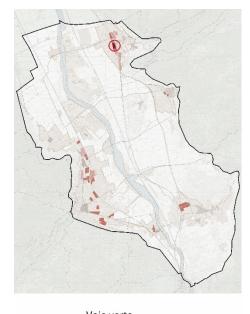
Priorité: A4/A3

Pôle mixte « Novassalles »

Urbanisation – Stratégie *milieu bâti*

Instances responsables:

Aigle



Voie verte Itinéraire cyclable Voie de chemin de fer Gare principale

Halte ferroviaire Bus d'agglomération

Autres instances concernées :



Mesure

Description

- 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 28'184 m²;
- Le site est aujourd'hui affecté en zones mixte d'habitation de moyenne et faible densité et d'habitats groupés. Il abrite d'importants potentiels de densification bien situés à proximité de la gare ;
- Le futur quartier sera connecté au réseau de voies vertes de l'agglomération ;
- Il comprend aujourd'hui un espace de loisirs dans un grand volume bâti (dont un cinéma), du stationnement longue durée et quelques habitations individuelles.

Objectifs

- Créer un quartier dense et mixte offrant un cadre de vie de qualité ;
- 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.

Présentation

		Situation actuelle1	Situation après mesure
Affectation		Zones d'habitation de moyenne et faible densité	Habitat et activités tertiaires ou artisanales compatibles
Densité (hab+emp / ha)		66	200
	Habitants	58	395
Capacité	Emplois	127	169
	Total	185	564
	Habitants		337
Augmentation nette	Emplois	/	42
	Total		379

Horizons de réalisation	Pourcentage comptabilisé	Potentiel habitants net
2024 – 2035	100%	337
2036 – 2046	0%	0

Actions à mener

Etudier la programmation, l'intégration urbaine et environnementale (schéma directeur).

Adapter l'affectation du sol afin de permettre le développement souhaité.

Accompagner les acteurs privés dans la mise en œuvre des mesures d'intégration (aménagements extérieurs, espaces publics, énergie, etc.).

A noter qu'un supplément pour les logements d'utilité publique (LUP) est prévu dans le potentiel d'accueil alloué par la mesure A11 du PDCn (mais sans obligation d'en prévoir).

¹ Calcul sur la base des données hectométriques OFS 2017 (emplois) et 2018 (habitants).

Coordination transport et urbanisation

	Actuel	Futur
Qualité de la desserte TP	А	А
Accessibilité MD	-	Voie verte (P.MD.A.5, P.MD.A.7) Station de recharge pour vélo (ME.1)
Accessibilité TIM	Aucun changer	ment significatif

Opportunité et utilité principale

« Gare Novassalles » est un secteur déjà identifié comme stratégique dans les PA2 et PA3 et dont l'utilisation est privilégiée, car il se situe dans le périmètre compact et à proximité de la gare d'Aigle. Ce site profite également d'une très bonne desserte en transports publics qu'il s'agit d'exploiter au maximum.

Besoin d'action principal : Urbanisation vers l'intérieur

Ce secteur est situé au cœur de la centralité d'Aigle et à proximité d'une interface majeur de transport. Afin de diminuer l'étalement urbain et d'offrir une ville plus concentrée, le potentiel de construction stratégique de ce secteur doit être utilisé. Situé dans un secteur central, la qualité du bâti et des espaces extérieurs doit être prioritaire afin d'offrir de nouveaux espaces aux habitants et aux usagers du secteur.

Objectifs stratégiques

 $\mathbf{N}^{\mathbf{o}}\mathbf{1}$: Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et prioritairement autour des pôles de desserte en transports publics

N°3: Améliorer la qualité de l'urbanisation

N°4: Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée des plusieurs centralités hiérarchisées

N° 15 : Assurer une desserte complète mais différenciée par les transports publics sur tout le territoire de l'agglomération.

N° 19 : Favoriser l'intermodalité modes doux – transports publics

N° 29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Début des études : 2019 Mise en vigueur : 2024 Réalisation : 2026

Conformité au plan directeur cantonal

Etat de l'intégration dans le plan directeur

La présente mesure est conforme aux mesures suivantes du PDCn VD

- Coordination réglée

- 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

Besoin de coordination

Mesures de paysage/d'environnement

NAT, P-EN, CLIM, ENE 1, ENE 2, ENE 4,

Mesures de mobilité

MS.2, MS.3, MS.4, P.MD.A.5, P.MD.A.7

Mesures d'urbanisation

EPQ

Protection de l'environnement

Mesure avec un impact ou qui est concernée par les éléments suivants :

☑ Environnement gris: OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites

☑ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

□ Dangers naturels

☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA

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

Références

Une étude est cours pour la localisation et l'équipement des P+R et B+R dans la région.

PUM.2

Pôle mixte « Landi »

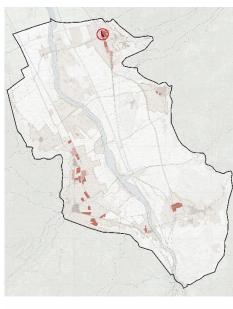
Urbanisation – Stratégie Milieu bâti

Priorité: B4

Instances responsables

Autres instances concernées

Aigle





Voie verte Itinéraire cyclable Voie de chemin de fer Gare principale Halte ferroviaire Bus d'agglomération

Mesure

Description

- Le secteur de Landi constitue aujourd'hui un tissu industriel, situé au nord la ville d'Aigle. Il est composé principalement d'entrepôts et d'ateliers. Il comprend également la « tour Landi » qui a été transformée en logement;
- La surface brute de terrain est de 24'126 m². Le secteur est affecté en zone industrielle ;
- Sa réaffectation peut offrir des potentiels importants de reconversion à proximité de la gare et du centre d'Aigle ;
- Le futur quartier sera connecté au réseau de voies vertes de l'agglomération.

Objectifs

- Créer un quartier dense et mixte offrant un cadre de vie de qualité ;
- 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.

Présentation

		Situation actuelle2	Situation après mesure
Affectation		Zone industrielle	Habitat et activités tertiaires
Densité (hab+emp / ha)		146	250
	Habitants	291	422
Capacité	Emplois	62	181
	Total	353	603
_	Habitants		131
Augmentation nette	Emplois	/	119
	Total		250

Horizons de réalisation	Pourcentage comptabilisé	Potentiel habitants net
2024 – 2035	100%	131
2036 – 2046	0%	0

Actions à mener

Etudier la programmation, l'intégration urbaine et environnementale (schéma directeur).

Adapter l'affectation du sol afin de permettre le développement souhaité.

Accompagner les acteurs privés dans la mise en œuvre des mesures d'intégration (aménagements extérieurs, espaces publics, énergie, etc.).

A noter qu'un supplément pour les logements d'utilité publique (LUP) est prévu dans le potentiel d'accueil alloué par la mesure A11 du PDCn (mais sans obligation d'en prévoir).

² Calcul sur la base des données hectométriques OFS 2017 (emplois) et 2018 (habitants).

Coordination transport et urbanisation

	Actuel	Futur
Qualité de la desserte TP	А	А
Accessibilité MD	_	Voie verte (P.MD.A.6, MD.10)
Accessibilité TIM	Aucun changement significatif	

Opportunité et utilité principale

« Landi» est un secteur déjà identifié comme stratégique dans le PA2 et PA3. Sa mise en œuvre est privilégiée, car il se situe dans le périmètre compact et à proximité du centre historique et de la gare d'Aigle.

A noter que cette mesure propose de convertir des zones d'activités en zones mixtes logements-activités. Cette reconversion est traitée dans le cadre du SRGZA du Chablais VD et ne peut pas être confirmée avant l'approbation de ce dernier.

Besoin d'action principal : Urbanisation vers l'intérieur

Ce secteur est situé au cœur de la centralité d'Aigle et à proximité d'une interface majeur de transport. Afin de diminuer l'étalement urbain et d'offrir une ville plus concentrée, le potentiel de construction stratégique de ce secteur doit être utilisé. Situé dans un secteur central, la qualité du bâti et des espaces extérieurs doit être prioritaire afin d'offrir de nouveaux espaces aux habitants et aux usagers du secteur.

Objectifs stratégiques

N°1 : Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et prioritairement autour des pôles de desserte en transports publics

N°3 : Améliorer la qualité de l'urbanisation

N°4 : Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée des plusieurs centralités hiérarchisées

 N° 15 : Assurer une desserte complète mais différenciée par les transports publics sur tout le territoire de l'agglomération

N° 19 : Favoriser l'intermodalité modes doux – transports publics

 ${f N}^{f o}$ 29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Début des études : 2025 Mise en vigueur : 2029

Réalisation: 2031

Conformité au plan directeur cantonal

Etat de l'intégration dans le plan directeur

La présente mesure est conforme aux mesures suivantes du PDCn VD

- Coordination réglée

- 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

Besoin de coordination

Mesures de paysage/d'environnement

Mesures de mobilité

NAT, ENV, CLIM, ENE 1, ENE 2, ENE 4,

MD.10, P.MD.A.6,

Mesures d'urbanisation

EPQ

Protection de l'environnement

Mesure avec un impact ou qui est concernée par les éléments suivants :

☑ Environnement gris: OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites

☑ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

□ Dangers naturels

☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA

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

PUM.3

Pôle mixte « Arsenal »

ARE: 6153.3.090

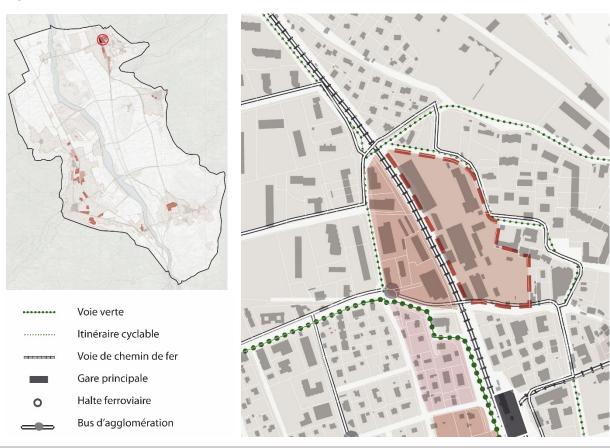
Urbanisation – Stratégie Milieu bâti

Priorité: C4 (2)

Instances responsables

Autres instances concernées

Aigle



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 affecté en 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 ;
- 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 après 2036.

Objectifs

- Créer un quartier dense et mixte offrant une bonne qualité de vie ;
- Exploiter l'image de la friche militaire 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 ;
- Offrir une nouvelle liaison entre le quartier Ouest et le centre-ville ;
- Protéger le bâtiment recensé de l'armée.

Description

		Situation actuelle3	Situation après mesure	
Affectation		Zone industrielle	Habitat et activités tertiaires ou artisanales compatibles	
Densité (hab+emp / ha)		12	200	
	Habitants	31	538	
Capacité	Emplois	20	230	
	Total	51	768	
	Habitants		507	
Augmentation nette	Emplois	/	210	
	Total		717	

Horizons de réalisation	Pourcentage comptabilisé	Potentiel habitants net
2024 – 2035	0%	0
2036 – 2046	100%	507

Actions à mener

Sur la base du PDi SRGZA, préciser la faisabilité d'une affectation mixte remplaçant une zone d'activités.

Etudier la programmation, l'intégration urbaine et environnementale (schéma directeur).

Adapter l'affectation du sol afin de permettre le développement souhaité.

Accompagner les acteurs privés dans la mise en œuvre des mesures d'intégration (aménagements extérieurs, espaces publics, énergie, etc.).

A noter qu'un supplément pour les logements d'utilité publique (LUP) est prévu dans le potentiel d'accueil alloué par la mesure A11 du PDCn (mais sans obligation d'en prévoir)

³ Calcul sur la base des données hectométriques OFS 2017 (emplois) et 2018 (habitants).

Coordination transport et urbanisation

	Actuel	Futur
Qualité de la desserte TP	А	А
Accessibilité MD	_	Voie verte (P.MD.A.6, MD.10)
Accessibilité TIM	Aucun changer	ment significatif

Opportunité et utilité principale

« Arsenal » est un secteur déjà identifié comme stratégique dans le PA3 et dont l'utilisation est privilégiée, car il se situe dans le périmètre compact et à proximité du centre-ville et de la gare d'Aigle.

A noter que cette mesure propose de convertir des zones d'activités en zones mixtes logements-activités. Cette reconversion est traitée dans le cadre du SRGZA du Chablais VD et ne peut pas être confirmée avant l'approbation de ce dernier.

Besoins d'action principal : Urbanisation vers l'intérieur

La reconversion de ce site localisé au cœur de l'une des centralités principales de l'agglomération s'inscrit dans la stratégie de concentration de l'urbanisation. Présentant un tissu largement bâti mais peu dense, un foncier disponible et une très bonne desserte en transports publics, le site d'Arsenal répond de manière judicieuse au besoin d'action « Urbanisation vers l'intérieur ».

Objectifs stratégiques

 $N^{\circ}1$: Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et prioritairement autour des pôles de desserte en transports publics

N°3: Améliorer la qualité de l'urbanisation

N°4 : Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée des plusieurs centralités hiérarchisées

N° 15 : Assurer une desserte complète mais différenciée par les transports publics sur tout le territoire de l'agglomération

N° 19 : Favoriser l'intermodalité modes doux – transports publics

N° 29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Début des études : 2034 Mise en vigueur : 2038

Réalisation: 2040

Conformité au plan directeur cantonal

Etat de l'intégration dans le plan directeur

La présente mesure est conforme aux mesures suivantes du

- Coordination réglée

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

Besoin de coordination

Mesures de paysage/d'environnement

Mesures de mobilité

NAT, ENV , CLIM, ENE 1, ENE 2, ENE 4,

MD.10

Mesures d'urbanisation

EPQ

Protection de l'environnement

Mesure avec un impact ou qui est concernée par les éléments suivants :

☑ Environnement gris: OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites

☑ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

□ Dangers naturels

☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA

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

PUM.4

ARE: 6153.3.081

Pôle mixte « Valerette Nord» Urbanisation – Stratégie *Milieu bâti*

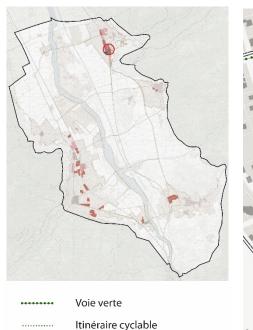
Priorité: C₄ (2)

(LAT₃)

Instances responsables

Autres instances concernées

Aigle



Voie de chemin de fer

Gare principale
Halte ferroviaire
Bus d'agglomération

Mesure

Description

- 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 38'550 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 après 2036 ;
- Le site est identifié comme stratégique dans le PA3 et une étude interne au service de l'urbanisme a été réalisée ;
- Le secteur n'est pas situé à proximité directe d'une interface multimodale, mais il est relié à la gare CFF d'Aigle par une voie vert d'agglomération.

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 ;
- Créer une nouvelle liaison avec le Gymnase
- Gérer les questions techniques liées au bruit, à l'ORNI, aux risques OPAM, etc.

Présentation

		Situation actuelle4	Situation après mesure
Affectation		Zone industrielle	Habitat et activités tertiaires et secondaires peu gênantes
Densité (hab+er	mp / ha)	19	220
	Habitants	37	508
Capacité	Emplois	32	507
	Total	69	1015
Augmentation nette	Habitants		471
	Emplois	/	475
	Total		946

Horizons de réalisation	Pourcentage comptabilisé	Potentiel habitants net	
2024 – 2035	0%	0	
2036 – 2046	100%	471	

^{*} A noter qu'un supplément pour les logements d'utilité publique (LUP) est prévu dans le potentiel d'accueil alloué par la mesure A11 du PDCn (mais sans obligation d'en prévoir).

⁴ Calcul sur la base des données hectométriques OFS 2017 (emplois) et 2018 (habitants).

Actions à mener

Sur la base du PDI SRGZA, préciser la faisabilité d'une affectation mixte remplaçant une zone d'activités.

Etudier la faisabilité de relocaliser les principales entreprises locales.

Etudier la programmation, l'intégration urbaine et environnementale (schéma directeur).

Adapter l'affectation du sol afin de permettre le développement souhaité.

Accompagner les acteurs privés dans la mise en œuvre des mesures d'intégration (aménagements extérieurs, espaces publics, énergie, etc.).

A noter qu'un supplément pour les logements d'utilité publique (LUP) est prévu dans le potentiel d'accueil alloué par la mesure A11 du PDCn (mais sans obligation d'en prévoir)

Coordination transport et urbanisation

	Actuel	Futur
Qualité de la desserte TP	A/B	A/B
Accessibilité MD	-	Voie verte (P.MD.A.5)
Accessibilité TIM	Aucun changement significatif	

Opportunité et utilité principale

« Valerette Nord » est un secteur déjà identifié comme stratégique dans le PA3 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.

A noter que cette mesure propose de convertir des zones d'activités en zones mixtes logements-activités. Cette reconversion est traitée dans le cadre du SRGZA du Chablais VD et ne peut pas être confirmée avant l'approbation de ce dernier.

Besoins d'action : Urbanisation vers l'intérieur -

Son changement de destination 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 bonne desserte en transports publics. La qualité du bâti et des espaces extérieurs doit être prioritaire afin d'offrir de nouveaux espaces aux habitants et aux usagers du secteur.

Objectifs stratégiques

 $N^{\circ}1$: Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et prioritairement autour des pôles de desserte en transports publics

N°3: Améliorer la qualité de l'urbanisation

N°4 : Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée des plusieurs centralités hiérarchisées

N° 15 : Assurer une desserte complète mais différenciée par les transports publics sur tout le territoire de l'agglomération

N° 19 : Favoriser l'intermodalité modes doux – transports publics

N° 29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Début des études : 2034 Mise en vigueur : 2038 Réalisation : 2040

Conformité au plan directeur cantonal

Etat de l'intégration dans le plan directeur

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

- Coordination réglée

Besoin de coordination

Mesures de paysage/d'environnement

Mesures de mobilité

NAT, ENV, CLIM, ENE 1, ENE 2, ENE 4,

P.MD.A.5

Mesures d'urbanisation

EPQ

Protection de l'environnement

Mesure avec un impact ou qui est concernée par les éléments suivants :

☑ Environnement gris: OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites

☑ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

□ Dangers naturels

☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA

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

PUM.5

ARE: 6153.2.070

Tote mixte w var

Urbanisation – Stratégie Milieu bâti

Priorité : C2

(LAT₃)

Instances responsables

Autres instances concernées

Aigle



Mesure

Description

- Le secteur « Valerette Sud » est situé à l'entrée sud de la ville d'Aigle, bordant la ligne ferroviaire ;
- La surface brute de terrain est de 36'806 m²;
- Le secteur est affecté en zone industrielle. Sa réaffectation peut offrir des potentiels importants de reconversion à l'intérieur du milieu bâti ;
- Le site est déjà identifié dans le PA3 comme un secteur privilégié pour la densification, mais ne fait pas l'objet d'une fiche de mesure.

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.

Présentation

		Situation actuelle5	Situation après mesure
Affectation		Zone industrielle	Habitat et activités tertiaires
Densité (hab+er	nsité (hab+emp / ha) 10 220		220
	Habitants	6	405
Capacité	Emplois	32	405
	Total	38	810
	Habitants		399
Augmentation nette	Emplois	/	373
	Total		772
Qualité de la desserte TP		B/C	B/C

Horizons de réalisation	Pourcentage comptabilisé	Potentiel habitants net	
2024 – 2035	0%	0	
2036 – 2046	100%	399	

Actions à mener

Sur la base du PDi SRGZA, préciser la faisabilité d'une affectation mixte remplaçant une zone d'activités.

Etudier la faisabilité de relocaliser les principales entreprises locales.

Etudier la programmation, l'intégration urbaine et environnementale (schéma directeur).

Adapter l'affectation du sol afin de permettre le développement souhaité.

Accompagner les acteurs privés dans la mise en œuvre des mesures d'intégration (aménagements extérieurs, espaces publics, énergie, etc.).

A noter qu'un supplément pour les logements d'utilité publique (LUP) est prévu dans le potentiel d'accueil alloué par la mesure A11 du PDCn (mais sans obligation d'en prévoir)

⁵ Calcul sur la base des données hectométriques OFS 2017 (emplois) et 2018 (habitants).

Coordination transport et urbanisation

	Actuel	Futur
Qualité de la desserte TP	B/C	B/C
Accessibilité MD	-	Voie verte (P.MD.A.5)
Accessibilité TIM	Aucun changement significatif	

Opportunité et utilité principale

« Valerette » est un secteur déjà identifié comme stratégique dans le PA2 et PA3. Sa mise en œuvre est privilégiée, car il se situe dans le périmètre compact et à proximité du centre historique et de la gare d'Aigle.

A noter que cette mesure propose de convertir des zones d'activités en zones mixtes logements-activités. Cette reconversion est traitée dans le cadre du SRGZA du Chablais VD et ne peut pas être confirmée avant l'approbation de ce dernier.

Besoins d'action : Urbanisation vers l'intérieur - Révélation de la qualité du cadre de vie des centralités

Son changement de destination 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 bonne desserte en transports publics. La qualité du bâti et des espaces extérieurs doit être prioritaire afin d'offrir de nouveaux espaces aux habitants et aux usagers du secteur.

Objectifs stratégiques

 $N^{\circ}1$: Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et prioritairement autour des pôles de desserte en transports publics

N°3: Améliorer la qualité de l'urbanisation

N°4 : Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée des plusieurs centralités hiérarchisées

N° 15 : Assurer une desserte complète mais différenciée par les transports publics sur tout le territoire de l'agglomération

N° 19 : Favoriser l'intermodalité modes doux – transports publics

N° 29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Début des études : 2034 Mise en vigueur : 2038

Réalisation: 2040

Conformité au plan directeur cantonal

Etat de l'intégration dans le plan directeur

La présente mesure est conforme aux mesures suivantes - Coordination réglée 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

Besoin de coordination

Mesures de paysage/d'environnement

Mesures de mobilité

NAT, ENV, CLIM, ENE 1, ENE 2, ENE 4,

P.MD.A.5

Mesures d'urbanisation

EPQ

Protection de l'environnement

Mesure avec un impact ou qui est concernée par les éléments suivants :

☑ Environnement gris: OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites

☑ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

☐ Dangers naturels

☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA

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

PUM.6

Pôle mixte Ollon-Gare

Urbanisation – Stratégie Milieu bâti

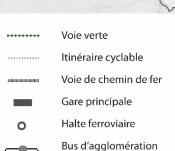
Priorité: B4

Instances responsables

Autres instances concernées

Ollon







Mesure

Description

- Ce secteur est situé au cœur de la centralité d'Ollon, à proximité des équipements publics principaux. Il est à l'ouest et en aval du noyau historique, recensé en ISOS national ;
- La surface brute de terrain est de 16'974 m²;
- Le site, actuellement affecté en zone répondant à des besoins publics, est en zone de verdure et en zone d'habitation de très faible densité. Il présente des terrains libres de construction, comprenant notamment du stationnement ;
- Comme son nom l'indique, cette mesure s'articule autour de la halte ferroviaire de l'AOMC et elle est connectée au réseau de mobilité douce intra-urbain.

Objectifs

- Créer un quartier moyennement dense et mixte offrant : une bonne qualité de vie à proximité immédiate d'une halte AOMC ;
- Gérer la topographie dans le respect des valeurs paysagères et naturelles ;
- Tenir compte du périmètre en ISOS national à proximité.

Présentation

		Situation actuelle6	Situation après mesure
Affectation		Zone répondant à des besoins publics verdure, habitation de très faible densité	Habitat et activités tertiaires ou artisanales compatibles
Densité (hab+emp	/ ha)	41	125
	Habitants	41	148
Capacité	Emplois	28	64
	Total	69	212
	Habitants		121
Augmentation nette	Emplois	/	107
	Total		228

Horizons de réalisation	Pourcentage comptabilisé	Potentiel habitants net
2024 – 2035	100%	121
2036 – 2046	0%	0

Actions à mener

Etudier la programmation, l'intégration urbaine et environnementale (schéma directeur).

Adapter l'affectation du sol afin de permettre le développement souhaité.

A noter qu'un supplément pour les logements d'utilité publique (LUP) est prévu dans le potentiel d'accueil alloué par la mesure A11 du PDCn (mais sans obligation d'en prévoir)

⁶ Calcul sur la base des données hectométriques OFS 2017 (emplois) et 2018 (habitants).

	Actuel	Futur
Qualité de la desserte TP	С	C (TP.2, PM.3)
Accessibilité MD	-	Voie verte (P.MD.A.9) Réaménagement routier (P.VSR.A.3)
Accessibilité TIM	Aucun changement significatif	

Opportunité et utilité principale

« Ollon-Gare» est un site de développement privilégié, car il se situe en cœur de centralité, à proximité d'une halte AOMC et il est affecté en zone répondant à des besoin publics. 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.

Besoin d'action principal : Urbanisation vers l'intérieur - Révélation de la qualité du cadre de vie des centralités

Ce secteur est situé au de la centralité d'Ollon et à proximité d'une interface de transport. Afin de diminuer l'étalement urbain et d'offrir une ville plus concentrée, le potentiel de construction stratégique de ce secteur doit être utilisé. Situé dans un secteur central, la qualité du bâti et des espaces extérieurs doit être prioritaire afin d'offrir de nouveaux espaces aux habitants et aux usagers du secteur.

Objectifs stratégiques

 $\mathbf{N}^{\mathbf{o}}_{\mathbf{1}}$: Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et prioritairement autour des pôles de desserte en transports publics

N°3: Améliorer la qualité de l'urbanisation

N°4: Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée des plusieurs centralités hiérarchisées

 ${\bf N^o}$ 15 : Assurer une desserte complète mais différenciée par les transports publics sur tout le territoire de l'agglomération

N° 19 : Favoriser l'intermodalité modes doux – transports publics

N° 29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Début des études : 2025 Mise en vigueur : 2029

Réalisation : 2031

Conformité au plan directeur cantonal

Etat de l'intégration dans le plan directeur

La présente mesure est conforme aux mesures suivantes du PDCn VD

- Coordination réglée

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

Besoin de coordination

Mesures de paysage/d'environnement

Mesures de mobilité

NAT, ENV, CLIM, ENE 1, ENE 2, ENE 4,

P.MD.A.9, PM.3, TP.2

Mesures d'urbanisation

EPQ, PP

Protection de l'environnement

Mesure avec un impact ou qui est concernée par les éléments suivants :

☐ Environnement gris: OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites

☑ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

□ Dangers naturels

☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA

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

Pôle mixte Bex-Gare

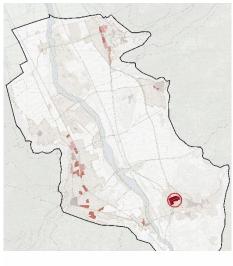
Urbanisation – Stratégie Milieu bâti

Priorité: A4

Instances responsables

Autres instances concernées

Bex



Voie verte

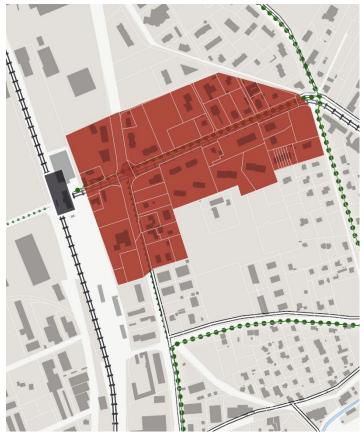
Itinéraire cyclable

Voie de chemin de fer

Gare principale

Halte ferroviaire

Bus d'agglomération



Le périmètre de la mesure PUM.7 doit encore être précisé en fonction des travaux réalisés dans le cadre des SRGZA et des planifications en cours.

Mesure

Description

- Le secteur « Bex-Gare » est situé en entrée de la ville de Bex, entre la gare et le centre historique ;
- La surface brute de terrain est de 110'371 m²;
- Le site est actuellement affecté en zone de centre et en zone d'activités artisanales. Pour la première affectation, le tissu composé de bâtiments pour l'habitat groupé comprend plusieurs dents creuses.et des. Le tissu industriel à proximité directe de la gare compte également plusieurs dents creuses importantes ;
- Le futur quartier est desservi par le réseau de voies vertes.

Objectifs

- Créer un quartier dense et mixte offrant : une bonne qualité de vie à proximité immédiate du centreville et d'un point d'entrée ferroviaire majeur de l'agglomération ;
- Gérer la transition entre le tissu industriel à l'ouest et au sud et les quartiers mixtes et résidentiels à l'est :
- Gérer les questions techniques liées au bruit, à l'ORNI, aux risques OPAM, etc.

Présentation

		Situation actuelle7	Situation après mesure
Affectation		Zone d'habitation de très faible densité	Habitat et activités tertiaires ou artisanales compatibles
Densité (hab+emp / ha)		78	125
Capacité	Habitants	808	965
	Emplois	48	414
	Total	856	1379
	Habitants		157
Augmentation nette	Emplois	/	366
	Total		523

Horizons de réalisation	Pourcentage comptabilisé	Potentiel habitants net
2024 – 2035	100%	288
2036 – 2046	0%	0

Actions à mener

Sur la base du PDi SRGZA, préciser la faisabilité d'une affectation mixte remplaçant une zone d'activité.

Préciser le périmètre et étudier la programmation, l'intégration urbaine et environnementale (schéma directeur).

Adapter l'affectation du sol afin de permettre le développement souhaité.

Accompagner les acteurs privés dans la mise en œuvre des mesures d'intégration (aménagements extérieurs, espaces publics, énergie, etc.).

A noter qu'un supplément pour les logements d'utilité publique (LUP) est prévu dans le potentiel d'accueil alloué par la mesure A11 du PDCn (mais sans obligation d'en prévoir)

⁷ Calcul sur la base des données hectométriques OFS 2017 (emplois) et 2018 (habitants).

	Actuel	Futur
Qualité de la desserte TP	C C (TP.2, PM.2)	
Accessibilité MD	-	Voie verte (P.MD.A.2) Réaménagement routier (P.VSR.B1 et P.VSR.B3)
Accessibilité TIM	Aucun changement significatif	

Opportunité et utilité principale

« Bex-Gare » est un secteur partiellement identifié comme stratégique dans le PA2 et PA3. Sa mise en œuvre est privilégiée, car il se situe dans le périmètre compact et à proximité du centre historique et de la gare de Bex.

A noter que cette mesure propose de convertir des zones d'activités en zones mixtes logements-activités. Cette reconversion est traitée dans le cadre du SRGZA du Chablais VD et ne peut pas être confirmée avant l'approbation de ce dernier.

Besoins d'action : Urbanisation vers l'intérieur

Son changement de destination 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 bonne desserte en transports publics. La qualité du bâti et des espaces extérieurs doit être prioritaire afin d'offrir de nouveaux espaces aux habitants et aux usagers du secteur.

Objectifs stratégiques

N°1 : Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et prioritairement autour des pôles de desserte en transports publics

N°3: Améliorer la qualité de l'urbanisation

N°4: Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée des plusieurs centralités hiérarchisées

N° 15 : Assurer une desserte complète mais différenciée par les transports publics sur tout le territoire de l'agglomération

N° 19 : Favoriser l'intermodalité modes doux – transports publics

 ${f N}^{f o}$ 29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Début des études : 2020 Mise en vigueur : 2024 Réalisation : 2026

Conformité au plan directeur cantonal

Etat de l'intégration dans le plan directeur

La présente mesure est conforme aux mesures suivantes du PDCn VD

- Coordination réglée

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

Besoin de coordination

Mesures de paysage/d'environnement

Mesures de mobilité

NAT, ENV , CLIM, ENE 1, ENE 2, ENE 4,

MS.3, MS.4, P.VSR.B.1, P.VSR.B.3, PM.2, TP.2, P.MD:A.2

Mesures d'urbanisation

EPQ, PP

Protection de l'environnement

Mesure avec un impact ou qui est concernée par les éléments suivants :

☑ Environnement gris: OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites

☑ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

□ Dangers naturels

☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA

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

ARE: 6153.3.076

Pôle d'urbanisation mixte «Vers le Nant de Choëx»

Urbanisation – Stratégie *Milieu bâti*

Priorité: A4 /B3

Instances responsables

Autres instances concernées

SDM



Mesure

Présentation

- Le site « Vers le Nant de Choëx » 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 22'079 m²;
- Le secteur, affecté en zone d'habitation, est aujourd'hui occupé par des terrains non bâtis ;
- Un ruisseau longe le quartier au nord-ouest du secteur ;
- Le site est identifié comme pôle d'habitat dans le PA2 et le PA3 et un plan d'aménagement détaillé est actuellement en force.

Objectif

- Créer un quartier résidentiel dense offrant une bonne qualité de vie ;
- Traiter le lien avec l'espace agricole et le grand paysage avec un soin particulier ;
- Utiliser la présence du Nant de Choëx comme un atout pour le futur quartier ;
- Revitaliser le Nant de Choëx comme compensation écologique en vue du nouveau quartier.
- Profiter de la ligne de bus Monthey-Massongex-Bex et de la voie verte prévue sur la route cantonale adjacente ;
- Créer un quartier exemplaire dans le domaine énergétique (standards énergétiques plus élevés que les bases légales, recours aux énergies renouvelables, production d'énergie renouvelable).

Description

		Situation actuelle8	Situation après mesure
Affectation		Zone d'habitation moyenne densité	Zone d'habitation moyenne densité
Densité (hab+emp / ha)		33	125
	Habitants	46	210
Capacité	Emplois	-	-
	Total	46	210
	Habitants		164
Augmentation nette	Emplois	/	-
	Total		164

Action à mener

Accompagner les acteurs privés dans la mise en œuvre des mesures d'intégration (aménagements extérieurs, espaces publics, énergie, etc.).

⁸ Calcul sur la base des données hectométriques OFS 2017 (emplois) et 2018 (habitants).

	Actuel	Futur
Qualité de la desserte TP	D	D (TP.4)
Accessibilité MD	Bandes cyclables	Voies vertes (MD.VV)
Accessibilité TIM	Régulation du trafic (P.GT.A.6)	

Opportunité et utilité principale

« Vers le Nant de Choëx » est un secteur déjà identifié comme stratégique dans le PA2 et le PA3 et dont l'utilisation est privilégiée en continuité du tissu bâti. Il permet également une cohérence de la zone à bâtir dans son rapport avec l'espace agricole et naturel. Le PAS et la densification adaptée qui l'accompagne s'inscrivent dans la stratégie de bâtir des franges urbaines claires et qualitatives susceptible d'accueillir un quartier exemplaire dans le domaine de l'énergie. Par ailleurs, le ruisseau « Nant de Choëx » longeant le périmètre au nord-ouest du secteur offre une accroche biologique améliorant la qualité de vie des habitants en maintenant une faune et une flore local épanoui. C'est pourquoi, l'interaction urbain/agricole doit être une opportunité dans ce secteur afin de gérer au mieux les usages multiples des franges urbaines de demain.

Besoin d'action principal : Intégration paysagère et préservation des espaces naturels

Ce secteur est situé en bordure de la zone à bâtir dans une dent creuse du tissu urbain. C'est pourquoi sa construction est justifiée. Toutefois, afin de l'intégrer au mieux au paysage, une attention particulière devra être porté sur le traitement des franges urbaines en lien avec l'espace agricole et le grand paysage ainsi que sa proximité avec le ruisseau qui devra garder son rôle de corridor biologique.

Objectifs stratégiques

 $\mathbf{N}^{\mathbf{o}}\mathbf{1}$: Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et prioritairement autour des pôles de desserte en transports publics

N°3: Améliorer la qualité de l'urbanisation

N°4: Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée des plusieurs centralités hiérarchisées

N° 15 : Assurer une desserte complète mais différenciée par les transports publics sur tout le territoire de l'agglomération

N° 19 : Favoriser l'intermodalité modes doux – transports publics

N° 21 : Traiter les franges urbaines pour assurer une transition qualifiée entre les quartiers urbanisées et les espaces agricoles et naturels

N° 22 : Protéger les principales valeurs naturelles et renforcer leurs liaisons

N° 29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Début des études : terminé Mise en vigueur : terminé

Réalisation : dès 2022

Etat de l'intégration dans le plan directeur

Non-concerné

Conformité au plan directeur cantonal

La mesure est conforme aux mesures suivantes du PDc VS:

- A.8 Protection, gestion et valorisation du paysage
- C.1 Dimensionnement des zones à bâtir dévolues à l'habitat
- C.2 Qualité des zones à bâtir
- C.5 Agglomération.

- D.1 Transports publics
- D.4 Réseaux routiers
- D.5 Mobilité douce quotidienne (MDQ)
- E.3 Approvisionnement en énergie
- E.7 Transport et distribution d'énergie

Besoin de coordination

Mesures de paysage/d'environnement

EAU, REC, NAT, ENE 1, ENE 2, ENE 4, ENV

EPQ

Mesures de mobilité

TP.4, P.GT.A.6

Protection de l'environnement

Mesures d'urbanisation

Mesure avec un impact ou qui est concernée par les éléments suivants :

☑ Environnement gris: OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites

☑ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

☐ Dangers naturels

☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA

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

Références

Luc Malnati Architectes Urbanistes, Diagnostics et projets de territoire communes Collombey-Muraz, 2019, Monthey 2021, Massongex, 2021.

ARE: 6153.3.077

Pôle d'urbanisation mixte « Semilles »

Urbanisation – Stratégie Milieu bâti

Priorité: A4/B3

Instances responsables

Autres instances concernées

Monthey Canton



Mesure

Description

- « Semilles » est situé au sud de la ville de Monthey, en bordure du périmètre compact et en pied de coteau ;
- La surface brute de terrain est de 65'022 m², séparée en deux parties pour échelonner les projets. Le secteur non hachuré correspond à la première étape (38'037 m²) et le secteur hachuré au sud à la seconde étape (26'985 m²);
- Le secteur, affecté en zone d'habitation, est aujourd'hui occupé par des terrains majoritairement non bâtis, à l'exception de quelques fermes ;
- Le site est identifié comme un pôle d'habitat dans le PA2 et PA3 mais aucune planification n'a encore été validée. Des études d'avant-projet sont en cours.

Objectifs

- Créer un quartier dense offrant une bonne qualité de vie ;
- Profiter de la ligne de bus Monthey-Massongex-Bex et de la voie verte prévue sur la route cantonale adjacente ;
- Respecter les pieds de coteau en proposant une distance limite avec celui-ci ;
- Profiter de la forêt à proximité pour offrir un espace de détente et de loisirs aux futurs habitants du quartier ;
- Proposer un plan de quartier en deux étapes (zone hachurée), afin de ne pas prétériter l'identité du quartier actuel et de s'approprier les futurs espaces publics de manière progressive.
- Créer un quartier exemplaire dans le domaine énergétique (standards énergétiques plus élevés que les bases légales, recours aux énergies renouvelables, production d'énergie renouvelable).

Présentation

		Situation actuelle9	Situation après mesure
Affectation		Zone d'habitation moyenne et faible densité	Zone d'habitation moyenne densité
Densité (hab+emp	/ ha)	55	125
	Habitants	309	820
Capacité	Emplois	-	-
	Total	309	820
	Habitants		511
Augmentation nette	Emplois	/	-
	Total		511

Action à mener

Etudier la programmation, le phasage, l'intégration urbaine et environnementale (schéma directeur).

Adapter l'affectation du sol afin de permettre le développement souhaité.

Accompagner les acteurs privés dans la mise en œuvre des mesures d'intégration (aménagements extérieurs, espaces publics, énergie, etc.).

⁹ Calcul sur la base des données hectométriques OFS 2017 (emplois) et 2018 (habitants).

	Actuel	Futur
Qualité de la desserte TP	D	D (TP.4)
Accessibilité MD	Bandes cyclables	Voies vertes (MD.VV)
Accessibilité TIM	Régulation du trafic (P.GT.A.6)	

Opportunité et utilité principale

« Semilles » est un secteur déjà identifié comme stratégique dans le PA2 et le PA3 et dont l'utilisation est privilégiée, car il se situe dans le périmètre compact, en continuité du tissu bâti. L'importante surface de terrain à disposition nécessite une étapisation du secteur afin de ne pas diluer l'identité actuelle du quartier et surtout de construire en accord avec la croissance démographique attendue. De plus, un quartier de cette taille se doit d'être exemplaire dans le domaine de l'énergie. Par ailleurs, les pieds de coteaux au sud du périmètre sont une frange sensible et doivent être protéger des nuisances humaines (sonores, lumineuses,). Un parc peut servir de zone tampon entre le secteur urbanisé et la lisière forestière afin de concilier aux mieux les usages avec la faune et la flore locale.

Besoin d'action principal : Intégration paysagère et préservation des espaces naturels

Ce secteur est situé en bordure de la zone à bâtir dans une dent creuse du tissu urbain. C'est pourquoi sa construction est justifié. Toutefois, afin de l'intégrer au mieux au paysage, une attention particulière devra être porté sur le traitement des franges urbaines en lien avec l'espace forestier et sa proximité avec le ruisseau qui devra garder son rôle de corridor biologique.

Objectifs stratégiques

N°3: Améliorer la qualité de l'urbanisation

N°4: Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée des plusieurs centralités hiérarchisées

 ${f N}^{f o}$ 15 : Assurer une desserte complète mais différenciée par les transports publics sur tout le territoire de l'agglomération

N° 19 : Favoriser l'intermodalité modes doux – transports publics

 N° 21 : Traiter les franges urbaines pour assurer une transition qualifiée entre les quartiers urbanisées et les espaces agricoles et naturels

N° 22 : Protéger les principales valeurs naturelles et renforcer leurs liaisons

N° 29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Début des études : en cours

Mise en vigueur : 2023 Réalisation : dès 2025

Conformité au plan directeur cantonal

Etat de l'intégration dans le plan directeur

Non-concerné

La mesure est conforme aux mesures suivantes du PDc VS :

- A.8 Protection, gestion et valorisation du paysage
- C.1 Dimensionnement des zones à bâtir dévolues à l'habitat
- C.2 Qualité des zones à bâtir
- C.5 Agglomérations.

- D.1 Transports publics
- D.4 Réseaux routiers
- D.5 Mobilité douce quotidienne (MDQ)
- E.3 Approvisionnement en énergie
- E.7 Transport et distribution d'énergie

Besoin de coordination

Mesures de paysage/d'environnement

Mesures de mobilité

EAU, REC, NAT, ENE 1, ENE 2, ENE 4, ENV

MD.W, TP.4. P.GT.A.6

Mesures d'urbanisation

EPQ, MU

Protection de l'environnement

Mesure avec un impact ou qui est concernée par les éléments suivants :

☑ Environnement gris: OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites

☑ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

☐ Dangers naturels

☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA

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

Références

Luc Malnati Architectes Urbanistes, Diagnostics et projets de territoire communes Collombey-Muraz, 2019, Monthey 2021, Massongex, 2021.

Pôle d'urbanisation mixte « Les Dailles Ouest »

Urbanisation – Stratégie *Milieu bâti*

Priorité: B4

Instances responsables

Monthey

Autres instances concernées

TPC, Canton du Valais



Mesure

Description

- Le site « Les Dailles Ouest » est situé au nord du centre commercial Manor et le long de la route cantonale RC302 reliant Collombey à Monthey ;
- La surface de terrain est de 12'321 m²;
- Le secteur, affecté en zone centre d'achat, est aujourd'hui occupé par des terrains non bâtis ;

La future halte AOMC « Clos-Donroux » se situe à 200 mètres à l'est du secteur.

Objectif

- Créer un quartier mixte dense offrant une bonne qualité de vie ;
- Qualifier le rapport à la route cantonale en aménagement des fronts bâtis avec rez actifs de qualité qui protègent des nuisances sonores dues au trafic routier tout en offrant une perméabilité piétonne au quartier;
- Privilégier des sols perméables et des espaces de verdures afin de rafraîchir le secteur ;
- Permettre une liaison de mobilité douce facilitée entre la route cantonale et la future halte AOMC « Clos-Donroux » ;
- Créer un espace tampon perméable entre le quartier et le centre commercial au sud du périmètre ;
- Profiter de l'amélioration de la desserte du secteur avec la future halte de Clos-Donroux, la ligne de bus d'agglomération et de la voie verte prévue sur la route cantonale adjacente ;
- Créer un quartier exemplaire dans le domaine énergétique (standards énergétiques plus élevés que les bases légales, recours aux énergies renouvelables, production d'énergie renouvelable).

Présentation

		Situation actuelle10	Situation après mesure
Affectation		Zone centre d'achat	Zone d'habitation moyenne densité
Densité (hab+emp	/ ha)	13	150
	Habitants	-	216
Capacité	Emplois	23	54
	Total	23	270
	Habitants		216
Augmentation nette	Emplois	1	21
	Total		237

Action à mener

Etudier la programmation, l'intégration urbaine et environnementale (schéma directeur).

Adapter l'affectation du sol dans le futur PAZ afin de permettre le développement souhaité.

Accompagner les acteurs privés dans la mise en œuvre de l'avenue verte partagée par le biais d'un PAS (seuils privés et publics, espaces publics, intégration).

En attendant la révision du PAZ, mettre en place des mesures, telles que des zones réservées, afin de se prémunir contre un développement non souhaité.

¹⁰ Calcul sur la base des données hectométriques OFS 2017 (emplois) et 2018 (habitants).

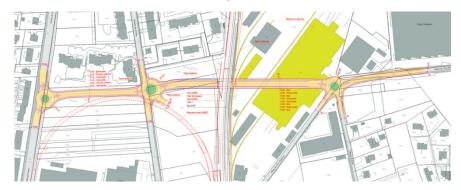
	Actuel	Futur
Qualité de la desserte TP	B/C	B/C (Ms.1, Ms.2, Ms.6)
Accessibilité MD	Aucun aménagement Voie verte (MD.VV, AVP, V	
Accessibilité TIM	Nouveau barreau routier (CR.1), régulation du trafic (P.GT.A.3)	

Opportunité et utilité principale

Situé dans un espace en développement, le périmètre doit être aménager en accord avec le contexte actuel tout en amenant un plus en matière d'espace public. La future requalification de la route cantonale ainsi que le projet de la future route de Clos-Donroux doivent être pris en compte dans le projet. C'est pourquoi des rez actifs seront présents afin d'augmenter l'urbanité et l'attractivité de leurs abords tout en offrant une meilleure structuration du tissu bâti. Par ailleurs, étant donnée le trafic important engendré par ces axes de transports (15'000 vhc/j sur la RC302 à l'ouest et 7'500 vhc/j sur la RC112 au nord ¹¹), des fronts bâtis doivent permettre une protection contre les nuisances sonores. De plus, afin de réduire les îlots de chaleur urbains, une perméabilité du sol en cœur d'îlot et un verdissement des axes routiers autours du quartier est à privilégier.

Besoin d'action principal : Urbanisation vers l'intérieur

Ce secteur est situé sur un espace non bâti en zone urbaine. Afin de diminuer l'étalement urbain et d'offrir une ville plus concentrée, le potentiel de construction stratégique de ce secteur doit être utilisé. Situé dans un secteur en fort développement, la qualité du bâti et des espaces extérieurs doit être prioritaires afin d'offrir de nouveaux espaces de qualité aux habitants et aux usagers du secteur.



Projet de la future route de Clos-Donroux

Objectifs stratégiques

N°1 : Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et prioritairement autour des pôles de desserte en transports publics

N°3: Améliorer la qualité de l'urbanisation

N°4: Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée des plusieurs centralités hiérarchisées

N° 13 : Renforcer l'accessibilité ferroviaire de l'agglomération

¹¹ Trafic journalier moyen (TJM) de la situation future en 2030, Schéma directeur des circulations, Rapport d'impact, Citec, 2020

N° 15 : Assurer une desserte complète mais différenciée par les transports publics sur tout le territoire de l'agglomération

N° 19 : Favoriser l'intermodalité modes doux – transports publics

N° 29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Début des études : 2022 Mise en vigueur : 2026 Réalisation : 2029

Conformité au plan directeur cantonal

La mesure est conforme aux mesures suivantes du PDc VS :

- A.8. Préservation, valorisation et gestion du paysage ;
- 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

- Non-concerné
- D.1 Transports publics
- D.4 Réseaux routiers
- D.5 Mobilité douce quotidienne (MDQ)
- E.3. Approvisionnement en énergie
- E.7. Transport et distribution d'énergie

Besoin de coordination

Mesures de paysage/d'environnement

NAT, ENE 1, ENE 2, ENE 3, ENE 4, ENV, CLIM

Mesures d'urbanisation

AVP, EPQ, PUM-11, DD.1

Mesures de mobilité

Ms.1, Ms.2, Ms.6, MD.VV, CR.1, VSR.1, P.GT.A.3

Protection de l'environnement

Mesure avec un impact ou qui est concernée par les éléments suivants :

☑ Environnement gris: OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites

☐ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

☐ Dangers naturels

☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA

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

Références

Luc Malnati Architectes Urbanistes, Diagnostics et projets de territoire communes Collombey-Muraz, 2019, Monthey 2021, Massongex, 2021.

ARE: 6153.2.064

Priorité: A4 / B3

Pôle d'urbanisation mixte « Les Dailles Sud »

Urbanisation – Stratégie *Milieu bâti*

Instances responsables

Monthey

Autres instances concernées

CFF, TPC, Canton du Valais



Mesure

Description

- Le secteur « Les Dailles Sud » est situé à l'ouest des ex-ateliers Giovanola, au nord du centre-ville ;
- La surface brute de terrain est de 20'572 m²;
- Le site est actuellement affecté en zone mixte et composé de terrains non bâtis. Il est planifié que la future voie AOMC passe par les Dailles-Sud, coupant le site en deux parties ;

Le site est déjà identifié comme stratégique dans le PA2 et le PA3, 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 » ;
- Prendre en compte la nouvelle route de Clos-Donroux prévu au nord du secteur ;
- 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, de la ligne de bus d'agglomération et de l'itinéraire cyclable qui l'accompagne ;
- Créer un quartier exemplaire dans le domaine énergétique (standards énergétiques plus élevés que les bases légales, recours aux énergies renouvelables, production d'énergie renouvelable).

Présentation

		Situation actuelle12	Situation après mesure
Affectation		Zone mixte	Zone mixte
Densité (hab+em	o / ha)	5	200
	Habitants	11	206
Capacité	Emplois	-	206
	Total	11	412
	Habitants		195
Augmentation nette	Emplois	/	206
	Total		401

Action à mener

Etudier la programmation, l'intégration urbaine et environnementale (schéma directeur).

Adapter l'affectation du sol dans le futur PAZ afin de permettre le développement souhaité.

Accompagner les acteurs privés dans la mise en œuvre des mesures d'intégration par le biais d'un PAS (aménagements extérieurs, espaces publics, énergie, etc.).

En attendant la révision du PAZ, mettre en place des mesures, telles que des zones réservées, afin de se prémunir contre un développement non souhaité.

¹² Calcul sur la base des données hectométriques OFS 2017 (emplois) et 2018 (habitants).

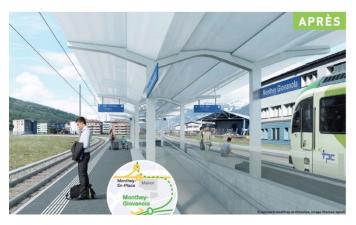
	Actuel	Futur
Qualité de la desserte TP	С	B (Ms.1, Ms.2, Ms.6)
Accessibilité MD	Aucun aménagement Itinéraire cyclable (P.M.	
Accessibilité TIM	Nouveau barreau routier (CR.1)	

Opportunité et utilité principale

« Les Dailles Sud » est un secteur déjà identifié comme stratégique dans le PA2 / PA3 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. Par ailleurs, la forte circulation prévue sur le futur barreau RC112 au nord (7'500 vhc/j) et le chemin des Dailles à l'est (7'000 vhc/j) incite à construire ce secteur de manière à réduire au maximum les nuisances sonores engendrées par le trafic journalier. ¹³

Besoin d'action principal : Urbanisation vers l'intérieur

Ce secteur est situé sur un espace non bâti en zone urbaine. Afin de diminuer l'étalement urbain et d'offrir une ville plus concentrée, le potentiel de construction stratégique de ce secteur doit être utilisé. Situé dans un secteur en fort développement, la qualité du bâti et des espaces extérieurs doit être prioritaires afin d'offrir de nouveaux espaces aux habitants et aux usagers du secteur.



Future halte de Clos-Donroux, AOMC2025.

Objectifs stratégiques

N°1 : Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et prioritairement autour des pôles de desserte en transports publics

N°3: Améliorer la qualité de l'urbanisation

N°4: Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée des plusieurs centralités hiérarchisées

 ${
m N^{\circ}}$ 13 : Renforcer l'accessibilité ferroviaire de l'agglomération

 ${f N}^{f o}$ 15 : Assurer une desserte complète mais différenciée par les transports publics sur tout le territoire de l'agglomération

N° 19 : Favoriser l'intermodalité modes doux – transports publics

N° 29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Début des études : 2023 Mise en vigueur : 2025 Réalisation : 2027

Conformité au plan directeur cantonal

La mesure est conforme aux mesures suivantes du PDc VS :

- A.8. Préservation, valorisation et gestion du paysage
- C.1 Dimensionnement des zones à bâtir dévolues à l'habitat
- C.2 Qualité des zones à bâtir
- C.5 Agglomérations
- D.1 Transports publics
- D.4 Réseaux routiers

Etat de l'intégration dans le plan directeur

- Non-concerné
- D.5 Mobilité douce quotidienne (MDQ)
- E.3 Approvisionnement en énergie
- E.7 Transport et distribution d'énergie

Besoin de coordination

Mesures de paysage/d'environnement

NAT, ENE 1, ENE 2, ENE 3, ENE 4, ENV, CLIM

Mesures de mobilité

CR.1, MS.1, MS.2, MS.6, P.MD.B.5

Mesures d'urbanisation

EPQ, PUM-10, PUM-12, PUM-13

Protection de l'environnement

Mesure avec un impact ou qui est concernée par les éléments suivants :

☑ Environnement gris: OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites

☐ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

□ Dangers naturels

☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA

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

Références

Luc Malnati Architectes Urbanistes, Diagnostics et projets de territoire communes Collombey-Muraz, 2019, Monthey 2021, Massongex, 2021.

¹³ Trafic journalier moyen (TJM) de la situation future en 2030, Schéma directeur des circulations, Rapport d'impact, Citec, 2020

ARE: 6153.3.080

Priorité : C4 (2) / A3

Pôle d'urbanisation mixte «Clos-Donroux Gessimo»

Urbanisation – Stratégie *Milieu bâti*

Selon étapes

Instances responsables

Monthey

Autres instances concernées

CFF, TPC, Collombey-Muraz, Canton du Valais



Mesure

Description

- 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 80'875 m2 (Monthey: 55'164 m² / Collombey: 25'711m²);
- Le site, aujourd'hui affecté en zone industrielle, est composé des friches industrielles des ex-ateliers Giovanola;
- Plusieurs entreprises sont aujourd'hui présentes, celles-ci sont gérée par la ville (GESSIMO SA) qui est propriétaire du terrain ;
- Le secteur est identifié comme faisant partie d'un site stratégique dans le PA2.

Objectifs

- Créer un quartier dense et mixte offrant une bonne qualité de vie et exemplaire dans le domaine énergétique (standards énergétiques plus élevés que les bases légales, recours aux énergies renouvelables, production d'énergie renouvelable);
- Exploiter le potentiel de reconversion du site tout en protégeant le patrimoine industriel ;
- Valoriser les potentiels liés à la réalisation d'une nouvelle halte ferroviaire et la ligne de bus d'agglomération à proximité ;
- Gérer la proximité avec le village de Collombey au nord ;
- Exclure l'implantation de centres commerciaux ;
- Intégrer au mieux la nouvelle route de Clos-Donroux qui coupera le périmètre en deux.

Présentation

		Situation actuelle14	Situation après mesure
Affectation		Zone industrielle	Habitat Activités tertiaires et secondaires
Densité (hab+emp	/ ha)	8	340
	Habitants	-	1'392
Capacité	Emplois	64	1'392
	Total	64	2'784
Augmentation nette	Habitants		1'392
	Emplois	/	1'328
	Total		2'720

Action à mener

Etudier la programmation, l'intégration urbaine et environnementale (schéma directeur).

Adapter l'affectation du sol dans le futur PAZ afin de permettre le développement souhaité.

Accompagner les acteurs privés dans la mise en œuvre des mesures d'intégration par le biais d'un PAS (aménagements extérieurs, espaces publics, énergie, etc.).

En attendant la révision du PAZ, mettre en place des mesures, telles que des zones réservées, afin de se prémunir contre un développement non souhaité.

¹⁴ Calcul sur la base des données hectométriques OFS 2017 (emplois) et 2018 (habitants).

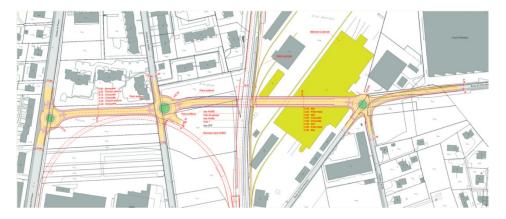
	Actuel	Futur	
Qualité de la desserte TP	С	B (Ms.1, Ms.2, Ms.6)	
Accessibilité MD	Aucun aménagement	Itinéraire cyclable	
Accessibilité TIM	Nouveau barreau routier (CR.1)		

Opportunité et utilité principale

« Clos-Donroux – Gessimo » est un secteur déjà identifié comme stratégique dans le PA2 et le PA3 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. Son identité industrielle est un atout à préserver dans l'optique d'une reconversion en affectation mixte. 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.

Besoin d'action principal : Urbanisation vers l'intérieur

Ce secteur est situé sur un espace à requalifier en zone urbaine. Afin de diminuer l'étalement urbain et d'offrir une ville plus concentrée, le potentiel de construction stratégique de ce secteur doit être utilisé. Situé dans un secteur en fort développement, la qualité du bâti et des espaces extérieurs doit être prioritaire afin d'offrir de nouveaux espaces aux habitants et aux usagers du secteur. Par ailleurs, la qualité du patrimoine bâti offert par les hangars industriels doit être maintenu pour garder l'esprit des lieux.



Projet de la nouvelle route de Clos-Donroux

Objectifs stratégiques

N°1: Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et prioritairement autour des pôles de desserte en transports publics

N°3 : Améliorer la qualité de l'urbanisation

N°4: Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée des plusieurs centralités hiérarchisées

N° 13 : Renforcer l'accessibilité ferroviaire de l'agglomération

N° 15 : Assurer une desserte complète mais différenciée par les transports publics sur tout le territoire de l'agglomération

N° 29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Début des études : 2026 Mise en vigueur : 2028 Réalisation : 2030

Conformité au plan directeur cantonal

La mesure est conforme aux mesures suivantes du PDc $\ensuremath{\mathsf{VS}}$ ·

- A.8 Préservation, valorisation et gestion du paysage
- C.1 Dimensionnement des zones à bâtir dévolues à l'habitat ;
- C.2 Qualité des zones à bâtir;
- E.3. Approvisionnement en énergie
- E.7. Transport et distribution d'énergie

Etat de l'intégration dans le plan directeur

Non concernée

- C.3 Sites construits, bâtiments dignes de protection, voies historiques et sites archéologiques
- C.5 Agglomérations;
- D.1 Transports publics
- D.4 Réseaux routiers
- D.5 Mobilité douce quotidienne (MDQ)

Besoin de coordination

Mesures de paysage/d'environnement :

NAT, ENE 1, ENE 2, ENE 3, ENE 4, ENV, CLIM

Mesures d'urbanisation :

EPQ, PP, PUM-11, PUM-13, PUM-20

Mesures de mobilité :

CR.1, MS.1, MS.2, MS.6

Protection de l'environnement

Mesure avec un impact ou qui est concernée par les éléments suivants :

☑ Environnement gris: OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites

☐ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

☐ Dangers naturels

☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA

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

Références

Luc Malnati Architectes Urbanistes, Diagnostics et projets de territoire communes Collombey-Muraz, 2019, Monthey 2021, Massongex, 2021.

ARE: 6153.3.083

Priorité: A4 / A3

Pôle d'urbanisation mixte «Les Goilles»

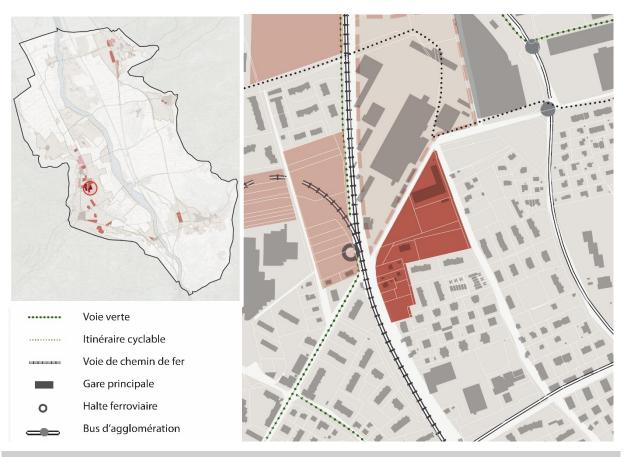
Urbanisation – Stratégie *Milieu bâti*

Instances responsables

Monthey

Autres instances concernées

Canton du Valais



Mesure

Description

- 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 28'869 m²;
- Le site, aujourd'hui affecté en zone artisanale et d'habitat, est composé de terrains non bâtis et d'un bâtiment industriel ;
- Le secteur est identifié comme faisant partie d'un site stratégique dans le PA3 et un plan d'aménagement détaillé a été approuvé par le conseil général en décembre 2020.

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 et la ligne de bus d'agglomération à proximité ;
- Gérer la proximité avec les quartiers de villas au sud et à l'est ;
- Créer un quartier exemplaire dans le domaine énergétique (standards énergétiques plus élevés que les bases légales, recours aux énergies renouvelables, production d'énergie renouvelable).

Présentation

		Situation actuelle15	Situation après mesure
Affectation		Zone industrielle et Zone d'habitation moyenne densité	Zone d'habitation moyenne densité
Densité (hab+emp	/ ha)	15	250
	Habitants	43	500
Capacité	Emplois	3	200
	Total	46	700
	Habitants		257
Augmentation nette	Emplois	/	197
	Total	land the state of	454

Action à mener

Etudier la programmation, l'intégration urbaine et environnementale (schéma directeur).

Adapter l'affectation du sol afin de permettre le développement souhaité.

Accompagner les acteurs privés dans la mise en œuvre des mesures d'intégration (aménagements extérieurs, espaces publics, énergie, etc.).

¹⁵ Calcul sur la base des données hectométriques OFS 2017 (emplois) et 2018 (habitants).

	Actuel	Futur
Qualité de la desserte TP	C B (Ms.1, Ms.2, Ms	
Accessibilité MD	Aucun aménagement Itinéraire cyclable (P.MD.B.5)	
Accessibilité TIM	Nouveau barreau routier (CR.1)	

Opportunité

« Les Goilles » est un secteur déjà identifié comme stratégique dans le PA2 et le PA3 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.

Besoin d'action principal : Urbanisation vers l'intérieur

Ce secteur est situé sur un espace non bâti en zone urbaine. Afin de diminuer l'étalement urbain et d'offrir une ville plus concentrée, le potentiel de construction stratégique de ce secteur doit être utilisé. Situé dans un secteur en fort développement, la qualité du bâti et des espaces extérieurs doit être prioritaire afin d'offrir de nouveaux espaces aux habitants et aux usagers du secteur.

Objectifs stratégiques

N°1: Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et prioritairement autour des pôles de desserte en transports publics

N°3: Améliorer la qualité de l'urbanisation

N°4: Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée des plusieurs centralités hiérarchisées

N° 13 : Renforcer l'accessibilité ferroviaire de l'agglomération

 ${f N}^{f o}$ 15 : Assurer une desserte complète mais différenciée par les transports publics sur tout le territoire de l'agglomération

N° 29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Début des études : terminé

Mise en vigueur : en cours d'homologation

Réalisation : dès 2022

Conformité au plan directeur cantonal

La mesure est conforme aux fiches suivantes du PDc VS:

- A.8. Préservation, valorisation et gestion du paysage;
- 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

- Non-concerné
- D.1 Transports publics
- D.4 Réseaux routiers
- D.5 Mobilité douce quotidienne (MDQ)
- E.3. Approvisionnement en énergie
- E.7. Transport et distribution d'énergie

Besoin de coordination

Mesures de paysage/d'environnement

Mesures de mobilité

NAT, ENE 1, ENE 2, ENE 3, ENE 4, ENV, CLIM

CR.1, Ms.1, Ms.2, Ms.6, P.MD.B.5

Mesures d'urbanisation

EPQ, PUM-11, PUM-12

Protection de l'environnement

Mesure avec un impact ou qui est concernée par les éléments suivants :

☑ Environnement gris: OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites

☐ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

☐ Dangers naturels

☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA

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

Références

Luc Malnati Architectes Urbanistes, Diagnostics et projets de territoire communes Collombey-Muraz, 2019, Monthey 2021, Massongex, 2021.

ARE: 6153.3.085

Priorité: A4 / A3

Pôle d'urbanisation mixte « Gare de Monthey »

Urbanisation – Stratégie *Milieu bâti*

Instances responsables

Monthey

Autres instances concernées

CFF, TPC, Canton du Valais



Mesure

Description

- Le secteur « Gare de Monthey » est situé à l'est du centre-ville de Monthey, le long des voies ferrées ;
- La surface brute de terrain est de 42'669 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 Chablais Agglo 2 et un projet est actuellement à l'étude.

Objectifs

- Créer un quartier dense et mixte offrant une bonne qualité de vie et exemplaire dans le domaine énergétique (standards énergétiques plus élevés que les bases légales, recours aux énergies renouvelables, production d'énergie renouvelable). ;
- Exploiter la proximité avec la gare en visant densité et mixité avec une voie verte d'agglomération à proximité directe ;
- Valoriser les espaces publics, en lien avec la fonction d'interface TP du secteur ;
- Créer une centralité, assurant une liaison entre le sud-ouest et le nord-est de la ville ;
- Profiter du déplacement de l'interface rail/route pour redéfinir l'identité de l'espace et mieux gérer les flux de circulations.

Présentation

		Situation actuelle16	Situation après mesure	
Affectation		Zone d'habitation forte densité	Zone d'habitation forte densité	
Densité (hab+emp	/ ha)	141	300	
Capacité	Habitants	481	1024	
	Emplois	120	256	
	Total	601	1280	
Augmentation nette	Habitants		543	
	Emplois		136	
	Total		679	

Action à mener

Adapter l'affectation du sol afin de permettre le développement souhaité.

Accompagner les acteurs privés dans la mise en œuvre des mesures d'intégration (aménagements extérieurs, espaces publics, énergie, etc.).

¹⁶ Calcul sur la base des données hectométriques OFS 2017 (emplois) et 2018 (habitants).

	Actuel	Futur
Qualité de la desserte TP	В	A (Ms.1, Ms.2, Ms.3, TP.2)
Accessibilité MD	Bande cyclable Voie verte et passage sous-voie (MD.VV, Ms.5, ME.1)	
Accessibilité TIM		-

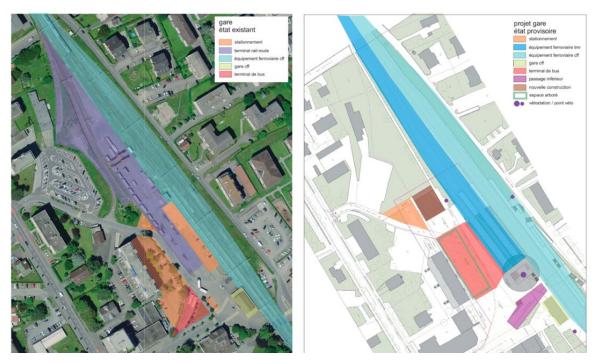
Opportunité et utilité principale

Le secteur « Gare de Monthey » est déjà identifié comme stratégique dans le PA2 et le PA3. 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. L'arrivée de la ligne AOMC permettra d'offrir une interface unique qui fera office de vraie centralité dans ce quartier aujourd'hui peu attractif. 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

Besoin d'action principal : Révélation de la qualité du cadre de vie des centralités

Situé à proximité directe de la nouvelle gare AOMC/CFF, ce secteur jouira d'une forte attractivité étant donnée le flux quotidien d'usagers des transports publics qui le parcourront. La nouvelle centralité provoquée par le déplacement de la gare AOMC profitera au quartier qui pourra proposer des rez-actifs de qualités et fortement fréquentés.





Projet d'aménagement de la future place de la gare de Monthey

Objectifs stratégiques

 $\mathbf{N}^{\mathbf{o}}\mathbf{1}$: Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et prioritairement autour des pôles de desserte en transports publics

N°3: Améliorer la qualité de l'urbanisation

N°4: Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée des plusieurs centralités hiérarchisées

N° 13 : Renforcer l'accessibilité ferroviaire de l'agglomération

N° 15 : Assurer une desserte complète mais différenciée par les transports publics sur tout le territoire de l'agglomération

N° 19 : Favoriser l'intermodalité modes doux – transports publics

N° 29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Début des études : en cours

Mise en vigueur : 2022 Réalisation : dès 2023

Conformité au plan directeur cantonal

La mesure est conforme aux mesures suivantes du PDc VS :

- A.8. Préservation, valorisation et gestion du paysage;
- C.1 Dimensionnement des zones à bâtir dévolues à l'habitat
- C.2 Qualité des zones à bâtir
- C.5 Agglomération
- D.1 Transports publics
- D.2 Interfaces d'échanges modaux

Etat de l'intégration dans le plan directeur

- Non-concerné
- D.4 Réseaux routiers
- D.5 Mobilité douce quotidienne (MDQ)
- E.3. Approvisionnement en énergie
- E.7. Transport et distribution d'énergie

Besoin de coordination

Mesures de paysage/d'environnement

Mesures de mobilité

NAT, ENE 1, ENE 2, ENE 3, ENE 4, ENV, CLIM

MD.W, MS.1, MS.2, MS.3, MS.5, TP.2, ME.1

Mesures d'urbanisation

EPQ, PP

Protection de l'environnement

Mesure avec un impact ou qui est concernée par les éléments suivants :

☑ Environnement gris: OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites

☐ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

☐ Dangers naturels

☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA

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

Références

Luc Malnati Architectes Urbanistes, Diagnostics et projets de territoire communes Collombey-Muraz, 2019, Monthey 2021, Massongex, 2021.

D.2 Interfaces d'échanges modaux, Rapport explicatif -Aménagement de la gare de Monthey, Canton du Valais (2020).

Ville de Monthey, CFF, TPC, SDM, SBMA, Monthey aménagement de la gare CFF, Etude-test : Mandat d'idées à deux degrés, mise à jour 2020.

ChablaisAgglo / Programme de mesures / Urbanisation

Pôle d'urbanisation mixte « Plantaud »

Urbanisation – Stratégie Milieu bâti

Priorité: A4

Instances responsables

Autres instances concernées

Monthey



Mesure

Description

- Le site « Plantaud » est situé à l'est du centre-ville de Monthey, à la limite du tissu densément bâti ;
- Au sud du périmètre se trouve la Vièze qui s'écoule depuis le Val d'Illiez jusqu'au Rhône, avec sur l'autre rive les terrains de football et la piscine municipale qui offrent des équipements sportifs de qualité ;
- La surface brute de terrain est de 18'383 m2;
- Le secteur, aujourd'hui affecté en zone d'habitation est entièrement libre de constructions ;
- Ce site est identifié comme stratégique dans le PA2 et le plan de quartier « GEFISWISS Plantaud » a été approuvé par le Conseil général de Monthey.

Objectifs

- Créer un quartier dense et mixte offrant une bonne qualité de vie et exemplaire dans le domaine énergétique (standards énergétiques élevés, recours et production d'énergie renouvelable);
- Créer un quartier mixte avec des commerces au rez afin d'augmenter les services dans ce secteur principalement dévoué aux logements ;
- Garder un cœur de verdure libre de passage afin d'augmenter la perméabilité piétonne entre la Vièze et le centre-ville et de diminuer le phénomène d'îlot de chaleur urbain ;
- Profiter des itinéraires cyclables qui entourent le quartier, de la ligne de bus d'agglomération et de la gare CFF/AOMC qui se trouve à 500m.

Présentation

		Situation actuelle	Situation après mesure
Affectation		Zone d'habitation forte densité	Zone d'habitation forte densité
Densité (hab+emp / ha)		0	300
Capacité	Habitants	0	440
	Emplois	0	110
	Total	0	550
Augmentation nette	Habitants		440
	Emplois	/	110
	Total		550

Action à mener

Homologuer l'affectation du sol afin de permettre le développement souhaité.

Accompagner les acteurs privés dans la mise en œuvre des mesures d'intégration (aménagements extérieurs, espaces publics, énergie, etc.).

En attendant la révision du PAZ, mettre en place des mesures, telles que des zones réservées, afin de se prémunir contre un développement non souhaité.

Coordination transport et urbanisation

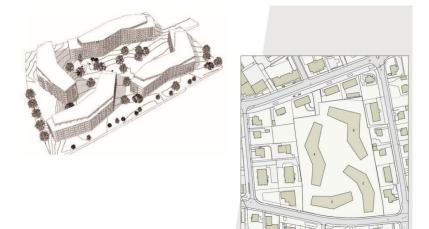
	Actuel	Futur
Qualité de la desserte TP	С	B (Ms.2, Ms.3, TP.2)
Accessibilité MD	Bande cyclable et zone 30 Bande cyclable et zone 3 (P.MD.A.4)	
Accessibilité TIM	Régulation du trafic (P.GT.A.6)	

Opportunité

Secteur « Plantaud » est stratégique de par sa surface libre de grande envergure au milieu du tissu urbain montheysan et sa proximité avec le centre-ville et la gare CFF/AOMC. Par ailleurs, la proximité avec les quais de la Vièze offre à ce quartier une qualité de vie indéniable. Le fait qu'il s'insère dans un verger entouré de maisons individuelles doit être pris en compte lors son aménagement. De plus, la protection des arbres adultes actuels et le maintien de surfaces perméables doivent être privilégiés. Afin de garantir une augmentation de la qualité de vie du quartier, des rez actifs doivent être aménagés avec des services et commerces capable de répondre aux besoins des futurs habitants du secteur.

Besoin d'action principal : Urbanisation vers l'intérieur

Ce secteur est situé sur un espace non bâti en zone urbaine. Afin de diminuer l'étalement urbain et d'offrir une ville plus concentrée, le potentiel de construction stratégique de ce secteur doit être utilisé. Situé dans un secteur central, la qualité du bâti et des espaces extérieurs doit être prioritaire afin d'offrir de nouveaux espaces aux habitants et aux usagers du secteur.



Projet à l'étude du secteur à aménager « Plantaud », Etude GESSIMO.

Objectifs stratégiques

 $\mathbf{N}^{\mathbf{o}}\mathbf{1}$: Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et prioritairement autour des pôles de desserte en transports publics

N°3: Améliorer la qualité de l'urbanisation

N°4: Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée des plusieurs centralités hiérarchisées

N13: Renforcer l'accessibilité ferroviaire de l'agglomération

N° 15 : Assurer une desserte complète mais différenciée par les transports publics sur tout le territoire de l'agglomération

N° 19 : Favoriser l'intermodalité modes doux – transports publics

N° 29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Début des études : terminé

Mise en vigueur : en cours d'homologation

Réalisation : dès 2023

Conformité au plan directeur cantonal

La mesure est conforme aux mesures suivantes du PDc VS:

- A.8. Préservation, valorisation et gestion du paysage
- C.1 Dimensionnement des zones à bâtir dévolues à l'habitat
- C.2 Qualité des zones à bâtir
- C.5 Agglomérations
- D.1 Transports publics
- D.4 Réseaux routiers

Etat de l'intégration dans le plan directeur

- Non-concerné
- D.5 Mobilité douce quotidienne (MDQ)
- E.3. Approvisionnement en énergie
- E.7. Transport et distribution d'énergie

Besoin de coordination

Mesures de paysage/d'environnement

Ms.2, Ms.3, TP.2, P.MD.A.4, P.GT.A.6

NAT, ENE 1, ENE 2, ENE 3, ENE 4, ENV, CLIM

Mesures d'urbanisation

EPQ

Protection de l'environnement

Mesure avec un impact ou qui est concernée par les éléments suivants :

☑ Environnement gris: OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites

☐ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

□ Dangers naturels

☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA

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

Références

Luc Malnati Architectes Urbanistes, Diagnostics et projets de territoire communes Collombey-Muraz, 2019, Monthey 2021, Massongex, 2021.

ARE: 6153.2.065

Priorité: B4 / C3

Pôle d'urbanisation mixte « Avenue Gare Nord »

Urbanisation – Stratégie *Milieu bâti*

Instances responsables

Monthey

Autres instances concernées



Mesure

Description

- 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 17¹733 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 déjà identifié comme stratégique dans le PA2 et le PA3, mais aucune planification n'a été démarrée depuis lors.

Objectifs

- Créer un quartier dense et mixte offrant une bonne qualité de vie et exemplaire dans le domaine énergétique (standards énergétiques élevés, recours et production d'énergie renouvelable).;
- 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) ;
- Profiter de la voie verte qui longe le secteur pour inciter les habitants à la mobilité douce.

Présentation

		Situation actuelle ¹⁷	Situation après mesure	
Affectation		Zone d'habitation forte densité et Zone d'intérêt public	Zone d'habitation forte densité	
Densité (hab+emp / ha)		87	200	
	Habitants	108	1777	
Capacité	Emplois	46	177	
	Total	154	354	
Augmentation nette	Habitants		69	
	Emplois	/	131	
	Total		210	

Action à mener

Etudier la programmation, l'intégration urbaine et environnementale (schéma directeur), éventuellement sur la base d'un concours.

Adapter l'affectation du sol dans le futur PAZ afin de permettre le développement souhaité.

Accompagner les acteurs privés dans la mise en œuvre des mesures d'intégration par le biais d'un PAS (aménagements extérieurs, espaces publics, énergie, etc.).

En attendant la révision du PAZ, mettre en place des mesures, telles que des zones réservées, afin de se prémunir contre un développement non souhaité.

¹⁷ Calcul sur la base des données hectométriques OFS 2017 (emplois) et 2018 (habitants).

Coordination transport et urbanisation

	Actuel	Futur
Qualité de la desserte TP	В	A/B (Ms.2, Ms.3, TP.2)
Accessibilité MD	Zone 20	Voie verte (MD.VV)
Accessibilité TIM	Zone 20	

Opportunité et utilité principale

Le secteur « Avenue Gare Nord » est déjà identifié comme stratégique dans le PA2 et le PA3. 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-ville. 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.

Besoin d'action principal : Urbanisation vers l'intérieur

Ce secteur est situé sur un espace non bâti en zone urbaine. Afin de diminuer l'étalement urbain et d'offrir une ville plus concentrée, le potentiel de construction stratégique de ce secteur doit être utilisé. Situé dans un secteur central, la qualité du bâti et des espaces extérieurs doit être prioritaire afin d'offrir de nouveaux espaces aux habitants et aux usagers du secteur. Le maintien de vastes espaces non-bâti doit permettre de s'intégrer dans le maillage des espaces verts de la ville.

Objectifs stratégiques

 $\mathbf{N}^{\mathbf{o}}_{\mathbf{1}}$: Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et prioritairement autour des pôles de desserte en transports publics

N°3: Améliorer la qualité de l'urbanisation

N°4: Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée des plusieurs centralités hiérarchisées

N° 15 : Assurer une desserte complète mais différenciée par les transports publics sur tout le territoire de l'agglomération

Mesures de mobilité

N° 29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Début des études : 2026 Etat de l'intégration dans le plan directeur

Mise en vigueur : 2028 Non-concerné

Réalisation : 2030

Besoin de coordination

Mesures de paysage/d'environnement

NAT, ENE 1, ENE 2, ENE 3, ENE 4, ENV, CLIM MD.VV, MS.2, MS.3, TP.2

Mesures d'urbanisation

EPQ, PP

Protection de l'environnement

Mesure avec un impact ou qui est concernée par les éléments suivants :

☑ Environnement gris: OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites

☐ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

☐ Dangers naturels

☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA

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

Références

Luc Malnati Architectes Urbanistes, Diagnostics et projets de territoire communes Collombey-Muraz, 2019, Monthey 2021, Massongex, 2021.

ARE: 6153.2.067

Priorité: C₄/ B₃

Instances responsables

Pôle d'urbanisation mixte « Au-delà du Pont »

Urbanisation – Stratégie *Milieu bâti*

Autres instances concernées

Monthey



Mesure

Description

- 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 surfaces de stationnement et des terrains de sport qui seront à terme déplacés vers le complexe sportif de Verney;
- Le site est déjà identifié comme stratégique dans le PA2 et le PA3, mais aucune planification n'a été démarrée depuis lors.

Objectifs

- Créer un quartier dense et mixte offrant une bonne qualité de vie et exemplaire dans le domaine énergétique (standards énergétiques élevés, recours et production d'énergie renouvelable);
- Exploiter la proximité avec le centre-ville et la ligne de bus d'agglomération qui longe le quartier ;
- Profiter de la voie verte d'agglomération au sud du périmètre et assurer des liaisons de mobilité douce par le nord (perméabilité du quartier et franchissement de la Vièze) ;

- Gérer l'exposition au bruit du au trafic routier ;
- Améliorer le potentiel biologique de la Vièze afin de renforcer les liaisons naturelles qui en découlent.

Présentation

		Situation actuelle18	Situation après mesure
Affectation		Zone d'intérêt public	Zone mixte
Densité (hab+emp / ha)		10 150	
Capacité	Habitants	39	293
	Emplois	-	293
	Total	39	586
Augmentation nette	Habitants		254
	Emplois	/	293
	Total		547

Action à mener

Etudier la programmation, l'intégration urbaine et environnementale (schéma directeur).

Adapter l'affectation du sol afin de permettre le développement souhaité. (modification partielle de PAZ en cours)

Accompagner les acteurs privés dans la mise en œuvre des mesures d'intégration (aménagements extérieurs, espaces publics, énergie, etc.).

Coordination transport et urbanisation

	Actuel	Futur	
Qualité de la desserte TP	С	C (TP.2)	
Accessibilité MD	Bande cyclable Voie verte (MD.VV, P.MD.		
Accessibilité TIM	Régulation du trafic (P.GT.A.6)		

¹⁸ Calcul sur la base des données hectométriques OFS 2017 (emplois) et 2018 (habitants).

Opportunité et utilité principale

« Au-delà du Pont » est un secteur déjà identifié comme stratégique dans le PA2 et le PA3 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. Le développement de ce site est dépendant du déplacement des installations sportives dans le secteur de « Verney- Pré Perna-Pré d'Ile » (Mesure PEP.2).

Besoin d'action principal : Urbanisation vers l'intérieur

Ce secteur est situé sur un espace d'intérêt général en zone urbaine. Afin de diminuer l'étalement urbain et d'offrir une ville plus concentrée, le potentiel de construction stratégique de ce secteur doit être utilisé. Situé dans un secteur central, la qualité du bâti et des espaces extérieurs doit être prioritaire afin d'offrir de nouveaux espaces aux habitants et aux usagers du secteur.

Objectifs stratégiques

N°1: Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et prioritairement autour des pôles de desserte en transports publics

N°3: Améliorer la qualité de l'urbanisation

N°4: Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée des plusieurs centralités hiérarchisées

N° 15 : Assurer une desserte complète mais différenciée par les transports publics sur tout le territoire de l'agglomération

N° 17 : Développer un réseau de mobilité douce performant pour la mobilité quotidienne, également adapté à la mobilité de loisirs lorsque possible

Non-concerné

N° 29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Etat de l'intégration dans le plan directeur

Début des études : 2028

Mise en vigueur : 2030 Réalisation : dès 2035

Conformité au plan directeur cantonal

La mesure est conforme aux mesures suivantes du PDc VS :

- A.8 Préservation, valorisation et gestion du paysage
- C.1 Dimensionnement des zones à bâtir dévolues à l'habitat
- C.2 Qualité des zones à bâtir
- C.5 Agglomérations
- D.1 Transports publics

- D.4 Réseaux routiers
- D.5 Mobilité douce quotidienne (MDQ)
- E.3. Approvisionnement en énergie
- E.7. Transport et distribution d'énergie

Besoin de coordination

Mesures de paysage/d'environnement

Mesures de mobilité

EAU, REC, NAT, ENE 1, ENE 2, ENE 4, ENV, CLIM

MD.W, TP.2, P.MD.A.4, P.GT.A.6

Mesures d'urbanisation

EPQ_

Protection de l'environnement

Mesure avec un impact ou qui est concernée par les éléments suivants :

☑ Environnement gris: OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites

☐ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

□ Dangers naturels

☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA

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

Références

Luc Malnati Architectes Urbanistes, Diagnostics et projets de territoire communes Collombey-Muraz, 2019, Monthey 2021, Massongex, 2021.

Pôle d'urbanisation mixte «Halte de Collombey Le Grand»

Urbanisation – Stratégie Milieu bâti

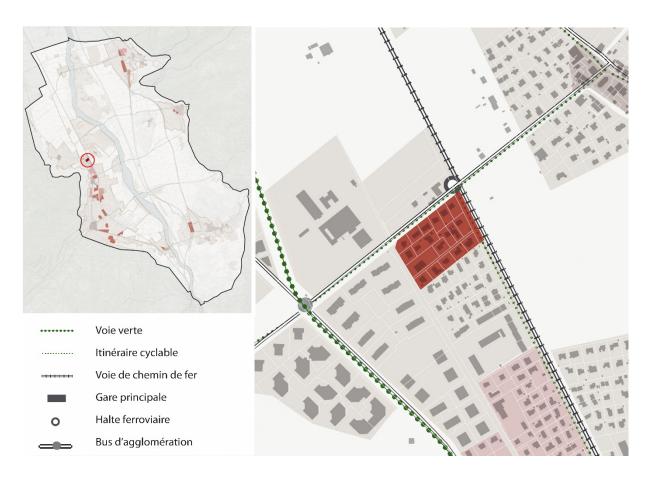
Priorité: B4

Instances responsables

Collombey-Muraz

Autres instances concernées

CFF, Canton du Valais



Mesure

Description

- Le site « Halte de Collombey Le Grand » » est situé à côté de la future halte CFF Le Grand, à proximité du cœur historique de Collombey-le-Grand et en bordure du périmètre d'urbanisation ;
- La surface de terrain est de 12¹211 m²;
- Le secteur, affecté en zone d'habitation, est aujourd'hui occupé par des villas individuelles ;
- Le site est stratégiquement situé entre les trois cœurs de villages historiques de la commune ;
- Les infrastructures sportives et le complexe scolaire (cycle d'orientation) de la commune sont situés à environ 300 mètres du secteur.

Objectifs

- Devenir un quartier mixte de densité moyenne offrant une bonne qualité de vie et des services aux usagers du secteur ;
- Profiter de l'arrivée d'une nouvelle halte CFF pour offrir des logements groupés ou collectifs à proximité des arrêts de transports publics ;
- Animer ce secteur avec des commerces et des services qui profiteront de la halte CFF ainsi que du complexe scolaire Le Grand ;
- Traiter les nuisances sonores dues à la route et aux chemins de fer par un aménagement urbain adéquat ;
- Qualifier les limites d'urbanisation en améliorant les franges urbaines en lien direct avec le cœur agricole.

Présentation

		Situation actuelle19	Situation après mesure	
Affectation		Zone d'habitation faible densité	Zone d'habitation moyenne densité	
Densité (hab+emp / ha)		51	120	
	Habitants	44	115	
Capacité	Emplois	17	30	
	Total	61	145	
Augmentation nette	Habitants		71	
	Emplois	/	13	
	Total		84	

Action à mener

Etudier les possibilités de densification (principes, orientations).

Adapter l'affectation du sol dans le futur PAZ afin de permettre le développement souhaité.

Accompagner les acteurs privés dans la mise en œuvre des mesures d'intégration par le biais d'un PAS (aménagements extérieurs, espaces publics, énergie, etc.).

En attendant la révision du PAZ, mettre en place des mesures, telles que des zones réservées, afin de se prémunir contre un développement non souhaité.

¹⁹ Calcul sur la base des données hectométriques OFS 2017 (emplois) et 2018 (habitants).

Coordination transport et urbanisation

	Actuel	Futur
Qualité de la desserte TP	D/C	C (Ms.3, Ms.7, PM.4)
Accessibilité MD	Bande cyclable	Itinéraire cyclable (MD.5, VSR.2)
Accessibilité TIM		-

Opportunité et utilité principale

Le secteur « Halte de Collombey Le Grand » est à développer en même temps que la nouvelle halte CFF, afin de requalifier ses abords et d'offrir des commerces et services aux usagers des transports publics. Par ailleurs, la proximité avec Collombey-le-Grand (350m) permet de servir de centralité secondaire à une partie du territoire qui en est dépourvue. L'augmentation de la densité du secteur doit permettre de faire muter ce secteur actuellement constitué de villas individuelles vers une typologie d'habitat plus urbain exemplaire dans le domaine énergétique. Offrir au secteur une protection contre les nuisances sonores par un front bâti qui permet également le développement de commerces et de services au rez de chaussée.

Besoin d'action principal : Révélation de la qualité du cadre de vie des centralités

Situé à proximité directe de la nouvelle Halte CFF « Collombey – Le Grand », ce secteur jouira d'une nouvelle attractivité étant donnée le flux quotidien d'usagers des transports publics qui le parcourront. Afin de requalifier ce secteur qui est idéalement situé à proximité direct du cycle d'orientation et des terrains de sport communaux, des commerces et des services peuvent s'y implanter en prenant bien soin à l'intégration dans le grand paysage et au contexte urbain environnant.

Objectifs stratégiques

 $\mathbf{N}^{\mathbf{o}}\mathbf{1}$: Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et prioritairement autour des pôles de desserte en transports publics

N°3: Améliorer la qualité de l'urbanisation

N°4: Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée des plusieurs centralités hiérarchisées

N° 13 : Renforcer l'accessibilité ferroviaire de l'agglomération

N° 15 : Assurer une desserte complète mais différenciée par les transports publics sur tout le territoire de l'agglomération

N° 27 : Réduire les émissions de gaz à effet de serre

N° 29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Début des études : 2027 Mise en vigueur : 2030 Réalisation : dès 2031

Conformité au plan directeur cantonal

La mesure est conforme aux mesures suivantes du PDc VS :

- A.8. Préservation, valorisation et gestion du paysage;
- 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

Non-concerné

- D.1 Transports publics
- D.4 Réseaux routiers
- D.5 Mobilité douce quotidienne (MDQ)
- E.3. Approvisionnement en énergie
- E.7. Transport et distribution d'énergie

Besoin de coordination

Mesures de paysage/d'environnement

AGR, NAT, ENE 1, ENE 2, ENE 3, ENE 4, ENV, CLIM

Mesures d'urbanisation

EPO

Mesures de mobilité

MS.3, MS.7, PM.4

Protection de l'environnement

Mesure avec un impact ou qui est concernée par les éléments suivants :

☑ Environnement gris: OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites

☐ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

☐ Dangers naturels

☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA

Emprise sur zone agricole / Non	-	-	
---------------------------------	---	---	--

Références

Luc Malnati Architectes Urbanistes, Diagnostics et projets de territoire communes Collombey-Muraz, 2019, Monthey 2021, Massongex, 2021.

Pôle d'urbanisation mixte «Gare de

Collombey»

Urbanisation – Stratégie *Milieu bâti*

Priorité: B4 Selon étapes

Instances responsables

Collombey-Muraz

Autres instances concernées

CFF, TPC, Canton du Valais



Mesure

Présentation

- Le secteur de « Gare de Collombey » se situe à proximité direct de la future gare souterraine CFF/TPC et assure la liaison entre celle-ci et le vieux village de Collombey. Il se situe également proche du complexe scolaire du Corbier ;
- La surface brute de terrain est de 20'420 m²;
- Secteur très hétérogène avec du logement, de l'agriculture, des commerces et des équipementsservices (Fondation et école spécialisée) mais qui ne sont pas considérés comme attracteurs.

Objectifs

- Devenir un quartier dense et mixte offrant une bonne qualité de vie et exemplaire dans le domaine énergétique (standards énergétiques plus élevés que les bases légales, recours aux énergies renouvelables, production d'énergie renouvelable);
- Exploiter le potentiel de densification du site et de requalification de l'espace-rue ;
- Valoriser les potentiels liés à la réalisation d'une nouvelle gare ferroviaire souterraine, des bus MobiChablais et des stations de vélos électriques ;
- Valoriser les accès à la voie verte qui est prévu à proximité ;
- Gérer la proximité avec le vieux village de Collombey ;
- Animer les abords de la gare et offrir des commerces et services aux usagers du quartiers en s'appuyant sur les services déjà en place.

Description

		Situation actuelle20	Situation après mesure
Affectation		Zone d'habitation forte et faible densité	Zone d'habitation forte
Densité (hab+emp / ha)		75	175
	Habitants	86	250
Capacité	Emplois	80	100
	Total	166	350
	Habitants		164
Augmentation nette	Emplois	/	20
	Total		184

Action à mener

Etudier la programmation, l'intégration urbaine et environnementale (schéma directeur).

Adapter l'affectation du sol dans le futur PAZ afin de permettre le développement souhaité.

Accompagner les acteurs privés dans la mise en œuvre des mesures d'intégration par le biais d'un PAS (aménagements extérieurs, espaces publics, énergie, etc.).

En attendant la révision du PAZ, mettre en place des mesures, telles que des zones réservées, afin de se prémunir contre un développement non souhaité.

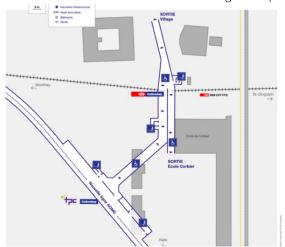
²⁰ Calcul sur la base des données hectométriques OFS 2017 (emplois) et 2018 (habitants).

Coordination transport et urbanisation

	Actuel	Futur	
Qualité de la desserte TP	С	A (Ms.1, Ms.2, Ms.3)	
Accessibilité MD	Zone 30	Voie verte (MD.VV, P.MD.A.8, ME.1))	
Accessibilité TIM	Réaménagement routier (AVP, VSR.1)		

Opportunité et utilité principale

La construction de la future gare souterraine de Collombey qui connectera les lignes des CFF et de l'AOMC augmentera considérablement l'attractivité du quartier en améliorant la desserte en transports publics et la présence de commerces et de services. Afin d'offrir une nouvelle centralité au village de Collombey, une densification du milieu bâti et une mixité du secteur sont envisagées en prenant appui sur le contexte existant.



Gare souterraine prévue à Collombey-Corbier, AOMC 2025.

Besoin d'action principal : Révélation de la qualité du cadre de vie des centralités

Situé à proximité directe de la nouvelle gare AOMC/CFF « Collombey-Corbier », ce secteur jouira d'une forte attractivité étant donnée le flux quotidien d'usagers des transports publics qui le parcourront. Par ailleurs, la proximité avec le vieux village de Collombey et l'école primaire de Corbier profitera au quartier qui pourra proposer des rez-actifs de qualités et fortement fréquentés.

Objectifs stratégiques

 $\mathbf{N}^{\mathbf{o}}_{\mathbf{1}}$: Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et prioritairement autour des pôles de desserte en transports publics

N°3: Améliorer la qualité de l'urbanisation

N°4: Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée des plusieurs centralités hiérarchisées

N° 13 : Renforcer l'accessibilité ferroviaire de l'agglomération

 ${\bf N^o}$ 15 : Assurer une desserte complète mais différenciée par les transports publics sur tout le territoire de l'agglomération

N° 27 : Réduire les émissions de gaz à effet de serre

N° 29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Début des études : 2024 Mise en vigueur : 2028 Réalisation : dès 2029

Conformité au plan directeur cantonal

Etat de l'intégration dans le plan directeur

La mesure est conforme aux mesures suivantes du PDc VS :

- A.8 Préservation, valorisation et gestion du paysage

- C.1 Dimensionnement des zones à bâtir dévolues à l'habitat
- C.2 Qualité des zones à bâtir
- D.1 Transports publics
- D.4 Réseaux routiers
- D.5 Mobilité douce quotidienne (MDQ)
- C.3 Sites construits, bâtiments dignes de protection, voies historiques et sites archéologiques

Non concerné

- C.5 Agglomérations;
- E.3. Approvisionnement en énergie E.7. Transport et distribution d'énergie

Besoin de coordination

Mesures de paysage/d'environnement : Mesures de mobilité :

NAT, ENE 1, ENE 2, ENE 3, ENE 4, ENV, CLIM MD.W, Ms.1, Ms.2, Ms.3, P.MD.A.8, ME.1

Mesures d'urbanisation:

EPQ, PP, DD.2

Protection de l'environnement

Mesure avec un impact ou qui est concernée par les éléments suivants :

\boxtimes	En	vironnemer	nt gri	s:	OPAir	/ OPB	/	ORNI	/	OPAM /	OSites
	_								,		

☐ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

☐ Dangers naturels

☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA

Emprise sur zone agricole / SDA	Non	-	-
------------------------------------	-----	---	---

Références

- TPC, AOMC sécurité 2025, Plaquette de présentation, <u>www.aomc2025.ch/docs/AOMC-2025-Collombey.pdf</u>
- Luc Malnati Architectes Urbanistes, Diagnostics et projets de territoire communes Collombey-Muraz, 2019, Monthey 2021, Massongex, 2021

Pôle d'urbanisation mixte «Les Vergers Est»

Urbanisation – Stratégie *Milieu bâti*

Priorité: A4

Instances responsables

Collombey-Muraz

Autres instances concernées

Monthey, TPC, CFF, Canton du Valais



Mesure

Description

- Ce secteur correspond à la partie est du périmètre des Vergers identifié dans le PA2 et reconduit dans le PA3 :
- La surface de terrain est de 32'412 m²;
- Le secteur, affecté en zone d'habitation, est aujourd'hui occupé par des terrains non bâtis ;
- Le périmètre est idéalement situé à 500 mètres de deux futures interfaces de transport (Gare de Collombey au nord / Halte de Clos-Donroux au sud) ;
- La proximité directe au territoire de la commune du Monthey lui confère un potentiel intercommunal significatif;
- Le site est identifié comme pôle d'habitat dans le PA2 et un plan de quartier est actuellement en cours. d'élaboration.

Objectifs

- Créer un quartier mixte dense offrant une bonne qualité de vie et exemplaire dans le domaine énergétique (standards énergétiques plus élevés que les bases légales, recours aux énergies renouvelables, production d'énergie renouvelable).;
- Gérer la proximité avec le vieux village de Collombey au nord et le territoire montheysan au sud de manière à prendre en compte le contexte élargi dans lequel s'insère le périmètre ;
- Offrir un espace public conséquent et de qualité qui répond aux besoins des nombreux habitants futurs du secteur en privilégiant des surfaces perméables et une couverture arborée suffisante afin de contrer les effets des îlots de chaleurs urbains
- Gérer la liaison mobilité douce à l'est du quartier qui reliera le quartier aux futures interfaces de transport (Gare de Collombey et Halte de Clos-Donroux).

Présentation

		Situation actuelle21	Situation après mesure	
Affectation		Zone d'habitation forte densité	Zone d'habitation forte densité	
Densité (hab+emp	/ ha)	0	200	
	Habitants	0	518	
Capacité	Emplois	0	130	
	Total	0	648	
	Habitants		518	
Augmentation nette	Emplois	/	130	
	Total		648	

Action à mener

Etudier la programmation, l'intégration urbaine et environnementale (schéma directeur).

Adapter l'affectation du sol afin de permettre le développement souhaité.

Accompagner les acteurs privés dans la mise en œuvre des mesures d'intégration (aménagements extérieurs, espaces publics, énergie, etc.).

²¹ Calcul sur la base des données hectométriques OFS 2017 (emplois) et 2018 (habitants).

Coordination transport et urbanisation

	Actuel	Futur	
Qualité de la desserte TP	C/D	B/C (Ms.1, Ms.2, Ms.6)	
Accessibilité MD	Piste cyclable	Voie verte (MD.VV, P.MD.A.8)	
Accessibilité TIM	Réaménagement routier (AVP, VSR.1)		

Opportunité et utilité principale

Situé à la frontière entre la commune de Collombey-Muraz et la commune de Monthey, ce secteur est stratégique en matière de cohérence territoriale. En effet, le tissu bâti s'est largement densifié ces dernières années et une attention particulière doit être porté à la qualité des espaces extérieurs afin de ne pas matérialiser cette limite communale. De plus, étant donnée la forte densification de ce secteur, un espace vert à l'échelle du quartier devrait être envisagé. La proximité avec le vieux village au nord du périmètre doit également être vue comme une opportunité afin de « s'accrocher » à l'existant. Par ailleurs le déplacement de la ligne AOMC le long du secteur à l'est doit être pris en compte lors de la planification des réseaux de mobilité douce qui longeront cette voie.

Besoin d'action principal : Urbanisation vers l'intérieur

Ce secteur est situé sur un espace non bâti en zone urbaine. Afin de diminuer l'étalement urbain et d'offrir une ville plus concentrée, le potentiel de construction stratégique de ce secteur doit être utilisé. Situé dans un secteur en fort développement, la qualité du bâti et des espaces extérieurs doit être prioritaire afin d'offrir de nouveaux espaces de qualité aux habitants et aux usagers du secteur.

Objectifs stratégiques

N°1 : Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et prioritairement autour des pôles de desserte en transports publics

N°3: Améliorer la qualité de l'urbanisation

N°4: Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée des plusieurs centralités hiérarchisées

N° 13 : Renforcer l'accessibilité ferroviaire de l'agglomération

N° 15 : Assurer une desserte complète mais différenciée par les transports publics sur tout le territoire de l'agglomération

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Début des études : 2023 Mise en vigueur : 2025 Réalisation : dès 2026

Conformité au plan directeur cantonal

Etat de l'intégration dans le plan directeur

La mesure est conforme aux mesures suivantes du PDc Non concernée

A.8. Préservation, valorisation et gestion du paysage

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

- D.1 Transports publics
- D.4 Réseaux routiers
- D.5 Mobilité douce quotidienne (MDQ)
- E.3. Approvisionnement en énergie
- E.7. Transport et distribution d'énergie

Besoin de coordination

Mesures de paysage/d'environnement

NAT, ENE 1, ENE 2, ENE 3, ENE 4, ENV, CLIM

Mesures d'urbanisation

EPO, PP, PUM-12

Mesures de mobilité

VSR.1, Ms.1, Ms.2, MS.6, MD.VV, P.MD.A.8

Protection de l'environnement

Mesure avec un impact ou qui est concernée par les éléments suivants :

☑ Environnement gris: OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites

☐ Environnement vert: OEaux / OSol / OFo / OPN

□ Dangers naturels

☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA

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

Références

Luc Malnati Architectes Urbanistes, Diagnostics et projets de territoire communes Collombey-Muraz, 2019, Monthey 2021, Massongex, 2021.

Pôle d'urbanisation mixte « Massongex »

Urbanisation – Stratégie *Milieu bâti*

Priorité: A4

Instances responsables

Autres instances concernées

Massongex



Mesure

Description

- Le secteur est situé au sud de la route du Chablais qui traverse Massongex, au centre du village et longe la route de la Gare au sud-est ;
- La surface brute de terrain est de 11'025 m²;
- Aujourd'hui, le site est affecté en zone d'habitation (zone centre village) et se situe proche des principaux services de la commune (école, maison de commune...) ainsi que de la gare régionale (env. 200m);
- Un projet de plan de quartier est en cours d'élaboration.

Objectifs

- Créer un quartier dense et mixte (exemplaire dans le domaine énergétique) au centre de Massongex qui offre services et commerces aux habitants de la commune ;
- Une structuration générale du bâti serait opportune afin de qualifier les fronts de rue et l'espace public le long de la route du Chablais et de la route de la Gare ;
- Exploiter la proximité avec le centre du village et ses équipements publics ;
- Requalifier la liaison entre la gare et le centre du village ;
- Gérer l'exposition au bruit le long de la route cantonale ;
- Profiter de la bonne desserte TP et MD du secteur (gare CFF à 200m et voie verte d'agglomération).

Présentation

		Situation actuelle22	Situation après mesure
Affectation		Zone centre village	Zone centre village
Densité (hab+emp / ha)		38	200
	Habitants	64	168
Capacité	Emplois	22	42
	Total	86	210
	Habitants		104
Augmentation nette	Emplois	/	20
	Total		124

Action à mener

Adapter l'affectation du sol afin de permettre le développement souhaité.

En attendant la révision du PAZ, mettre en place des mesures, telles que des zones réservées, afin de se prémunir contre un développement non souhaité.

Accompagner les acteurs privés dans la mise en œuvre des mesures d'intégration (aménagements extérieurs, espaces publics, énergie, etc.).

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

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

²² Calcul sur la base des données hectométriques OFS 2017 (emplois) et 2018 (habitants).

Coordination transport et urbanisation

	Actuel	Futur	
Qualité de la desserte TP	С	C (PM.1, TP.1, TP.2)	
Accessibilité MD	Aucun aménagement Voie verte (MD.VV, M		
Accessibilité TIM	Accessibilité TIM Réaménagement routier (P.VSR.A.6)		

Opportunité et utilité principale

Le centre de Massongex accueille les commerces et services de proximité. C'est pourquoi, la construction d'un quartier mixte exemplaire dans le domaine énergétique sur ce secteur complète l'offre tout en offrant un habitat de qualité aux nouveaux arrivants. La nouvelle construction permettrait de structurer les fronts bâtis qui sont très hétérogènes au centre du village et de sécuriser la liaison avec la gare pour les piétons et les cyclistes. Par ailleurs, la grande majorité des logements à Massongex sont des maisons individuelles et ce quartier offrirait un plus grand choix de typologie de logements dans la commune.

Besoin d'action principal : Révélation de la qualité du cadre de vie des centralités

Situé au centre du village et à proximité de la gare CFF de Massongex, ce secteur jouira d'une forte attractivité étant donnée le flux quotidien d'usagers des transports publics qui le parcourront. Par ailleurs, la proximité avec le vieux village et l'école primaire de Massongex profitera au quartier qui pourra proposer des rez-actifs de qualités et suffisamment fréquentés.

Objectifs stratégiques

 $\mathbf{N}^{\mathbf{o}}\mathbf{1}$: Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et prioritairement autour des pôles de desserte en transports publics

N°3: Améliorer la qualité de l'urbanisation

N°4: Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée des plusieurs centralités hiérarchisées

N° 13 : Renforcer l'accessibilité ferroviaire de l'agglomération

N° 15 : Assurer une desserte complète mais différenciée par les transports publics sur tout le territoire de l'agglomération

N° 29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Début des études : printemps 2021

Mise en vigueur : fin 2022

Réalisation : 1ère étape printemps 2023

Conformité au plan directeur cantonal

Etat de l'intégration dans le plan directeur

La mesure est conforme aux mesures suivantes du PDc VS :

Non-concerné

- A.8 Préservation, valorisation et gestion du paysage
- 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

- D.1 Transports publics
- D.4 Réseaux routiers
- D.5 Mobilité douce quotidienne (MDQ)
- E.3. Approvisionnement en énergie
- E.7. Transport et distribution d'énergie

Besoin de coordination

Mesures de paysage/d'environnement

Mesures de mobilité

NAT, ENE 1, ENE 2, ENV, CLIM

MD.2, P.VSR.A.6, MD.VV, PM.1, TP.1, TP.2

Mesures d'urbanisation

EPQ, PP

Protection de l'environnement

Mesure avec un impact ou qui est concernée par les éléments suivants :

☑ Environnement gris: OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites

☐ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

☐ Dangers naturels

☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA

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

Références

Luc Malnati Architectes Urbanistes, Diagnostics et projets de territoire communes Collombey-Muraz, 2019, Monthey 2021, Massongex, 2021.

2.4 Mobilisation foncière et densification douce – |MRF, DD|

ChablaisAgglo / Volet opérationnel / Urbanisation

MRF

Mobilisation des réserves foncières

Urbanisation – Stratégie *Milieu bâti*

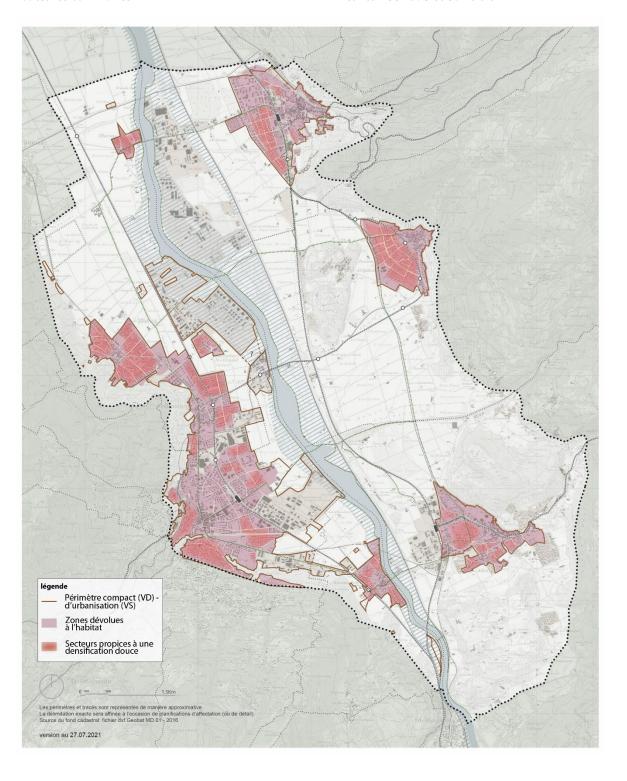
Priorité: A4

Instances responsables

Toutes les communes

Autres instances concernées

Canton de Vaud et du Valais



Mesure

Description

Le tissu résidentiel occupe une large partie du territoire bâti de l'agglomération. Cette morphologie urbaine nécessite d'importantes surfaces et favorise l'étalement urbain. Les zones pavillonnaires peu denses génèrent des déplacements automobiles importants. Par ailleurs, ces zones comportent une richesse en termes d'espaces verts et d'arborisation. Les nombreux jardins contribuent à végétaliser les localités, cependant leurs mises en réseau et leurs qualités environnementales ne sont pas toujours assurées. En effet, les limites franches créés entre les espaces publics et privés cloisonnent les rues et altèrent largement la qualité du tissu urbain.

La zone résidentielle ne répond plus aux objectifs de développement du territoire pour les années à venir. Cette typologie ne favorise en effet pas une densification vers l'intérieur du tissu bâti, ni une diminution des émissions de CO₂. Cependant, ces secteurs se trouvant sur fond privé, il est difficile de les faire muter rapidement. Il faut plutôt chercher à inciter les propriétaires fonciers à participer à la densification douce de leurs parcelles.

Des secteurs particulièrement favorables à la densification douce sont identifiés et font l'objet de fiches ad hoc dans la suite du rapport.

Objectifs

- Privilégier des mesures **incitatives** (aux mesures **contraignantes)** étant donné les réserves à bâtir suffisante dans les communes du Chablais ;
- Sensibiliser et encourager les propriétaires fonciers à pratiquer la densification douce (exemples, guides de bonnes pratiques, etc.);
- Participer au maintien de la valeur patrimonial des zones en villa en encourageant la création d'extensions en accord avec les normes de protection du bâti ;
- Inciter les communes à utiliser les outils nécessaires à la densification douce des zones résidentielles.

Présentation

Sensibilisation des propriétaires

- Organiser des **ateliers** entre **propriétaires privés** de certains **secteurs stratégiques** afin qu'il se rencontrent et imaginent le futur de leurs quartiers ;
- Proposer des solutions aux propriétaires privés qui permettent de **mutualiser** certains équipements (parkings, systèmes de chauffages, jardins collectifs, etc);
- Proposer des extensions au bâti actuel permettant de garder l'identité du quartier en promulguant une évolution lente de son environnement bâti ;
- Encourager les propriétaires à construire des bâtiments modulables qui permettent une évolution des typologies d'habitat : division possible des étages en appartements, ajout d'un étage si nécessaire, ajout d'une annexe.

Leviers d'actions des communes

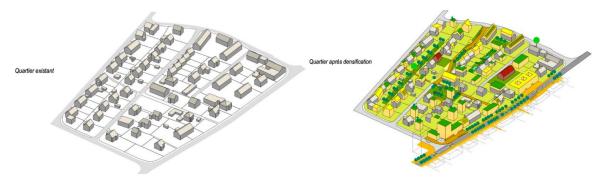
- **Identifier les potentiels** de densification à l'échelle d'un quartier, d'une rue ou d'un groupe de parcelles (étude de faisabilité) ;
- Proposer plutôt des densifications en front de rue afin de structurer la rue et d'offrir des jardins privés ou collectifs en retrait de la rue ;
- Imposer une **hauteur maximale** qui permet de garder un gabarit raisonnable face aux villas déjà présentes afin de ne pas dénaturer le contexte actuel ;
- Imposer un **indice de surface verte** (part de terrain en pleine terre) ou un **indice énergétique** de haut standard au projet de densification, afin de maintenir la bonne qualité des zones villas existantes ;
- Mettre en place une **charte des aménagements extérieurs** afin de garantir un espace rue accueillant et homogène, notamment entre les propriétaires qui décide de densifier ;
- Encourager une gestion différenciée des espaces de jardins privés (vecteur de biodiversité);
- Assurer une qualité des espaces publics et privés en exigeant **un plan des aménagements extérieurs** lors de chaque demande d'autorisation de construire ;
- Mettre en place des cheminements de mobilité douce à travers les quartiers, sur fond privé :
- Avoir une **vision claire** de leur territoire, en matière **d'urbanisation** (densification, espaces publics, etc.) mais également de **mobilité** (flux, modes doux, TP, stationnement);
- Délimiter les **secteurs** qui se prêtent à une **densification** dans leur **PAZ/PACom** et établir des prescriptions dans leur **RCCZ / RCC** ;
- **Anticiper les développements** pour prévoir des **règles adaptées** (PAD, PQ, règles constructives spécifiques, introduction d'un indice de surface verte, etc.). La seule augmentation de l'indice ne suffit pas ;
- Introduire les **nouveaux outils** dans leur **PAZ/PACom** et **RCCZ/RCC** à l'image des périmètres de développement, de mobilisation des terrains, etc.

Opportunité et utilité principale

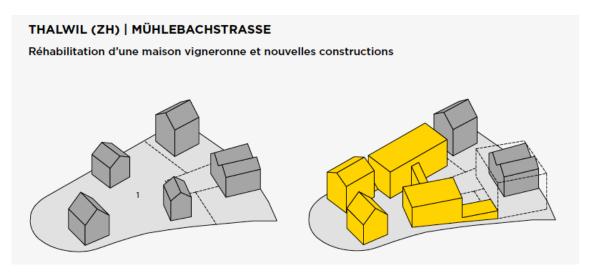
Assurer et accompagner la densification douce des zones résidentielles permet de garantir une mutation qualitative du tissu urbain en rationalisant l'espace. Une telle mesure permet d'envisager des mutations lentes et durables répondant aux enjeux environnementaux et de croissance démographique. Par ailleurs, la densification progressive de ces secteurs peut encourager une mixité des activités et de ce fait améliorer l'intensité urbaine par l'apparition de nouveaux usagers et de nouveaux services.

Besoin d'action principal : Urbanisation vers l'intérieur

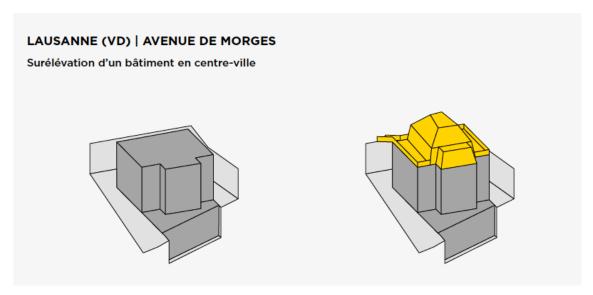
Afin de diminuer l'étalement urbain et d'offrir une ville plus concentrée, le potentiel de densification stratégique des zones de faible densité doit être utilisé. Ces secteurs possèdent aujourd'hui une haute qualité de vie grâce à la forte présence de végétation et de sols perméables. C'est pourquoi la densification de ces secteurs ne doit pas détruire cet environnement mais plutôt venir s'adapter et s'imbriquer au tissu existant en promouvant une politique de densification douce assurée par les propriétaires privés eux même.



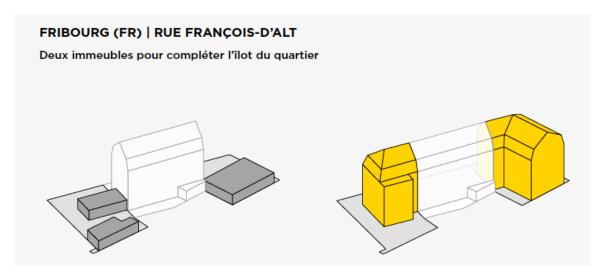
Exemple d'évolution d'un quartier villa (étude Metron, 2015)



Exemple de densification douce (les enjeux du développement vers l'intérieur, 2016)



Exemple de densification douce (les enjeux du développement vers l'intérieur, 2016)



Exemple de densification douce (les enjeux du développement vers l'intérieur, 2016)

Objectifs stratégiques

N° 1: Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et prioritairement autour des pôles de desserte en transports publics

N° 2 : Favoriser la mobilisation des réserves en zone à bâtir

N° 3 : Améliorer la qualité de l'urbanisation

N° 27 : Réduire les émissions de gaz à effet de serre

N° 28 : Lutter contre les îlots de chaleur urbains

N° 29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

- Non-concerné

- Tâche permanente

Conformité aux plans directeurs cantonaux

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

PDc VS

- A.8 Protection, gestion et valorisation du paysage
- C.2 Qualité des zones à bâtir
- C.3 Sites construits, bâtiments dignes de protection, voies historiques et sites archéologiques
- C.5 Agglomérations
- D.1 Transports publics
- D.4 Réseaux routiers
- D.5 Mobilité douces quotidiennes (MDQ)

PDCn VD

- A14. Projet d'intérêt publics

Etat de l'intégration dans le plan directeur

- B11. Agglomérations, centres cantonaux et régionaux
- B34. Espaces publics
- B44. Infrastructures publiques
- C11. Patrimoine culturel et développement régional
- D11. Pôles de développement
- D21. Réseaux touristiques et de loisirs

Besoin de coordination

Mesures de paysage/d'environnement :

Mesures de mobilité :

Indirecte

NAT, ENE 1, ENE 2, ENE 3, ENE 4, ENV, CLIM

Mesures d'urbanisation:

EPQ, AVP, PP, DD.1, DD.2, DD.3, DD.4, DD.5

Références

- Densifier dans un esprit de qualité la boîte de densification, Metron, 2015.
- Les enjeux du développement vers l'intérieur, 32 exemples de densification réalisés en Suisse, Tribu architecture, 2016.
- MétamorpHouse, Synthèse du projet pilote mené dans le canton de Vaud (2018- 2019), Mariette Beyeler et Etat de Vaud, 2020.
- Les nouveaux quartiers-jardins du XXI siècle, Guide pour une densification de qualité de la zone villa sans modification de zone à Genève, Canton de Genève, 2017.

ChablaisAgglo / Volet opérationnel / Urbanisation

DD.1

Secteur de densification douce « Pré-Yonnet »

Urbanisation – Stratégie Milieu bâti

Priorité: A4

Instances responsables

Autres instances concernées

Aigle



Mesure

Description

- Le site « Pré-Yonnet» est situé à l'est des voies de chemin de fer, dans la partie nord de la centralité d'Aigle ;
- La surface brute de terrain est de 27'492 m²;
- Le site est aujourd'hui affecté en zones mixte d'habitation de faible et moyenne densité;
- Il comprend aujourd'hui des bâtiments d'habitation organisés en plots d'une hauteur de Rez + 2.

Objectifs

- Créer un quartier résidentiel dense offrant une bonne qualité de vie ;
- Inciter les propriétaires à compléter leurs parcelles par l'ajout d'un étage supplémentaire ;
- Aménager l'itinéraire cycliste et piéton qui doit se développer de part et d'autre du quartier ;
- Encourager la mixité de fonctions pour autant que les dispositions réglementaires le permettent.

Présentation

Afin d'inciter à une densification qualitative et raisonnée du secteur, la commune peut mettre en place plusieurs outils. Premièrement, un guide des bonnes pratiques peut être distribué auprès des propriétaires privés et une aide financière peut être proposée pour l'étude des potentiels constructibles. Deuxièmement, des conférences ou des ateliers participatifs peuvent être organisés afin d'intégrer les propriétaires au processus de mutation du quartier. Troisièmement, celui-ci peut également être encouragé par l'augmentation de l'indice de densité sous condition (p. ex. obtention d'un standard énergétique pour les nouveaux bâtiments ou la réalisation d'aménagements extérieurs exemplaires). Quatrièmement, si le processus de densification ne démarre pas ou que l'intérêt public le justifie, des mesures plus contraignantes peuvent être mises en œuvre par les communes conformément à la LAT / LATC (mobilisation des terrains à bâtir, délais fixés aux propriétaires fonciers, droit d'emption).

Action à mener	Démarche possible
	Organisation par la commune d'ateliers participatifs auprès des propriétaires privés.
Inciter les propriétaires de ce secteur à densifier leurs parcelles de manière qualitative.	Si cela s'avère adéquat et nécessaire, une modification de l'affectation dans la révision du plan d'affectation communale peut être envisagée pour permettre la surélévation.

Coordination transport et urbanisation

	Actuel	Futur
Qualité de la desserte TP	B/C	B/C
Accessibilité MD	-	Voie verte (P.MD.A.6, MD10)
Accessibilité TIM	Aucun changement significatif	

Opportunité et utilité principale

Le secteur de «Pré-Yonnet » constitue une zone d'habitation qui présente aujourd'hui encore quelques potentiels de densification. Son organisation en plots de faible hauteur et les larges espaces libres peu utilisées offrent un formidable potentiel de densification. Cette situation est accentuée par le programme de densifications des secteurs voisins, Landi et Arsenal à plus long terme.

Besoin d'action principal : Urbanisation vers l'intérieur

Afin de diminuer l'étalement urbain et d'offrir une ville plus concentrée, le potentiel de densification stratégique de cette zone de faible densité doit être utilisé.

Objectifs stratégiques

N° 1: Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et prioritairement autour des pôles de desserte en transports publics

N° 2 : Favoriser la mobilisation des réserves en zone à bâtir

N° 3 : Améliorer la qualité de l'urbanisation

N° 17 : Développer un réseau de mobilité douce performant pour la mobilité quotidienne, également adapté à la mobilité de loisirs lorsque possible

 ${f N}^{f o}$ 25 : Réduire les nuisances sur l'environnemnt urbain, en particulier les émissions sonores

N° 28 : Lutter contre les îlots de chaleur urbain

N° 29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

2028-2040

Conformité au plan directeur cantonal

Etat de l'intégration dans le plan directeur

La présente mesure est conforme aux mesures suivantes du PDCn **directeur** VD

- Coordination réglée

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

Besoin de coordination

Mesures de paysage/d'environnement

Mesures de mobilité

NAT, ENE 1, ENE 2, ENE 3, ENE 4, ENV, CLIM

Mesures d'urbanisation

EPQ, PUM.9, PUM.12, MRF

Protection de l'environnement

☐ Environnement gris: OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites

☑ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

□ Dangers naturels

☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA

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

ChablaisAgglo / Volet opérationnel / Urbanisation

DD.2

Secteur de densification douce « Les Pommiers »

Urbanisation – Stratégie Milieu bâti

Priorité: A4

Instances responsables

Autres instances concernées

Aigle



Mesure

Description

- Le secteur « Les Pommiers » est situé à l'ouest des voies de chemin de fer, à proximité directe de la gare CFF d'Aigle ;
- La surface brute de terrain est de 16'354 m²;
- Le site est aujourd'hui affecté en zones mixte d'habitation de faible et moyenne densité;
- Il comprend aujourd'hui principalement des bâtiments dévolus à l'habitat individuel et d'autres pour l'habitat groupé. La hauteur des constructions varie entre du Rez+1 et du Rez+2.

Objectifs

- Créer un quartier résidentiel dense offrant une bonne qualité de vie. ;
- Inciter les propriétaires de villas à compléter leurs parcelles par un ajout de module à leurs logements actuels (Processus Métamorphouse);
- Aménager l'itinéraire cycliste voie verte qui doit se développer à l'est du quartier, en direction de la gare ;
- Encourager la mixité de fonctions pour autant que les dispositions réglementaires le permettent.

Présentation

Afin d'inciter à une densification qualitative et raisonnée du secteur, la commune peut mettre en place plusieurs outils. Premièrement, un guide des bonnes pratiques peut être distribué auprès des propriétaires privés et une aide financière peut être proposée pour l'étude des potentiels constructibles. Deuxièmement, des conférences ou des ateliers participatifs peuvent être organisés afin d'intégrer les propriétaires au processus de mutation du quartier. Troisièmement, celui-ci peut également être encouragé par l'augmentation de l'indice de densité sous condition (p. ex. obtention d'un standard énergétique pour les nouveaux bâtiments ou la réalisation d'aménagements extérieurs exemplaires). Quatrièmement, si le processus de densification ne démarre pas ou que l'intérêt public le justifie, des mesures plus contraignantes peuvent être mises en œuvre par les communes conformément à la LAT / LATC (mobilisation des terrains à bâtir, délais fixés aux propriétaires fonciers, droit d'emption).

Action à mener	Démarche possible	
	Organisation par la commune d'ateliers participatifs auprès des propriétaires privés.	
Inciter les propriétaires de ce secteur à densifier leurs parcelles de manière qualitative.	Si cela s'avère adéquat et nécessaire, une modification de l'affectation dans la révision du plan d'affectation communale peut être envisagée.	

Coordination transport et urbanisation

	Actuel	Futur
Qualité de la desserte TP	А	А
Accessibilité MD	-	Voie verte (P.MD.A.5, P.MD :A.7) Station de recharge pour vélo (ME.1)
Accessibilité TIM	Aucun changement significatif	

Opportunité et utilité principale

Le secteur «Les Pommiers » constitue une zone d'habitation qui présente aujourd'hui de nombreux potentiels de densification. Cette zone majoritairement villas à proximité de la gare la plus importante de l'agglomération offre un formidable potentiel de densification. Cette situation est accentuée par le programme de densification des secteurs voisins, Landi au nord et Novassales au sud.

Besoin d'action principal : Urbanisation vers l'intérieur

Afin de diminuer l'étalement urbain et d'offrir une ville plus concentrée, le potentiel de densification stratégique de cette zone de faible densité doit être utilisé.

Objectifs stratégiques

 $\mathbf{N}^{\mathbf{o}}$ 1 : Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et prioritairement autour des pôles de desserte en transports publics

N° 2 : Favoriser la mobilisation des réserves en zone à bâtir

N° 3 : Améliorer la qualité de l'urbanisation

N° 17 : Développer un réseau de mobilité douce performant pour la mobilité quotidienne, également adapté à la mobilité de loisirs lorsque possible

N° 25 : Réduire les nuisances sur l'environnement urbain, en particulier les émissions sonores

N° 28 : Lutter contre les îlots de chaleur urbain

N° 29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

2028-2040

Conformité au plan directeur cantonal

Etat de l'intégration dans le plan directeur

La présente mesure est conforme aux mesures suivantes du PDCn VD

- Coordination réglée

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

Besoin de coordination

Mesures de paysage/d'environnement

Mesures de mobilité

NAT, ENE 1, ENE 2, ENE 3, ENE 4, ENV, CLIM

MS.2, MS.3, MS.4, P.MD.A.5, P.MD.A.7

Mesures d'urbanisation

EPQ, PUM.9, PUM.12, MRF

Protection de l'environnement

Mesure avec un impact ou qui est concernée par les éléments suivants :

☑ Environnement gris: OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites

☑ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

□ Dangers naturels

☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA

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

ChablaisAgglo / Volet opérationnel / Urbanisation

DD.3

Secteur de densification douce « Les Vergers »

Urbanisation – Stratégie Milieu bâti

Priorité: A4

Instances responsables

Autres instances concernées

Aigle



Mesure

Description

- Le secteur « Les Vergers » est situé à l'ouest des voies de chemin de fer, à proximité directe de la gare CFF d'Aigle ;
- La surface brute de terrain est de 37'430 m²;
- Le site est aujourd'hui affecté en zones mixte d'habitation de faible et moyenne densité;
- Il comprend aujourd'hui principalement des bâtiments dévolus à l'habitat individuel et d'autres pour l'habitat groupé. La hauteur des constructions varie entre du Rez+1 et du Rez+2.

Objectifs

- Créer un quartier résidentiel dense offrant une bonne qualité de vie. ;
- Inciter les propriétaires de villas à compléter leurs parcelles par un ajout de module à leurs logements actuels (Processus Métamorphouse);
- Aménager l'itinéraire cycliste voie verte qui doit se développer à l'est du quartier, en direction de la gare.
- Encourager la mixité de fonctions pour autant que les dispositions réglementaires le permettent.

Présentation

Afin d'inciter à une densification qualitative et raisonnée du secteur, la commune peut mettre en place plusieurs outils. Premièrement, un guide des bonnes pratiques peut être distribué auprès des propriétaires privés et une aide financière peut être proposée pour l'étude des potentiels constructibles. Deuxièmement, des conférences ou des ateliers participatifs peuvent être organisés afin d'intégrer les propriétaires au processus de mutation du quartier. Troisièmement, celui-ci peut également être encouragé par l'augmentation de l'indice de densité sous condition (p. ex. obtention d'un standard énergétique pour les nouveaux bâtiments ou la réalisation d'aménagements extérieurs exemplaires). Quatrièmement, si le processus de densification ne démarre pas ou que l'intérêt public le justifie, des mesures plus contraignantes peuvent être mises en œuvre par les communes conformément à la LAT / LATC (mobilisation des terrains à bâtir, délais fixés aux propriétaires fonciers, droit d'emption).

Action à mener	Démarche possible	
	Organisation par la commune d'ateliers participatifs auprès des propriétaires privés.	
Inciter les propriétaires de ce secteur à densifier leurs parcelles de manière qualitative.	Si cela s'avère adéquat et nécessaire, une modification de l'affectation dans la révision du plan d'affectation communale peut être envisagée.	

Coordination transport et urbanisation

	Actuel	Futur
Qualité de la desserte TP	А	А
Accessibilité MD	-	Voie verte (P.MD.A.5, P.MD :A.7) Station de recharge pour vélo (ME.1)
Accessibilité TIM	Aucun changement significatif	

Opportunité et utilité principale

Le secteur de « Les Vergers » constitue une zone d'habitation qui présente aujourd'hui de nombreux potentiels de densification. Cette zone majoritairement villas à proximité de la gare, la plus importante de l'agglomération, offre un formidable potentiel de densification. Cette situation est accentuée par le programme de densification du secteur de Novassalles au nord.

Besoin d'action principal : Urbanisation vers l'intérieur

Afin de diminuer l'étalement urbain et d'offrir une ville plus concentrée, le potentiel de densification stratégique de cette zone de faible densité doit être utilisé.

Objectifs stratégiques

N° 1: Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et prioritairement autour des pôles de desserte en transports publics

 ${f N^{\circ}}$ ${f 2}$: Favoriser la mobilisation des réserves en zone à bâtir

N° 3 : Améliorer la qualité de l'urbanisation

 N° 17 : Développer un réseau de mobilité douce performant pour la mobilité quotidienne, également adapté à la mobilité de loisirs lorsque possible

N° 25 : Réduire les nuisances sur l'environnement urbain, en particulier les émissions sonores

N° 28 : Lutter contre les îlots de chaleur urbain

N° 29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

2028-2040

Conformité au plan directeur cantonal

Etat de l'intégration dans le plan directeur

La présente mesure est conforme aux mesures suivantes du PDCn **directeur**

- Coordination réglée

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

Besoin de coordination

Mesures de paysage/d'environnement

Mesures de mobilité

NAT, ENE 1, ENE 2, ENE 3, ENE 4, ENV, CLIM

Ms2, Ms8, 3.1, 7.8,

Mesures d'urbanisation

EPQ, PUM.9, PUM.12, MRF

Protection de l'environnement

Mesure avec un impact ou qui est concernée par les éléments suivants :

☑ Environnement gris: OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites

☑ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

□ Dangers naturels

☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA

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

ChablaisAgglo / Volet opérationnel / Urbanisation

DD.4

Secteur de densification douce « Rue des Merisiers »

Urbanisation – Stratégie *Milieu bâti*

Priorité: A4

Instances responsables

Monthey, Collombey-Muraz

Autres instances concernées

Canton



Mesure

Description

- Le Secteur « Rue des Merisiers » est situé à cheval entre les deux communes de Monthey et de Collombey-Muraz, le long de la route cantonale RC302 ;
- La surface de terrain est de 24'293 m² (13'396 m² sur Collombey-Muraz et 10'897m² sur Monthey) ;
- Le secteur, affecté en zone d'habitation, est aujourd'hui occupé par des villas individuelles ;
- Le périmètre est un secteur sensible car situé en pied de coteaux.

Objectifs

- Augmenter la densité minimale du quartier de manière à faire évoluer ce secteur vers une typologie de bâtiments plus urbains et exemplaire dans le domaine énergétique ;
- Profiter du projet de requalification de la route cantonale RC302 afin de proposer un front bâti homogène sur la limite est du secteur qui réduira les nuisances sonores ;
- Faire varier l'intensité urbaine en fonction des caractéristiques différentes entre l'est (route cantonale requalifié) et l'ouest (pied de coteaux sensible) du périmètre ;
- Améliorer la perméabilité entre la rue des Merisiers et la route cantonale par des perméabilités piétonnes transversales ;
- Équilibrer la hauteur du bâti avec les immeubles construits en vis-à-vis du quartier de manière à offrir un environnement bâti cohérent et attractif.

Présentation

Afin d'inciter à une densification qualitative et raisonnée du secteur, la commune peut mettre en place plusieurs outils. Premièrement, un guide des bonnes pratiques peut être distribué auprès des propriétaires privés et une aide financière peut être proposée pour l'étude des potentiels constructibles. Deuxièmement, des conférences ou des ateliers participatifs peuvent être organisés afin d'intégrer les propriétaires au processus de mutation du quartier. Troisièmement, celui-ci peut également être encouragé par l'augmentation de l'indice de densité sous condition (p. ex. obtention d'un standard énergétique pour les nouveaux bâtiments ou la réalisation d'aménagements extérieurs exemplaires). Quatrièmement, si le processus de densification ne démarre pas ou que l'intérêt public le justifie, des mesures plus contraignantes peuvent être mises en œuvre par les communes conformément à la LAT / LcAT (mobilisation des terrains à bâtir, délais fixés aux propriétaires fonciers, droit d'emption).

Action à mener	Démarche possible
Inciter les propriétaires de ce secteur à densifier leurs parcelles de manière qualitative.	Organisation par la commune d'ateliers
Délimiter les secteurs qui se prêtent à une densification dans leur PAZ et établir des prescriptions dans leur RCCZ.	participatifs auprès des propriétaires privés.

Coordination transport et urbanisation

	Actuel	Futur
Qualité de la desserte TP	C/D	C (Ms.1, Ms.2, Ms.6
Accessibilité MD	Aucun aménagement	Voie verte (AVP)
Accessibilité TIM	Réaménagement routier (VSR.1, CR.1, P.GT.A.3)	

Opportunité et utilité principale

Le secteur de la rue des Merisiers est situé le long d'un axe qui est destiné à évoluer vers une requalification de son espace public lié à une augmentation de la place dévolue aux piétons aux cyclistes. Cette nouvelle identité va engendrer une augmentation de l'attractivité de ses abords. C'est pourquoi, la restructuration du tissu urbain qui le borde est nécessaire en privilégiant une interface d'espace public/privé de qualité. Dans cette optique, les villas individuelles qui sont bordées de frontières végétales opaques sont à éviter le long de cet axe. Ainsi des bâtiments bordant l'espace public avec par endroit des commerces et services sont à privilégier. Toutefois, l'espace public situé le long de la rue des Merisiers doit garder son caractère résidentiel et calme qui correspond aux zones d'habitat en pied de coteaux.

Besoin d'action principal : Urbanisation vers l'intérieur

Afin de diminuer l'étalement urbain et d'offrir une ville plus concentrée, le potentiel de densification stratégique de cette zone de faible densité doit être utilisé. Idéalement situé dans un cadre de vie végétal et le long de la future avenue verte partagée, ce secteur se doit de rivaliser avec les bâtiments situés de l'autre côté de l'avenue dans une optique d'équilibre urbain. Par ailleurs, les espaces qui borderont l'avenue verte partagée se devront d'offrir un front bâti de qualité jonché d'espaces publics permettant l'appropriation et l'attractivité des rez-dechaussée.

Objectifs stratégiques

N° 1: Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et prioritairement autour des pôles de desserte en transports publics

N° 2 : Favoriser la mobilisation des réserves en zone à bâtir

N° 3 : Améliorer la qualité de l'urbanisation

N° 25 : Réduire les nuisances sur l'environnement urbain, en particulier les émissions sonores

N° 28 : Lutter contre les îlots de chaleur urbain

N° 29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Début des études : 2023 Mise en vigueur : 2025 Réalisation : 2027

Conformité au plan directeur cantonal

La mesure est conforme aux mesures suivantes du PDc VS :

- A.8 Protection, gestion et valorisation du paysag
- C.1. Dimensionnement des zones à bâtir dévolues à l'habitat
- C.2. Qualité des zones à bâtir
- C.5. Agglomérations
- D.1 Transports publics

Etat de l'intégration dans le plan directeur

- Non-concerné
- D.4 Réseaux routiers
- D.5 Mobilité douce quotidienne (MDQ)
- E.3. Approvisionnement en énergie
- - E.7. Transport et distribution d'énergie

Besoin de coordination

Mesures de paysage/d'environnement

Mesures de mobilité

NAT, ENE 1, ENE 2, ENE 3, ENE 4, ENV, CLIM

CR.1, P.GT.A.3, VSR.1, Ms.1, Ms.2, Ms.6

Mesures d'urbanisation

AVP, EPQ, PUM.7, MRF

Protection de l'environnement

Mesure avec un impact ou qui est concernée par les éléments suivants :

☑ Environnement gris: OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites

☐ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

☐ Dangers naturels

☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA

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

DD.5

Densification douce « Clos-Novex »

Urbanisation – Stratégie *milieu bâti* –

Priorité : C4(1)

Instances responsables

Autres instances concernées

Collombey-Muraz



Mesures

Description

- Le secteur « Clos-Novex » est situé au sud-est de la commune de Collombey-Muraz, en bordure de la voie CFF ;
- La surface de terrain est de 70'222 m²;
- Le secteur, affecté en zone d'habitation de faible densité, est aujourd'hui principalement occupé par des villas ;
- Idéalement situé entre la halte CFF Le Grand et la gare CFF/AOMC de Collombey-Corbier.

Objectifs

- Créer un quartier résidentiel offrant une bonne qualité de vie exemplaire dans le domaine énergétique;
- Inciter les propriétaires de villas à compléter leurs parcelles par un ajout de module à leurs logements actuels (Processus Métamorphouse) ;
- Profiter du réaménagement de la rue de Cos-Novex pour inciter les propriétaires à prendre part à la mutation qualitative du quartier ;
- Diminuer l'emprise du stationnement voiture sur l'espace public en encourageant la création de parkings collectif et/ou souterrain ;
- Aménager l'itinéraire cyclable qui longe les voies CFF au nord-est du secteur.

Présentation

Afin d'inciter à une densification qualitative et raisonnée du secteur, la commune peut mettre en place plusieurs outils. Premièrement, un guide des bonnes pratiques peut être distribué auprès des propriétaires privés et une aide financière peut être proposée pour l'étude des potentiels constructibles. Deuxièmement, des conférences ou des ateliers participatifs peuvent être organisés afin d'intégrer les propriétaires au processus de mutation du quartier. Troisièmement, celui-ci peut également être encouragé par l'augmentation de l'indice de densité sous condition (p. ex. obtention d'un standard énergétique pour les nouveaux bâtiments ou la réalisation d'aménagements extérieurs exemplaires). Quatrièmement, si le processus de densification ne démarre pas ou que l'intérêt public le justifie, des mesures plus contraignantes peuvent être mises en œuvre par les communes conformément à la LAT / LcAT (mobilisation des terrains à bâtir, délais fixés aux propriétaires fonciers, droit d'emption).

Action à mener	Démarche possible	
Inciter les propriétaires de ce secteur à densifier leurs parcelles de manière qualitative. Délimiter les secteurs qui se prêtent à une densification dans leur PAZ et établir des prescriptions dans leur RCCZ.	Organisation par la commune d'ateliers participatifs auprès des propriétaires privés.	

Coordination transport et urbanisation

	Actuel	Futur	
Qualité de la desserte TP	С	B (MS.1, Ms.2, Ms.3, PM.4)	
Accessibilité MD	Bande cyclable	Zone 30	
Accessibilité TIM	Régulation du trafic (P.GT.A.5)		

Opportunité et utilité principale

Le secteur faible densité de Clos-Novex est une zone qui a vu son contexte urbain se transformer depuis quelques années. La construction de nombreux immeubles en vis-à-vis du quartier villas a rendu ce quartier déséquilibré en termes de gabarit et d'espace public (stationnement en surface important). Par ailleurs, le fait qu'une nouvelle halte au nord-ouest (Collombey Le Grand et que la gare de Collombey au sud-est (Corbier) voient leurs cadences horaires augmentées permet à ce secteur d'améliorer considérablement son accessibilité en transport public. C'est pourquoi la commune de Collombey-Muraz a requalifié la rue de Clos-Novex et c'est dans ce sens qu'une densification des villas préexistantes est à inciter par différents outils (ateliers participatifs, guides de bonnes pratiques...).

Besoin d'action principal : Urbanisation vers l'intérieur

Afin de diminuer l'étalement urbain et d'offrir une ville plus concentrée, le potentiel de densification stratégique de cette zone de faible densité doit être utilisé. Idéalement situé entre deux haltes CFF, ce secteur se doit de rivaliser avec les bâtiments situés de l'autre côté de l'avenue dans une optique d'équilibre urbain.



Projet de réaménagement de la rue de Clos-Novex

Objectifs stratégiques

N° 1 : Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et prioritairement autour des pôles de desserte en transports publics

N° 2 : Favoriser la mobilisation des réserves en zone à bâtir

N° 3 : Améliorer la qualité de l'urbanisation

N° 25 : Réduire les nuisances sur l'environnement urbain, en particulier les émissions sonores

N° 28 : Lutter contre les îlots de chaleur urbain

N° 29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Début des études : 2031 Mise en vigueur: 2034 Réalisation: dès 2035

Conformité au plan directeur cantonal

La mesure est conforme aux mesures suivantes du PDc Non concernée VS:

- 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

- E.3. Approvisionnement en énergie
- E.7. Transport et distribution d'énergie

Besoin de coordination

Mesures de paysage/d'environnement

NAT, ENE 1, ENE 2, ENE 3, ENE 4, ENV, CLIM

Mesures d'urbanisation

EPQ, PUM.9, PUM.12, MRF

Mesures de mobilité

Protection de l'environnement

Mesure avec un impact ou qui est concernée par les éléments suivants :

☑ Environnement gris: OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites

Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN
Dangers naturels
Emprises sur la zone agricole/ SDA

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

2.5 Maîtrise de l'urbanisation - |MU|

ChablaisAgglo / Volet opérationnel / Urbanisation

MU

Maîtrise de l'urbanisation

Urbanisation – Stratégie *milieu bâti*

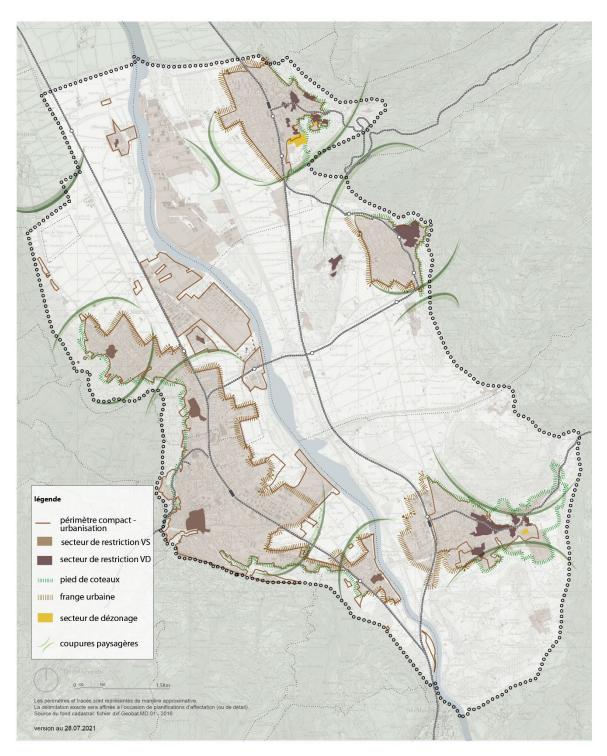
Priorité : A4/A3

Instances responsables

Autres instances concernées

Communes / services cantonaux concernés

A définir



Mesure

Description

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. Pour ce faire, une réduction de la zone à bâtir dans les sceteurs non bâtis à la périphérie permet de freiner l'étalement et de recentrer l'urbanisation vers l'intérieur, conformément à la LAT révisée.

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**). Il s'agit des secteurs sensibles du point de vue paysager et patrimonial et les moins bien desservis par les réseaux ferroviaires les plus performants ;
- Les secteurs de **dézonage de la zone à bâtir**: aujourd'hui non bâtis, ils sont situés à la périphérie du territoire urbanisé et ne doivent pas faire l'objet de développement avant que l'entier du potentiel constructible en milieu bâti ne soit utilisé. S'ils sont exploités, ces secteurs peuvent conserver leur vocation agricole. Sinon ils peuvent participer à la transition paysagère entre le tissu bâti et la plaine agricole ou les côteaux.

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.

Les 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.

Ces territoires sont représentés sur l'extrait de carte 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.

Dézonage de la zone à bâtir:

Les secteurs concernés sont les terrains non bâtis, situés à la périphérie, peu ou pas desservis par les transports publics.

Ces secteurs sont représentés sur la carte « stratégie maîtrise de l'urbanisation » (voir extrait ci-dessus) de manière approximative. Leur délimitation et leur affectation seront précisées dans le cadre des planifications communales. Selon leur vocation, ils peuvent être dézonés en faveur de la zone agricole (16 LAT) ou s'il s'agit de secteur de transition, ils peuvent être affectés en zone à bâtir inconstuctible, telle que la zone de verdure (15 LAT).

Vaud

Pour respecter les principes de la mesure A11 du PDCn, les communes vaudoises doivent réduire leurs possibilités de développement là où il n'est pas pertinent, afin de pouvoir densifier dans les secteurs stratégiques (pôles urbains mixtes). Ainsi, la diminution des potentiels de développement dans les secteurs de restriction et dézonages de la zone à bâtir sont répartis de la manière suivante :

- Aigle : 914 habitants potentiels ;
- Bex : 535 habitants poteniels ;
- Ollon: 103 habitants potentiels.

Pour les communes valaisannes, des secteurs de préservation sont égalements projetés. Ils sont nécessaires pour réaliser la vision d'ensemble et un projet de territoire cohérent. Néanmoins aucun calcul de potentiel n'est requis.

Présentation des démarches de mise en œuvre à entreprendre

- Insertion de dispositions spécifiques concernant les transitions (franges urbaines, pieds de coteaux);
- Adaptation des règles constructives dans les PGA/PAZ ou dans les planifications de détail. A Aigle, Bex et Ollon, il s'agira en particulier de tenir compte des objectifs de sauvegarde de l'ISOS national;
- Dézonage de territoires non bâtis déconnectés ou à la périphérie des localités.

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), et à limiter le développement urbain dans les secteurs les plus sensibles du point de vue paysager et patrimonial.

Besoin d'action principal : Urbanisation vers l'intérieur

Afin de diminuer l'étalement urbain et d'offrir une ville plus concentrée, les possibilités de développement doivent se concentrer en priorité dans le tissu bâti. Cette mesure permet de réduire les développements à la périphérie et de recentrer ainsi l'urbanisation vers l'intérieur.

Objectifs stratégiques

N° 1 : Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et prioritairement autour des pôles de desserte en transports publics

N° 2 : Favoriser la mobilisation des réserves en zone à bâtir

N° 3 : Améliorer la qualité de l'urbanisation

N° 24 : Préserver les surfaces d'assolement

N° 25 : Réduire les nuisances sur l'environnement urbain, en particulier les émissions sonores

N° 28 : Lutter contre les îlots de chaleur urbain

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

2024 -2030. A définir en fonction de l'avancement des processus de révision des planifications dans chaque commune

Conformité au plan directeur cantonal

La présente mesure est conforme aux mesures La mesure est conforme aux fiches de coordination suivantes du PDCn VD

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

suivantes du PDc VS:

- A.o1. Zones agricoles
- A.o2. Surfaces d'assolement
- A.o3. Vignes
- A.o8. 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
- D.1 Transports publics

Besoin de coordination

Mesures de paysage/d'environnement

AGR, REC, NAT,

Mesures d'urbanisation

Toutes

Mesures de mobilité

Indirecte

2.6 Pôle d'équipement public |PEP|

ChablaisAgglo / Programme de mesures / Urbanisation

PEP.1

ARE: 6153.3.075

Urbanisation – Stratégie *milieu bâti*

Priorité: A4/A3

Instances responsables

Autres instances concernées

Canton de Vaud

Aigle



Mesure

Description

- Ce territoire, d'une surface de 25'748 m², abrite aujourd'hui l'un des anciens sites de l'Hôpital Riviera-Chablais. A la suite de la construction du site unique de l'Hôpital Riviera-Chablais à Rennaz, le site est aujourd'hui désaffecté ;
- En 2020, un concours a été lancé pour la réalisation d'un Gymnase de 40 salles de classe permettant d'accueillir entre 1'000 et 1'200 gymnasiens et plus de 100 enseignants. Le programme du concours comporte également une salle de sport, un restaurant, une cafétéria, une aula et une bibliothèque ;
- Un plan d'affectation cantonal a été lancé en 2020, en parallèle du concours d'architecture, afin d'assurer la correspondance entre les contraintes légales, l'affectation et les principes architecturaux du projet lauréat;
- La mise en service du gymnase du Chablais est prévue partiellement pour la rentrée 2024, avec une mise en service complète en août 2025.

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 ;
- Gérer les questions techniques liées au bruit, à l'ORNI, aux risques OPAM, ...

Présentation

		Situation actuelle	Situation après mesure
Affectation		Zone d'intérêt public	Zone affectée à des besoins publics 15 LAT
Densité (hab+emp	/ ha)	133	32
	Habitants	5	0
Capacité	Emplois	0	90
	Total	5	90
_	Habitants		-5
Augmentation nette	Emplois		90
	Total		85

Action à mener

Finaliser le plan d'affectation cantonal sur la base du concours afin de permettre le développement souhaité.

Coordination transport et urbanisation

	Actuel	Futur
Qualité de la desserte TP	В	В
Accessibilité MD	-	Voie verte (P.MD.A.5)
Accessibilité TIM	Aucun changement significatif	

Opportunité et utilité principale

Ce site est un secteur déjà identifié comme stratégique dans les PA2 et PA3 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'équipements publics régional s'inscrivent dans la stratégie de confirmer 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 Gymnase du Chablais à Aigle permet d'éviter aux étudiants régionaux de devoir se rendre à Lausanne, comme c'est le cas actuellement, le Gymnase de Burier ne pouvant plus les accueillir tous.

Besoin d'action principale : Révélation de la qualité du cadre de vie des centralités

Ce nouvel équipement public participe à l'attractivité de l'une des centralités principales de l'agglomération.

Les équipements publics doivent faire l'objet d'une coordination régionale afin de garantir la disponibilité des différents services à l'échelle de l'agglomération.

Objectifs stratégiques

N° 1 : Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et prioritairement autour des pôles de desserte en transports publics

N°4: Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée de plusieurs centralités hiérarchisées

N°17: Développer un résau de mobilité douce perfomant pour la mobilité quotidienne, également adapté à la mobilité de loisirs lorsque possible.

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

2020-2024 : de la procédure de plan d'affectation à la construction du nouveau gymnase

Conformité au plan directeur cantonal

Etat de l'intégration dans le plan directeur

La mesure est conforme aux mesures suivantes du PDCn VD

- Coordination réglée

- B44. Infrastructures publiques

Besoin de coordination

Mesures de paysage/d'environnement Mesures de mobilité

NAT, ENV P.MD.A.5

Mesures d'urbanisation

PUM.10

Protection de l'environnement

Mesure avec un impact ou qui est concernée par les éléments suivants :

☑ Environnement gris: OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites

☑ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

☐ Dangers naturels

☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA

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

PEP.2

Pôle d'équipement public « Zone sportive de Verney – Pré Perna – Pré d'Île»

Urbanisation – Stratégie milieu bâti

Priorité: B4

Instances responsables

Autres instances concernées

Monthey

Canton du Valais



Mesure

Description

- Ce territoire, d'une surface de 170'000 m², abrite aujourd'hui une patinoire, une halle de tennis, un stade d'athlétisme ainsi qu'un terrain de foot. Par ailleurs, les surfaces au nord-est sont dévolues à l'agriculture et sont affectées en zone différée ;
- Le site est entouré par des zones de logements au sud-ouest, le site chimique CIMO au sud, le ménège équestre de Monthey le Rhône et l'étang des Mangettes au nord-est ainsi qu'un centre médico-éducatif au nord-ouest ;
- Afin d'anticiper la croissance démographique et le déplacement des terrains de foot qui sont actuellement au bord de la Vièze (cf. PUM.17); l'extension de la zone sportive de Verney est prévue dans l'optique de créer une espace de sport, de loisirs et de détente idéalement situé entre les berges du Rhône, l'étang des Mangettes et la gare de Monthey;
- La municipalité de Monthey prévoie de transférer ces installations sportives dans les 5 à 10 ans afin de privilégier une densification des centres urbains.

Objectifs

- Développer un nouveau pôle régional d'équipements publics destinés à la pratique du sport et des loisirs permettant de répondre à la forte croissance de la population montheysanne ;
- Réduire au maximum les atteintes aux milieux naturel existants en les intégrant au projet (arbres remarquables, cordons boisés) et en augmentant le nombre de biotopes présents sur le secteur (haies arborescentes indigènes, création de mares) ;
- Traiter la problématique des franges urbaines sur un espace ou la cohabitation entre agriculteurs et usagers doit être facilitée ;
- Au sud du périmètre, réserver un espace pour la construction d'équipements publics non directement liés au sport (catégorie B : parking collectif, STEP, dépôt communal, caserne de pompiers...)

Présentation

		Situation actuelle	Situation après mesure
Affectation		Zone de constructions et d'installations d'intére^t public C et Zone d'affectation différée	Zone de constructions et d'installations d'intérêt public C et B
Densité (hab+emp	/ ha)	3	2
	Habitants	0	0
Capacité	Emplois	42	30
	Total	42	30
	Habitants		0
Augmentation nette	Emplois		-12
	Total		-12

Action à mener

- Finaliser l'homologation de la modification partielle du plan d'affectation afin de permettre le développement souhaité.
- Développer une planification intercommunale pour le dimensionnement des nouveaux équipements sportifs et leurs rayonnements à l'échelle de l'agglomération

Coordination transport et urbanisation

	Actuel	Futur
Qualité de la desserte TP	D	D
Accessibilité MD	Bandes cyclables	Voies vertes, Passerelle sur le Rhône (MD.VV, MD.9)
Accessibilité TIM	Amélioration de l'accessibilité par le nord du secteur	

Opportunité et utilité principale

Ce site est un secteur stratégique afin de mener à bien le déplacement des infrastructures aujourd'hui situées en bordure de la Vièze. Celles-ci sont destinées à être délogées au profit de logements en centre-ville dans le but de favoriser une urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti (cf. PUM.17). Par ailleurs, le secteur se situe sur un terrain peu construit et possède des caractéristiques paysagères intéressantes dans l'optique d'une zone de loisirs et de détente (proximité avec les berges du Rhône qui seront réaménagées pour une meilleure desserte en mobilité douce en créant une passerelle MD vers les communes vaudoises, zone de baignade dans l'étang des Mangettes situé au nord du périmètre). De plus, la gare de Monthey se trouve à 800 mètres et l'accessibilité en TIM est également facilitée par une route supplémentaire depuis le nord du périmètre.

Besoin d'action principale : Révélation de la qualité du cadre de vie des centralités

Ce nouvel équipement public participe à l'attractivité de l'une des centralités principales de l'agglomération.

Les équipements publics doivent faire l'objet d'une coordination régionale afin de garantir la disponibilité des différents services à l'échelle de l'agglomération.

Objectifs stratégiques

N° 3 : Améliorer la qualité de l'urbanisation

N° 4 : Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée de plusieurs centralités hiérarchisées

N° 5 : Préserver le patrimoine bâti et naturel

N°11: Apaiser et sécuriser le trafic dans les quartiers et secteurs sensibles

N°17 : Développer un réseau de mobilité douce perfomant pour la mobilité quotidienne, également adapté à la mobilité de loisirs lorsque possible

N°20 : Respecter les structures et caractéristiques des untiés paysagères dans les interventions d'aménagement

N°21 : Traiter les franges urbaines pour assurer une transition qualifiée entre les quartiers urbanisées et les espaces agricoles et naturels

N°22: Protéger les principales valeurs naturelles et renforcer leurs liaisons

N°25 : Réduire les nuisances sur l'environnement, en particulier les émissions sonores

N°30 : Favoriser les processus industriels optimisées énergétiquement

Páalication

Calendrier de mise en œuvre

2021-2030 : de la procédure de plan d'affectation à la construction du nouveau complexe sportif

Conformité au plan directeur cantonal

La mesure est conforme aux mesures suivantes du PDc VS

- A.8 Protection, gestion et valorisation du paysage
- B.6 Mobilité douce de loisirs (MDL)
- C.2 Qualité des zones à bâtir
- C.5 Agglomérations

Etat de l'intégration dans le plan directeur

- Coordination réglée
- C.7 Installations générant un trafic important
- C.8 Installations d'intérêt public
- E.3 Approvisionnement en énergie
- E.7 Transport et distribution d'énergie

Besoin de coordination

Mesures de paysage/d'environnement

R₃, EAU, AGR, REC, NAT, ENV

Mesures d'urbanisation

EPQ, MU

Mesures de mobilité

MD.W, MD.9

Protection de l'environnement

Mesure avec un impact ou qui est concernée par les éléments suivants :

 $oxed{\boxtimes}$ Environnement gris : OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites

☑ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

☐ Dangers naturels

☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA

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

2.7 Pôles d'activités |PAI|

ChablaisAgglo / Programme de mesures / Urbanisation

PAI.1

Pôle d'activités - Aigle

Urbanisation – Stratégie pôles d'activités

Priorité: A4

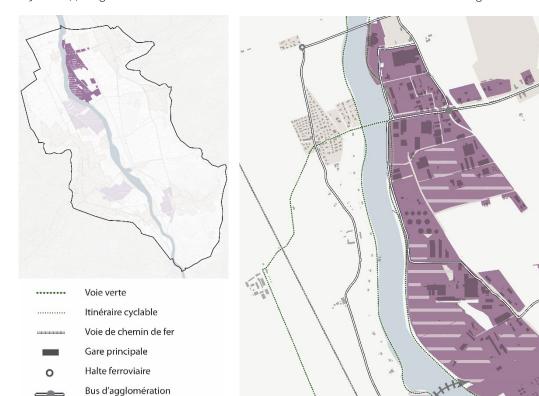
Cette mesure figure ici à titre indicatif et devra pouvoir être précisée pour tenir compte de l'ensemble actions qui auront été énoncées pour le site par le PDi SRGZA en cours d'élaboration -système(s) régional(aux) de gestion des zones d'activités (vocation des secteurs, phasage, objectifs de densification, etc.).

Instances responsables

Système(s) de gestion des zones d'activités

Autres instances concernées

Canton de Vaud, Commune d'Aigle,



Mesure

Situation actuelle

- Le périmètre d'Aigle est inscrit en tant que site stratégique d'intérêt cantonal dans la politique des pôles de développement (PPDE) du Canton de Vaud ;
- Il est situé entre l'autoroute A9 et le Rhône, sans contiguïté directe avec la ville ;
- La surface brute de terrain est de 190 ha ;

Franchissement multimodale

- Le site accueille des industries dans les secteurs de l'énergie, de la construction et des hautes technologies ainsi que de l'artisanat. Son extrémité nord est largement occupée par des activités tertiaires sous la forme de nombreux services et commerces ;
- La zone présente des surfaces libres relativement importantes qui constituent un avantage concurrentiel de l'agglomération ;
- Tant que la 3^e correction du Rhône n'est pas réalisée, le développement d'une partie du site est bloqué car il se trouve en situation de danger de crue élevé.

Objectifs

- Gérer le dimensionnement et la consommation des réserves à travers le(s) système(s) régional(aux) de gestion des zones d'activités;
- A travers le(s) SRGZA, les réserves de la partie nord et centrale devraient être gérées par un remplissage de manière à accueillir la demande jusqu'à saturation des capacités ;
- A travers le(s) SRGZA, les réserves de la partie sud du site devraient être gérées de façon phasée dans le temps en les réservant pour l'implantation d'entreprises stratégiques nécessitant de grandes surfaces.

Description

		Situation actuelle (2017)	Situation après mesure (2032)
Densité (nb EPT / surf tot)		7.2 EPT / ha	30 EPT / ha
Capacité	Emplois	1'376 EPT**	3788 EPT
Variation nette annuelle	Emplois	o%/an	+1%/an*
Surface totale	Hectare	190 ha**	
	Hectare	62.9 ha	o ha
Réserve mobilisable			ans le tissu bâti dans le secteur l du site
Neser ve mosmsasie	Description		dans le tissu bâti de moyenne la partie centrale
		Grande réserve d'un seul tenant dans la partie sud	

Les chiffres ci-dessus sont à titre indicatif et seront précisés par le(s) SRGZA sur la base du scénario qui aura été retenu une fois les différents scénarios élaborés et leurs résultats analysés au terme de la phase stratégie de l'élaboration du (des) SRGZA (en cours d'étude).

** Les emplois 2017 et la surface totale mentionnés diffèrent des données du (des) SRGZA du fait d'un recalibrage du périmètre sur ce dernier pour en sortir 3 sites dont ceux de la gravière et de l'UCI et de la méthodologie différente utilisées pour le SRGZA qui est plus précise et soustrait des mesures jugées non mobilisables.

Action à mener

Sur la base du PDi SRGZA, préciser la vocation des secteurs, le phasage et les objectifs de densification.

Préciser les actions spécifiques à mener, la programmation, l'intégration urbaine et environnementale (schéma directeur).

Adapter l'affectation du sol afin de permettre le développement souhaité.

Coordination transport et urbanisation

	Actuel	Futur
Qualité de la desserte TP	C/D	C/D
Accessibilité MD	-	Via nouvelle voie verte
Accessibilité TIM	Aucun changement significatif	

Opportunité et utilité principale

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

Les entreprises existantes occupent les parcelles de manière relativement peu dense. Afin d'optimiser et de rationaliser l'utilisation du sol eu égard à la desserte en transports publics du pôle, il est suggéré qu'une densification des activités en place et futures soit recherchée par le(s) SRGZA.

Besoin d'action principal : Attractivité des zones d'activités

Ce secteur participe à l'attractivité de l'agglomération comme pôle majeur d'activités industrielles et artisanales. Il permet le maintien et le développement de tissu économique sectoriel.

Objectifs stratégiques

N°6 : Contribuer, notamment à travers le(s) SRGZA, au maintien de l'agglomération comme pôle d'activités artisanales et industrielles

N°7: Poser les bases d'une vision commune permettant au(x) SRGZA de préciser la vocation des zones d'activités selon leur potentiel et leurs caractéristiques

N°8 : Renforcer la qualité et l'attractivité des zones d'activités, notamment en renforçant leur perméabilité

N°15 Assurer une desserte complète mais différenciée par les transports publics sur tout le territoire de l'agglomération

N°21 : Traiter les franges urbaines pour assurer une transition qualifiée entre quartiers urbanisés et les espaces agricoles et naturels

N°25 : Réduire les nuisances sur l'environnement urbain, en particulier les émissions sonores

N° 27 : Réduire les émissions de gaz à effet de serre

N°29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

N°30 : Favoriser les processus industriels optimisés énergétiquement

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

2021

Conformité aux plans directeurs cantonaux

Au niveau du canton de Vaud, la mesure s'inscrit dans les mesures suivantes du PDCn VD:

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

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement

Mesures de transports

R₃, NAT, ENV, CLIM

P.MD.B.4, TP.2

Mesures d'urbanisation

PAI 2-8

Protection de l'environnement

Mesure avec un impact ou qui est concernée par les éléments suivants :

☑ Environnement gris: OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites

☑ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

□ Dangers naturels

☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA

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

Références

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

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

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

PAI.2

Pôle d'activités - Bex

Urbanisation – Stratégie pôles d'activités

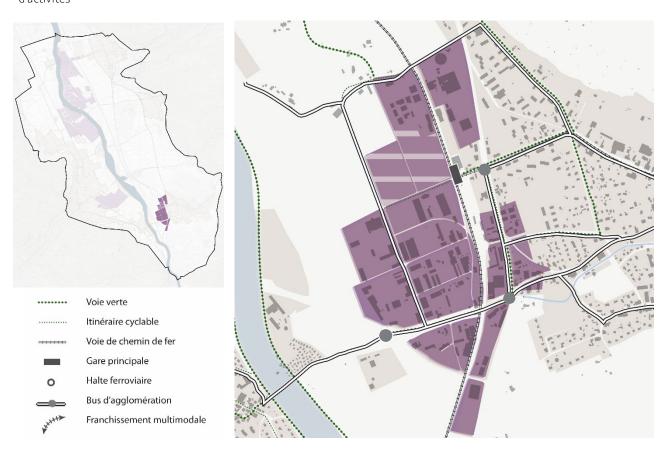
Priorité: A4

Cette mesure figure ici à titre indicatif et devra pouvoir être précisée pour tenir compte de l'ensemble actions qui auront été énoncées pour le site par le PDi SRGZA en cours d'élaboration -système(s) régional(aux) de gestion des zones d'activités (vocation des secteurs, phasage, objectifs de densification, etc.).

Instances responsables

Autres instances concernées

Système(s) régional(aux) de gestion des zones Canton de Vaud, Commune de Bex, d'activités



Mesure

Situation actuelle

- Après avoir reconsidéré la question, le pôle d'activités de Bex va rester un site stratégique d'intérêt cantonal dans la politique des pôles de développement (PPDE) du canton de Vaud ;
- Le pôle est situé entre la route cantonale (RC780a) et l'autoroute A9, au bord du tissu bâti de la ville ;
- Il est à proximité directe de la gare et du secteur qui devrait devenir une polarité complémentaire à celle du centre historique ;
- Il est bien desservi par les transports publics mais les entreprises utilisent assez peu le rail ;
- La surface du site est de 62.2 hectares ;
- Les activités comme le parcellaire du pôle sont hétéroclites. Il s'y trouve autant des grandes et moyennes entreprises à caractère industriel, sises sur de grandes parcelles, que des petites entreprises artisanales de différents domaines situées sur des parcelles plus petites issues du morcellement de parcelles plus importantes.

Objectifs

- Gérer le dimensionnement et la consommation des réserves à travers le(s) système(s) régional(aux) de gestion des zones d'activité.

Description

		Situation actuelle (2017)	Situation après mesure (2032)
Densité (nb EPT / surf tot)		9.4 EPT/ ha	30 EPT/ha
Capacité	Emplois	583 EPT	1195
Variation nette annuelle	Emplois	+1%/an	+1%/an*
Surface totale	Hectare	62.2 ha	
	Hectare	14.9 ha	0
Réserve mobilisable	Description	Réserve d'un seul tenant dans la partie nord Réserves de petites surfaces en dents creuses dans le tissu bâ la partie centrale	

^{*} Les chiffres ci-dessus sont à titre indicatif et seront précisé par le PDi SRGZA sur la base du scénario qui aura été retenu une fois les différents scénarios élaborés et leurs résultats analysés au terme de la phase stratégie de l'élaboration du PDi SRGZA (en cours d'étude).

Action à mener

Sur la base du PDi SRGZA, préciser la vocation des secteurs, le phasage et les objectifs de densification.

Préciser les actions spécifiques à mener, la programmation, l'intégration urbaine et environnementale (schéma directeur).

Adapter l'affectation du sol afin de permettre le développement souhaité.

Coordination transport et urbanisation

	Actuel	Futur
Qualité de la desserte TP	B/C	B/C
Accessibilité MD		Via itinéraire cyclable principal
Accessibilité TIM	Aucun changement significatif	

^{**}Les emplois 2017 et la surface totale mentionnés diffèrent des données du (des) SRGZA du fait d'un recalibrage du périmètre et de la méthodologie différente utilisées pour le SRGZA qui est plus précise et soustrait des mesures jugées non mobilisables.

Opportunité et utllité principale

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

Les entreprises existantes occupent les parcelles de manière relativement peu dense. Afin d'optimiser et de rationaliser l'utilisation du sol eu égard à la desserte en transports publics du pôle, il est suggéré qu'une densification des activités en place et futures soit recherchée par le(s) SRGZA.

Besoin d'action principal : Attractivité des zones d'activités

Ce secteur participe à l'attractivité de l'agglomération comme pôle majeur d'activités industrielles et artisanales. Il permet le maintien et le développement de tissu économique sectoriel.

Objectifs stratégiques

 $N^{\circ}6$: Contribuer, notamment à travers le(s) SRGZA, au maintien de l'agglomération comme pôle d'activités artisanales et industrielles

N°7: Poser les bases d'une vision commune permettant au(x) SRGZA de préciser la vocation des zones d'activités selon leur potentiel et leurs caractéristiques

N°8 : Renforcer la qualité et l'attractivité des zones d'activités, notamment en renforçant leur perméabilité

N°15 Assurer une desserte complète mais différenciée par les transports publics sur tout le territoire de l'agglomération

N°21 : Traiter les franges urbaines pour assurer une transition qualifiée entre quartiers urbanisés et les espaces agricoles et naturels

 $N^{\circ}25$: Réduire les nuisances sur l'environnement urbain, en particulier les émissions sonores

N° 27 : Réduire les émissions de gaz à effet de serre

N°29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

N°30 : Favoriser les processus industriels optimisés énergétiquement

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

2021

Conformité aux plans directeurs cantonaux

Au niveau du canton de Vaud, la mesure s'inscrit dans les mesures suivantes du PDCn VD:

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

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement

Mesures de transports

NAT, ENV, CLIM

MD.2, PM.2, TP.2

Mesures d'urbanisation

PAI 2-8

Protection de l'environnement

Mesure avec un impact ou qui est concernée par les éléments suivants :

☑ Environnement gris: OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites

☑ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

□ Dangers naturels

☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA

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

Références

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

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

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

PAI.3

Pôle d'activités – Collombey-Muraz (1/2)

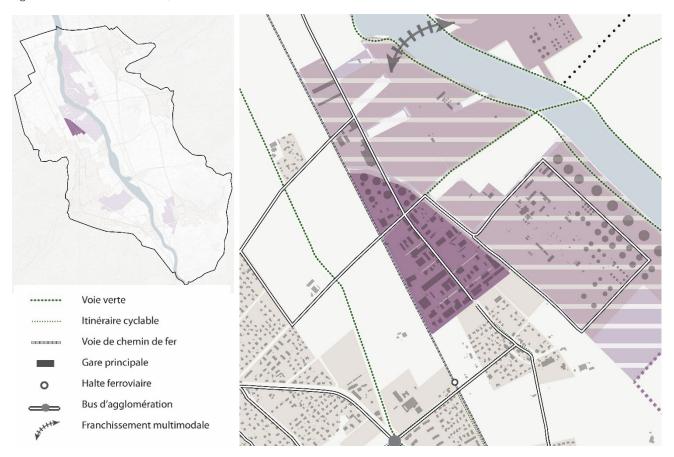
Urbanisation – Stratégie pôles d'activités

Priorité: A4

Instances responsables

Autres instances concernées

Organe de gestion ad hoc (à priori Système(s) de Canton de Valais, Commune de Collombey-Muraz gestion des zones d'activités)



Mesure

Situation actuelle

- Le site est situé entre le Rhône et la ligne CFF du Tonkin, à côté de la raffinerie Tamoil qui est aujourd'hui à l'arrêt et appelée à un démantèlement progressif ;
- La surface totale de terrain est de près de 27 ha, partagé sous forme de parcelles de taille moyenne et grande taille ;
- Il n'est pas connecté au rail mais bénéficie d'une bonne desserte routière. L'accès poids lourds s'effectue en évitant la traversée du village ;
- Le site est majoritairement bâti. Des réserves pour une densification sont toutefois disponibles.

Objectifs

- Préciser les orientations stratégiques de ce site en fonction de la desserte en transport publique prévue, à priori à travers le(s) système(s) régional(aux) de gestion,
- Gérer la consommation des réserves, à priori à travers le(s) système régional(aux) de gestion ;
- Gérer l'éventuel redimensionnement des réserves, à priori à travers le(s) système(s) régional(aux) de gestion.
- Gérer l'enjeu résultant de la situation de ce site dans la plaine agricole à proximité du Rhône, à priori à travers le(s) système(s) régional(aux) de gestion.

Description

		Situation actuelle (2017)	Situation après mesure (2032)
Densité (nb EPT / surf tot)		2.8 EPT/ ha	30 EPT/ha
Capacité	Emplois	430 EPT	1'387 EPT
Variation nette annuelle	Emplois	-6%/an	+1%/an*
Surface totale	Hectare	27 ha	
	Hectare	25.5 ha	o ha
Réserve mobilisable	Description	Réserves de grandes surfaces contiguës dans la partie nord e Potentiel de développement interne dans la partie centra	

Action à mener

Réaliser une étude sur les principes et actions à mener pour favoriser une mobilisation des réserves et une densification.

Mettre en œuvre les résultats de l'étude au travers d'actions volontaires auprès des propriétaires, voire de modification de l'affectation (requalification, densification).

Sur la base d'une étude complémentaire pour les ZAE (actualisation du PDi ou extension du mandat SRGZA), préciser la vocation des secteurs, le phasage et les objectifs de densification.

A la suite de cette étude, préciser les actions spécifiques à mener, la programmation, l'intégration urbaine et environnementale (schéma directeur).

Coordination transport et urbanisation

	Actuel	Futur
Qualité de la desserte TP	D	D
Accessibilité MD		Via nouvelle voie verte
Accessibilité TIM	Aucun changement significatif	

^{*} Les chiffres ci-dessus sont à titre indicatif.

Opportunité et utilité principale

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

Besoin d'action principal : Attractivité des zones d'activités

Ce secteur participe à l'attractivité de l'agglomération comme pôle majeur d'activités industrielles et artisanales. Il permet le maintien et le développement de tissu économique sectoriel.

Objectifs stratégiques

 $N^{\circ}6$: Contribuer, notamment à travers le(s) SRGZA, au maintien de l'agglomération comme pôle d'activités artisanales et industrielles

N°7: Poser les bases d'une vision commune permettant aux SRGZA de préciser la vocation des zones d'activités selon leur potentiel et leurs caractéristiques

N°8 : Renforcer la qualité et l'attractivité des zones d'activités, notamment en renforçant leur perméabilité

N°15 Assurer une desserte complète mais différenciée par les transports publics sur tout le territoire de l'agglomération

N°21 : Traiter les franges urbaines pour assurer une transition qualifiée entre quartiers urbanisés et les espaces agricoles et naturels

N°25 : Réduire les nuisances sur l'environnement urbain, en particulier les émissions sonores

N° 27 : Réduire les émissions de gaz à effet de serre

N°29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

N°30 : Favoriser les processus industriels optimisés énergétiquement

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

2021

Conformité aux plans directeurs cantonaux

Au niveau du canton de VS, 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

Etat de l'intégration dans le plan directeur

Coordination en cours (PDc VS)

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement

R₃, NAT, ENV, CLIM

Mesures d'urbanisation

PAI 2-8

Mesures de transports

MS.3, MS.7, MD.4; MD.5, TP.2

Protection de l'environnement

Mesure avec un impact ou qui est concernée par les éléments suivants :

☑ Environnement gris: OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites

☑ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

□ Dangers naturels

☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA

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

Références

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

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

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

PAI.4

Pôle d'activités – Collombey-Muraz (2/2)

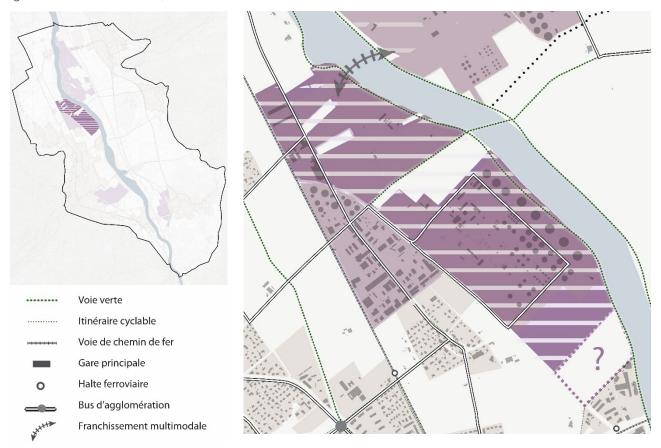
Urbanisation – Stratégie pôles d'activités

Priorité: C4

Instances responsables

Autres instances concernées

Organe de gestion ad hoc (à priori Système(s) de Canton de Valais, Commune de Collombey-Muraz gestion des zones d'activités)



Mesure

Situation actuelle

- Le site est situé entre le Rhône et la ligne CFF du Tonkin, à côté de la raffinerie Tamoil qui est aujourd'hui à l'arrêt et appelée à un démantèlement progressif ;
- La surface totale de terrain est de près de 150 ha, presque exclusivement sous forme de parcelles de très grandes tailles ;
- Le site n'est pas connecté au rail mais bénéficie d'une bonne desserte routière. L'accès poids lourds s'effectue en évitant la traversée du village ;
- La grande taille des réserves représente un avantage concurrentiel qui rend ce site particulièrement stratégique

Objectifs

- Préserver ce site pour des développements stratégiques ou l'implantation d'entreprises stratégiques qui ne pourraient pas être implantées ailleurs dans l'agglomération.

Description

		Situation actuelle (2017)	Situation après mesure (2032)
Densité (nb EPT / surf tot)		o EPT/ ha	o EPT/ ha
Capacité	Emplois	o EPT	o EPT
Variation nette annuelle	Emplois	+o%/an	+o%/an*
Surface totale	Hectare	150 ha	
Réserve mobilisable	Hectare	150 ha	150 ha
	Description	on Situation particulière du fait du démantèlement de la	

Action à mener

Elaboration en cours d'un Masterplan pour le développement du site et l'extension vers le sud-est.

Sur la base d'une étude complémentaire pour les ZAE (actualisation du PDi ou extension du mandat SRGZA), préciser la vocation des secteurs, le phasage et les objectifs de densification.

A la suite de cette étude, préciser les actions spécifiques à mener, la programmation, l'intégration urbaine et environnementale (schéma directeur).

Adapter l'affectation du sol afin de permettre le développement souhaité.

Coordination transport et urbanisation

	Actuel	Futur
Qualité de la desserte TP	D/-	D et franchissement FRET / MD du Rhône
Accessibilité MD	-	Via nouvelle voie verte
Accessibilité TIM	Aucun changement significatif	

^{*} Les chiffres ci-dessus sont à titre indicatif

Opportunité et utilité principale

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

Besoin d'action principal : Attractivité des zones d'activités

Ce secteur participe à l'attractivité de l'agglomération comme pôle majeur d'activités industrielles et artisanales. Il permet le maintien et le développement de tissu économique sectoriel.

Objectifs stratégiques

 $N^{\circ}6$: Contribuer, notamment à travers le(s) SRGZA, au maintien de l'agglomération comme pôle d'activités artisanales et industrielles

N°7: Poser les bases d'une vision commune permettant au(x) SRGZA de préciser la vocation des zones d'activités selon leurs potentiels et leurs caractéristiques

N°8 : Renforcer la qualité et l'attractivité des zones d'activités, notamment en renforçant leur perméabilité

N°15 Assurer une desserte complète mais différenciée par les transports publics sur tout le territoire de l'agglomération

N°21 : Traiter les franges urbaines pour assurer une transition qualifiée entre quartiers urbanisés et les espaces agricoles et naturels

N°25 : Réduire les nuisances sur l'environnement urbain, en particulier les émissions sonores

N° 27 : Réduire les émissions de gaz à effet de serre

N°29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

N°30 : Favoriser les processus industriels optimisés énergétiquement

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

2021 en fonction des actions à mener, pour développement à partir de 2036, sauf exceptions

Conformité aux plans directeurs cantonaux

Au niveau du canton de VS, 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

Etat de l'intégration dans le plan directeur

- Coordination en cours (PDc VS)

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement

Mesures de transports

R₃, NAT, ENV, CLIM

MD.4, MD.5, TP.2

Mesures d'urbanisation

PAI 2-8

Protection de l'environnement

Mesure avec un impact ou qui est concernée par les éléments suivants :

☑ Environnement gris: OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites

☑ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

□ Dangers naturels

☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA

	Oui/Non	Surface	Compensation
Emprise sur zone agricole / SDA	Non Sous réserve d'extension des réseaux d'écologie industrielle ou d'optimisation du site	-	-

Références

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

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

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

PAI.5

Pôle d'activités – Monthey

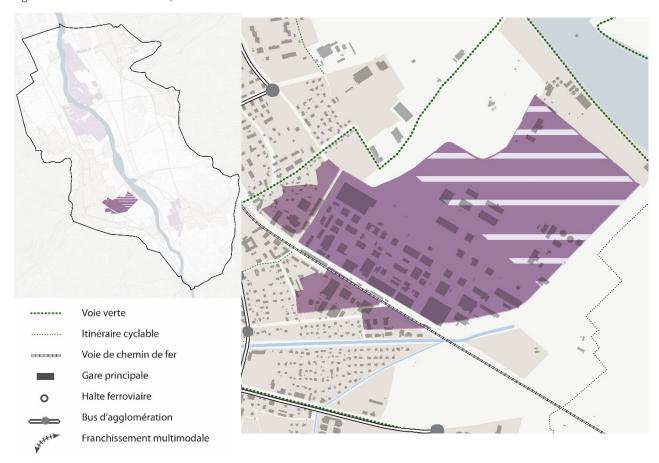
Urbanisation – Stratégie pôles d'activités

Priorité: A4

Instances responsables

Autres instances concernées

Organe de gestion ad hoc (à priori Système(s) de Canton du Valais, Commune de Monthey, gestion des zones d'activités)



Mesure

Situation actuelle

- Le site est situé à l'est de la ville de Monthey :
- Le site d'environ 84 ha est celui qui comporte le plus d'emplois de l'agglomération, même si ceux-ci sont en baisse ;
- La grande taille des réserves représente un avantage concurrentiel qui pourrait rendre ce site stratégique de fait.

Objectifs

- Gérer la consommation des réserves, à priori à travers le(s) système(s) régional(aux) de gestion.

Description

		Situation actuelle (2017)	Situation après mesure (2032)
Densité (nb EPT / surf tot)		24 EPT/ ha	30 EPT/ ha
Capacité	Emplois	2'023 EPT	3'020 EPT
Variation nette annuelle	Emplois	-2.25%/an	+1%/an*
Surface totale	Hectare	84 ha	
	Hectare	19.3 ha	o ha
Réserve mobilisable	Description	Réserves de petites surfaces en dents creuses dans le tissu bâti la partie centrale du site. Réserves de grandes surfaces et d'un seul tenant dans la part nord-est du site.	

Action à mener

Sur la base d'une étude complémentaire pour les ZAE (actualisation du PDi ou extension du mandat SRGZA), préciser la vocation des secteurs, le phasage et les objectifs de densification.

A la suite de cette étude, préciser les actions spécifiques à mener, la programmation, l'intégration urbaine et environnementale (schéma directeur).

Coordination transport et urbanisation

	Actuel	Futur
Qualité de la desserte TP	С	B/C
Accessibilité MD		Via nouvelle voie verte
Accessibilité TIM	Aucun changement significatif	

Opportunité et utilité principale

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

Besoin d'action principal : Attractivité des zones d'activités

Ce secteur participe à l'attractivité de l'agglomération comme pôle majeur d'activités industrielles et artisanales. Il permet le maintien et le développement de tissu économique sectoriel.

^{*} Les chiffres ci-dessus sont à titre indicatif

Objectifs stratégiques

N°6 : Contribuer, notamment à travers le(s) SRGZA, au maintien de l'agglomération comme pôle d'activités artisanales et industrielles

N°7: Poser les bases d'une vision commune permettant au(x) SRGZA de préciser la vocation des zones d'activités selon leur potentiel et leurs caractéristiques

N°8 : Renforcer la qualité et l'attractivité des zones d'activités, notamment en renforçant leur perméabilité

N°15 Assurer une desserte complète mais différenciée par les transports publics sur tout le territoire de l'agglomération

N°21 : Traiter les franges urbaines pour assurer une transition qualifiée entre quartiers urbanisés et les espaces agricoles et naturels

N°25 : Réduire les nuisances sur l'environnement urbain, en particulier les émissions sonores

N° 27 : Réduire les émissions de gaz à effet de serre

N°29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

N°30 : Favoriser les processus industriels optimisés énergétiquement

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

2021

Conformité aux plans directeurs cantonaux

Etat de l'intégration dans le plan directeur

Au niveau du canton de VS, la mesure s'inscrit dans les fiches de coordination suivantes du PDc VS en cours de révision :

Coordination en cours (PDc VS)

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

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement

Mesures de transports

R₃, NAT, ENV, CLIM

MS.1, MS.2, MS.3, MS.5

Mesures d'urbanisation

PAI 2-8

Protection de l'environnement

Mesure avec un impact ou qui est concernée par les éléments suivants :

☑ Environnement gris: OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites

☑ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

□ Dangers naturels

☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA

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

Références

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

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

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

PAI.6

Sites d'activités régionaux

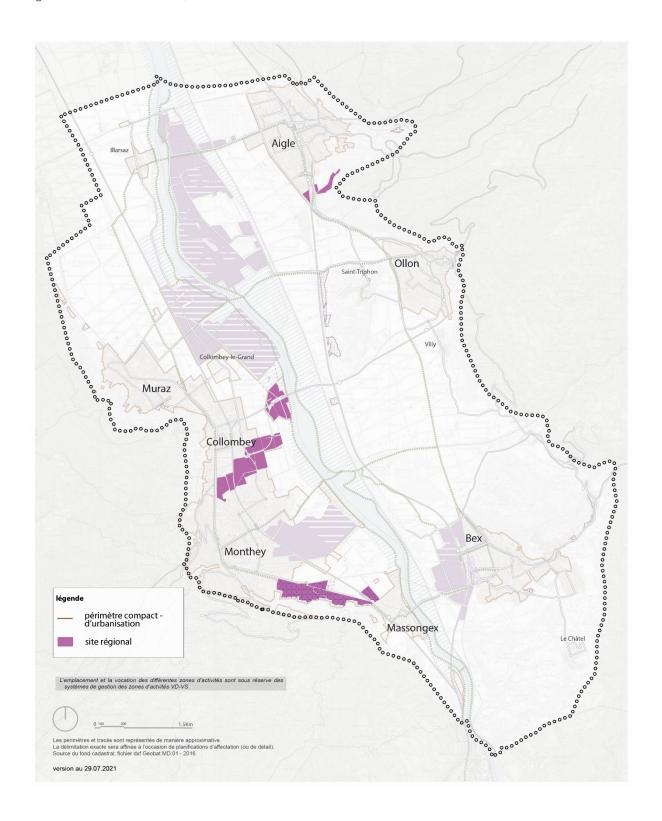
Urbanisation – Stratégie *pôles d'activités*

Priorité: A4

Instances responsables

Autres instances concernées

Organe de gestion ad hoc (à priori Système(s) de Canton de Vaud, Canton du Valais, Communes concernées gestion des zones d'activités)



Mesure

Situation actuelle

- Les sites régionaux ont différentes caractéristiques selon leurs situations et leurs natures.

Objectifs

- Gérer la consommation des réserves, à priori à travers le(s) système(s) régional(aux) de gestion.

Description

Les Îlettes		Situation actuelle (2017)	Situation après mesure (2032)
Densité (nb EPT / surf tot)		16.8 EPT/ha	30 EPT/ha
Capacité	Emplois	589 EPT	1'102 EPT
Variation nette annuelle	Emplois	-2.75%/an	+1%/an*
Surface totale	Hectare	34.9 ha	
	Hectare	12 ha	o ha
Réserve mobilisable	Description	Réserves de petites surfaces en dents creuses dans le site. Réserves de surface plus importante sur la partie d	

Action à mener

Sur la base d'une étude complémentaire pour les ZAE (actualisation du PDi ou extension du mandat SRGZA), préciser la vocation des secteurs, le phasage et les objectifs de densification.

A la suite de cette étude, préciser les actions spécifiques à mener, la programmation, l'intégration urbaine et environnementale (schéma directeur).

Dailles-Clos-Donroux-Montagnier- Fossaux-Pré-Loup		Situation actuelle (2017)	Situation après mesure (2032)
Densité (nb EPT / surf tot)		26.7 EPT/ ha	30 EPT/ha
Capacité	Emplois	1'099 EPT	1'68 ₃ EPT
Variation nette annuelle	Emplois	+3.25%/an	+1%/an*
Surface totale Hectare		41 ha	
	Hectare	11.7 ha	o ha
Réserve mobilisable	Description	Réserves de petites surfaces en dents creuses dans le tissu la partie ouest et extrême est du site. Potentiel de développement interne dans la partie cent	

Action à mener

Sur la base d'une étude complémentaire pour les ZAE (actualisation du PDi ou extension du mandat SRGZA), préciser la vocation des secteurs, le phasage et les objectifs de densification.

A la suite de cette étude, préciser les actions spécifiques à mener, la programmation, l'intégration urbaine et environnementale (schéma directeur).

Boeuferrant		Situation actuelle (2017)	Situation après mesure (2032)
Densité (nb EPT / surf tot)		13.2 EPT/ ha	30 EPT/ha
Capacité	Emplois	184 EPT	269 EPT
Variation nette annuelle	Emplois	+5.5 %/an	+1%/an*
Surface totale	Hectare	14 ha	
Réserve mobilisable	Hectare	1.6 ha	o ha
Description		Réserves de petites surfac	es à l'extrémité sud du site

Action à mener

Sur la base d'une étude complémentaire pour les ZAE (actualisation du PDi ou extension du mandat SRGZA), préciser la vocation des secteurs, le phasage et les objectifs de densification.

A la suite de cette étude, préciser les actions spécifiques à mener, la programmation, l'intégration urbaine et environnementale (schéma directeur).

Rte d'Ollon-Valerette-Les Îles		Situation actuelle (2017)	Situation après mesure (2032)
Densité (nb EPT / surf tot)		15.5 EPT/ ha	30 EPT/ha
Capacité	Emplois	388 EPT	8 ₇₂ EPT
Variation nette annuelle	Emplois	+2.25%/an	+1%/an*
Surface totale	Hectare	25.1 ha	
	Hectare	12.1 ha	o ha
Réserve mobilisable Description		Deux grandes parcelles d'un seul tenant situées au sud du site. Potentiel de développement interne dans la partie nord.	

Action à mener

Les mesures ci-dessus figurent ici à titre indicatif et devront pouvoir être précisées pour tenir compte de l'ensemble actions qui auront été énoncées pour le site par le PDi SRGZA en cours d'élaboration -système(s) régional(aux) de gestion des zones d'activités (vocation des secteurs, phasage, objectifs de densification, etc.)

Coordination transport et urbanisation

	Actuel	Futur
Qualité de la desserte TP		Globalement C
Accessibilité MD		Globalement via itinéraires cyclables principaux
Accessibilité TIM	Objectif lié : 9 : réduire le transit à l'intérieur de l'agglomération et en particulier des centralités	

Opportunité et utilité principale

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

Besoin d'action principal : Attractivité des zones d'activités

Ces secteurs participent à l'attractivité de l'agglomération à l'échelle régionale. Ils permettent le maintien d'une offre en services locaux et contribuent à la dynamique économique au regard des emplois qui y prennent place.

^{*} L'ensemble des chiffres ci-dessus sont à titre indicatif et seront précisés par les études en cours – à venir.

Objectifs stratégiques

N°6: Contribuer, notamment à travers le(s) SRGZA, au maintien de l'agglomération comme pôle d'activités artisanales

N°7: Poser les bases d'une vision commune permettant au(x) SRGZA de préciser la vocation des zones d'activités selon leurs potentiels et leurs caractéristiques

N°8 : Renforcer la qualité et l'attractivité des zones d'activités, notamment en renforçant leur perméabilité

N°15 Assurer une desserte complète mais différenciée par les transports publics sur tout le territoire de l'agglomération

N°21: Traiter les franges urbaines pour assurer une transition qualifiée entre quartiers urbanisés et les espaces agricoles et naturels

N°25 : Réduire les nuisances sur l'environnement urbain, en particulier les émissions sonores

N° 27 : Réduire les émissions de gaz à effet de serre

N°29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

N°30 : Favoriser les processus industriels optimisés énergétiquement

Calendrier de mise en œuvre

2021

Etat de l'intégration dans le plan directeur

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

Conformité aux plans directeurs cantonaux

d'adaptation :

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

Au niveau du canton de Vaud, la mesure s'inscrit dans Au niveau du canton de VS, la mesure s'inscrit dans les les mesures suivantes du PDCn VD en cours 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 paysage, nature et environnement

NAT, ENV, CLIM

Mesures d'urbanisation

PAI 2-8

Mesures de transports

MD.W, TP.2

Protection de l'environnement

Mesure avec un impact ou qui est concernée par les éléments suivants :

☐ Environnement gris: OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites

☑ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

□ Dangers naturels

☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA

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

^{*}Les impacts varient en fonction des sites. La prise en compte sera faite à l'échelle régionale.

Références

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

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

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

PAI.7

Sites d'activités locaux

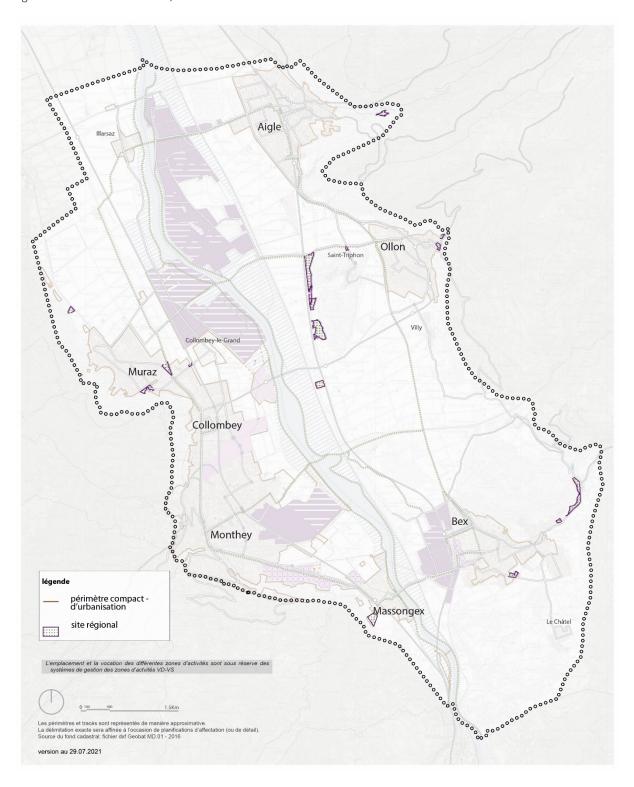
Urbanisation – Stratégie *pôles d'activités*

Priorité: A4

Instances responsables

Autres instances concernées

Organe de gestion ad hoc (à priori Système(s) de Canton de Vaud, Canton du Valais, Communes concernées gestion des zones d'activités)



Mesure

Situation actuelle

- Les sites régionaux ont différentes caractéristiques selon leurs situations et leurs natures.

Objectifs

- Gérer la consommation des réserves, à priori à travers le(s) système(s) régional(aux) de gestion

Description

Sites valaisans		Situation actuelle (2017)	Situation après mesure (2032)
Nombre de sites occupés / surface totale		4 sites / 3.6 ha	4 sites / 3.6 ha
Densité des sites occupés tot)	(nb EPT / surf	9.3 EPT/ha	15 EPT/ha
Capacité	Emplois	55 EPT	8o EPT
Variation nette annuelle	Emplois	+33%/an	+1%/an*
	Hectare	o.95 ha	o ha
Réserve mobilisable Description			t peu significatifs, fragmentés et ersés.

Action à mener

A priori, les réserves devraient être gérées par un remplissage des dents creuses, de manière à accueillir la demande jusqu'à saturation des capacités.

Les mesures ci-dessus figurent ici à titre indicatif et devront pouvoir être précisées pour tenir compte de la vision et des vocations qui auront été énoncées pour le site par le(s) système(s) régional(aux) de gestion des zones d'activités (SRGZA).

Sites vaudois		Situation actuelle (2017)	Situation après mesure (2032)
Nombre de sites occupés / surface totale		8 sites / 27 ha	15 sites / 40 ha
Nombre de sites inoccupés / surface totale		7 sites / 13 ha	0
Densité des sites occupés (nb EPT / surf tot)		9.3 EPT/ha	15 EPT/ha
Capacité	Emplois	251 EPT 737 EPT	
Variation nette annuelle	Emplois	+2%/an	+1%/an
Surface totale	Hectare	4C	ha
	Hectare	25.6 ha	o ha
Réserve mobilisable Description		Les potentiels disponibles son	dérés comme étant des réserves. nt significatifs, même s'ils sont et dispersés.

Action à mener

Les mesures ci-dessus figurent ici à titre indicatif et devront pouvoir être précisées pour tenir compte de l'ensemble actions qui auront été énoncées pour le site par le PDi SRGZA en cours d'élaboration -système(s) régional(aux) de gestion des zones d'activités (vocation des secteurs, phasage, objectifs de densification, etc.)

* Les chiffres sont à titre indicatif et seront précisés par le(s) SRGZA sur la base du scénario qui aura été retenu une fois les différents scénarios élaborés et leurs résultats analysés au terme de la phase stratégie de l'élaboration du (des) SRGZA (en cours d'étude).

Coordination transport et urbanisation

	Actuel	Futur
Qualité de la desserte TP		Globalement D
Accessibilité MD		Variable selon l'emplacement
Accessibilité TIM	Objectif lié : 9 : réduire le transit à l'intérieur de l'agglomération et en particulier des centralités	

Opportunité et utilité principale

La LAT impose désormais aux cantons de mettre en place un système de gestion des zones d'activités. Pour l'agglomération, l'opportunité est de contribuer à une vue d'ensemble sur les zones d'activités et à la garantie d'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.

Besoin d'action principal : Attractivité des zones d'activités

Ces secteurs participent à l'attractivité de l'agglomération à l'échelle régionale. Ils permettent le maintien d'une offre en services locaux et contribuent à la dynamique économique au regard des emplois qui y prennent place

Objectifs stratégiques

N°6 : Contribuer, notamment à travers le(s) SRGZA, au maintien de l'agglomération comme pôle d'activités artisanales et industrielles

N°7: Pose les bases d'une vision commune permettant au(x) SRGZA de préciser la (les) vocation(s) des zones d'activités selon leurs potentiels et leurs caractéristiques

N°8 : Renforcer la qualité et l'attractivité des zones d'activités, notamment en renforçant leur perméabilité

N°15 Assurer une desserte complète mais différenciée par les transports publics sur tout le territoire de l'agglomération

N°21 : Traiter les franges urbaines pour assurer une transition qualifiée entre quartiers urbanisés et les espaces agricoles et naturels

N°25 : Réduire les nuisances sur l'environnement urbain, en particulier les émissions sonores

N° 27 : Réduire les émissions de gaz à effet de serre

 $N^{\circ}29$: Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

N°30 : Favoriser les processus industriels optimisés énergétiquement

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

2021, selon les actions à mener

Etat de l'intégration dans le plan directeur

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

Conformité aux plans directeurs cantonaux

d'adaptation :

- D11. Pôles de développement (à titre indicatif, les pôles locaux n'étant pas directement concernés par cette fiche)
- D₁₂. Zones d'activités

Au niveau du canton de Vaud, la mesure s'inscrit dans Au niveau du canton de VS, la mesure s'inscrit dans les fiches les mesures suivantes du PDCn VD en cours de coordination suivantes du PDc VS en cours de révision :

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

Mesures de transports

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement

MD.W, TP.2

NAT, ENV, CLIM

Mesures d'urbanisation

PAI 2-8

Protection de l'environnement

- ☐ Environnement gris: OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites
- ☐ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN
- ☐ Dangers naturels
- ☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA

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

^{*}Les impacts varient en fonction des sites. La prise en compte sera faite à l'échelle régionale.

Remarques

Etat de Vaud, LMLV I-Consulting, 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

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

PAL8

n°ARE

Urbanisation – Stratégie pôles d'activités

Priorité: A

Instances responsables	Autres instances concernées

Modalités de gouvernance à préciser Canton de Vaud. Canton du Valais.

Régions et communes concernées

Mesure

Situation actuelle

Le(s) système(s) régional(ux) de gestion des zones d'activités qui régira(ont) les zones d'activités de l'agglomération sont en cours d'élaboration.

Objectifs

Le(s) système(s) régional(aux) de gestion des zones d'activités devra(ont) répondre aux exigences légales des plans directeurs vaudois et valaisan qui traitent des zones d'activités, soit respectivement les lignes d'action D1 et mesures D11 et D12 pour Vaud et les fiches de coordination C.4 et C.5 pour Valais.

Description

Etablir une passerelle entre le projet d'agglomération les principes de la gestion des zones d'activités qui seront mis en œuvre par le(s) système(s) de gestion.

Opportunité et utilité principale

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

Objectifs stratégiques

N°6 : Contribuer, notamment à travers le(s) SRGZA, au maintien de l'agglomération comme pôle d'activités artisanales et industrielles

N°7: Poser les bases d'une vision commune permettant au(x) SRGZA de préciser la vocation des zones d'activités selon leur potentiel et leurs caractéristiques

N°8 : Renforcer la qualité et l'attractivité des zones d'activités, notamment en renforçant leur perméabilité

N°15 Assurer une desserte complète mais différenciée par les transports publics sur tout le territoire de l'agglomération

N°21: Traiter les franges urbaines pour assurer une transition qualifiée entre quartiers urbanisés et les espaces agricoles et naturels

N°25 : Réduire les nuisances sur l'environnement urbain, en particulier les émissions sonores

N° 27 : Réduire les émissions de gaz à effet de serre

N°29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

N°30 : Favoriser les processus industriels optimisés énergétiquement

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Etat de l'intégration dans le plan directeur

2022, selon les actions à mener

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

Conformité aux plans directeurs cantonaux

les mesures suivantes du PDCn VD en cours d'adaptation :

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

Au niveau du canton de Vaud, la mesure s'inscrit dans Au niveau du canton de VS, 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

Mesures de transports

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement

MD.W, TP.2

NAT, ENV, CLIM

Mesures d'urbanisation

PAI 2-8

Références

Etat de Vaud, LMLV I-Consulting, 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

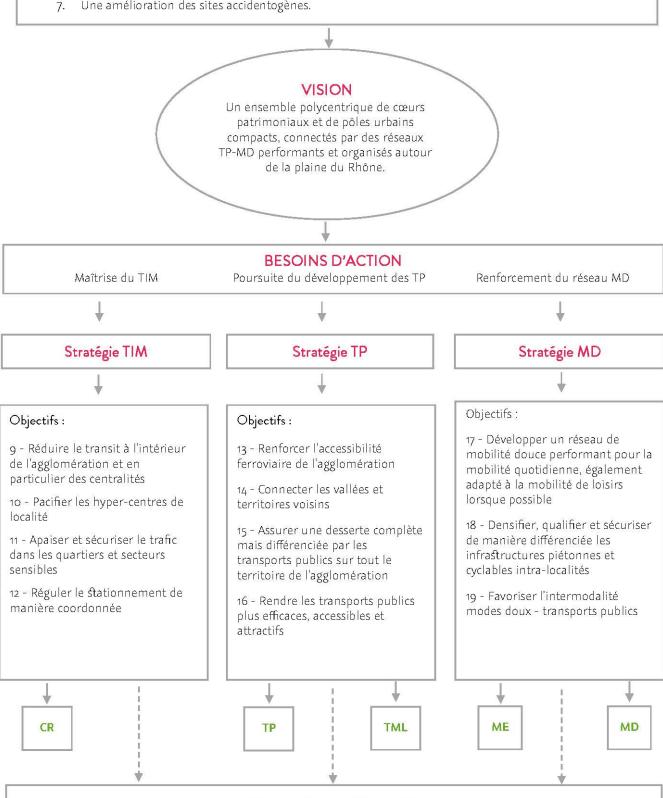
Paysagestion SA et Repetti Sàrl, Stratégie paysagère et agricole de la plaine (2013)

3. MESURES MOBILITE

Etat des lieux et tendances

Enjeux:

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



GM

GT

VSR

PM

Mesures de rang supérieur

Ms.1	Nouveau tracé de la ligne ferroviaire AOMC entre Monthey et Collombey-Muraz	Collombey-Muraz / Monthey	Α
Ms.2	Augmentation des cadences de la ligne ferroviaire AOMC entre Aigle et Monthey	Aigle / Collombey-Muraz / Monthey / Ollon	Α
Ms.3	Amélioration de la desserte sur les lignes ferroviaires CFF	Aigle / Bex/ Collombey- Muraz / Massongex / Monthey	A/B
Ms.4	Augmentation des cadences pour les trains de montagne (AL, ASD, AOMC, BVB)	Aigle / Bex / Monthey / Ollon	в/с
Ms.5	Passage dénivelé à la gare CFF de Monthey	Monthey	Α
Ms.6	Halte CFF Clos-Donroux	Monthey	С
Ms.7	Halte CFF de Collombey-Le-Grand	Collombey-Muraz	Α

Capacité des routes

	Nouveau barreau routier sous les voies CFF à Monthey Monthey	ies CFF à Monthey Monthey A	
--	--	-----------------------------	--

Gestion de la mobilité

GM.1	Plans de mobilité pour les employés des services publics	Toutes	AvE23
GM.2	Plans de mobilité pour les entreprises de l'agglomération	Toutes	AvE
GM.3	Politiques de stationnement communales / d'agglomération	Toutes	AvE
GM.4	Modification des règlements communaux de construction pour les zones d'activités et d'habitat	Toutes	AvE
GM.5	Intégration tarifaire des transports publics	Toutes	AvE
GM.6	Stationnement pour vélos dans les entreprises et les équipements privés	Toutes	AvE
GM.7	Communication et promotion d'agglomération en faveur du vélo	Toutes	AvE

Gestion du trafic - paquet de mesures horizon A

P.GT.A.1	Régulation du trafic carrefour du Pautex à Aigle	Aigle	Α
	Régulation du trafic carrefour du Montagnier à Collombey	Collombey-Muraz	Α

²³ Les abréviations « AvE » et « BvE » sont définies dans les DPTA et signifient que la réalisation des mesures est entièrement à la charge de l'agglomération (en priorité A ou B).

P.GT.A. ₃	Régulation du trafic RC302/RC112 à Monthey	Monthey	Α
P.GT.A.4	Régulation du trafic RC302/Europe à Monthey	Monthey	Α
P.GT.A.5	Régulation du trafic RC301/RC302 à Collombey	Collombey-Muraz	Α
P.GT.A.6	Régulation du trafic Simplon/Europe à Monthey	Monthey	Α

Gestion du trafic - horizon C

Valorisation / sécurité de l'espace routier - mesures individuelles

VSR.1	Réaménagement de la RC302 de Monthey à Collombey	Collombey-Muraz / Monthey	Α
VSR.2	Réaménagement de la RC302 entre Muraz et Collombey	Collombey-Muraz	С

Valorisation / sécurité de l'espace routier - paquet de mesures horizon A

P.VSR.A.1	Requalification de la route de Lausanne à Aigle	Aigle	Α
P.VSR.A.2	Zone piétonne et réaménagement de la rue Monthéolo à Monthey	Monthey	Α
P.VSR.A.3	Réaménagement de la route cantonale en traversée d'Ollon	Ollon	Α
P.VSR.A.4	Réaménagement de la route d'Ollon en bordure d'Ollon	Ollon	Α
P.VSR.A.5	Réaménagement de la route d'Aigle à Bex	Bex	Α
P.VSR.A.6	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Massongex	Massongex	Α
P.VSR.A.7	Zone piétonne et réaménagement, centre Sud de Massongex	Massongex	Α

Valorisation / sécurité de l'espace routier - paquet de mesures horizon B

P.VSR.B.1	Requalification de la traversée de Bex	Bex	В
P.VSR.B.2	Réaménagement du centre-ville de Bex	Bex	В
P.VSR.B.3	Réaménagement av. de la Gare à Bex	Bex	В

Infrastructures pour bus / TP

TP.1	Reconstruction de la passerelle entre Massongex et Bex pour les TP et MD	Bex / Massongex	В
TP.2	Développement du réseau de bus d'agglomération	Toutes	Α
TP.3	Mise aux normes LHand	Toutes	-
TP.4	Nouvelle liaison routière entre l'avenue du Simplon et la rue des Saphirs à Monthey	Monthey	С

Plateformes multimodales

PM.1	Interface à la halte CFF de Massongex	Massongex	Α
PM.2	Interface à la gare CFF de Bex	Bex	Α
PM.3	Interface à la halte AOMC d'Ollon	Ollon	Α
PM.4	Interface à la halte CFF Le Grand	Collombey-Muraz	В

Mobilité douce - mesures individuelles

MD.W	Principes d'aménagement des axes mobilité douce structurants (voies vertes)	Toutes	-
MD.1	Aménagement d'un itinéraire cyclable entre Ollon et Bex le long de la route cantonale	Bex / Ollon	Α
MD.2	Aménagement cheminement de mobilité douce entre Bex et le Rhône	Bex	В
MD.3	Liaison de mobilité douce entre Ollon et le Rhône.	Ollon	В
MD.4	Passerelle au-dessus du Rhône, secteur Charbonnière	Aigle / Collombey-Muraz	В
MD.5	Itinéraire structurant de mobilité douce « voie verte » entre Illarsaz et Muraz	Collombey-Muraz	Α
MD.6	Itinéraire structurant de mobilité douce « voie verte » le long de la Gryonne	Bex / Ollon	С
MD.7	Aménagement de zones de stationnement pour vélos	Toutes	Α
MD.8	Instauration d'un système de partage de vélos dans toute l'agglomération	Toutes	В
MD.9	Passerelle au-dessus du Rhône, secteur Gryonne	Monthey / Ollon	В
MD.10	Franchissement MD, secteur es Paluds (MBR)	Massongex	С
MD.11	Aménagement cheminement de mobilité douce entre Massongex et le Rhône	Massongex	Α

Mobilité douce - paquet de mesures horizon A

P.MD.A.1	Aménagements en faveur des cyclistes, route de l'Infirmerie à Bex	Bex	A
P.MD.A.2	Aménagements piétons, rues du Cotterd et des Pépinières à Bex	Bex	Α
P.MD.A.3	Modération et rue cyclable, rues du Cotterd et des Pépinières à Bex	Bex	Α
P.MD.A.4	Aménagements en faveur de du vélo, avenue de l'Europe à Monthey	Monthey	Α

P.MD.A.5	Rue cyclable et trottoir, ch. de l'Hôpital à Aigle	Aigle	A
P.MD.A.6	Modération et rue cyclable, ch. des Lieugex à Aigle	Aigle	А
P.MD.A.7	Modération et rue cyclable, ch. du Châtelard à Aigle	Aigle	Α
P.MD.A.8	Rue cyclable, rue St-Didier à Collombey	Collombey-Muraz	Α
P.MD.A.9	Passage inférieur MD des llettes à Massongex	Massongex	Α

Mobilité douce - paquet de mesures horizon B

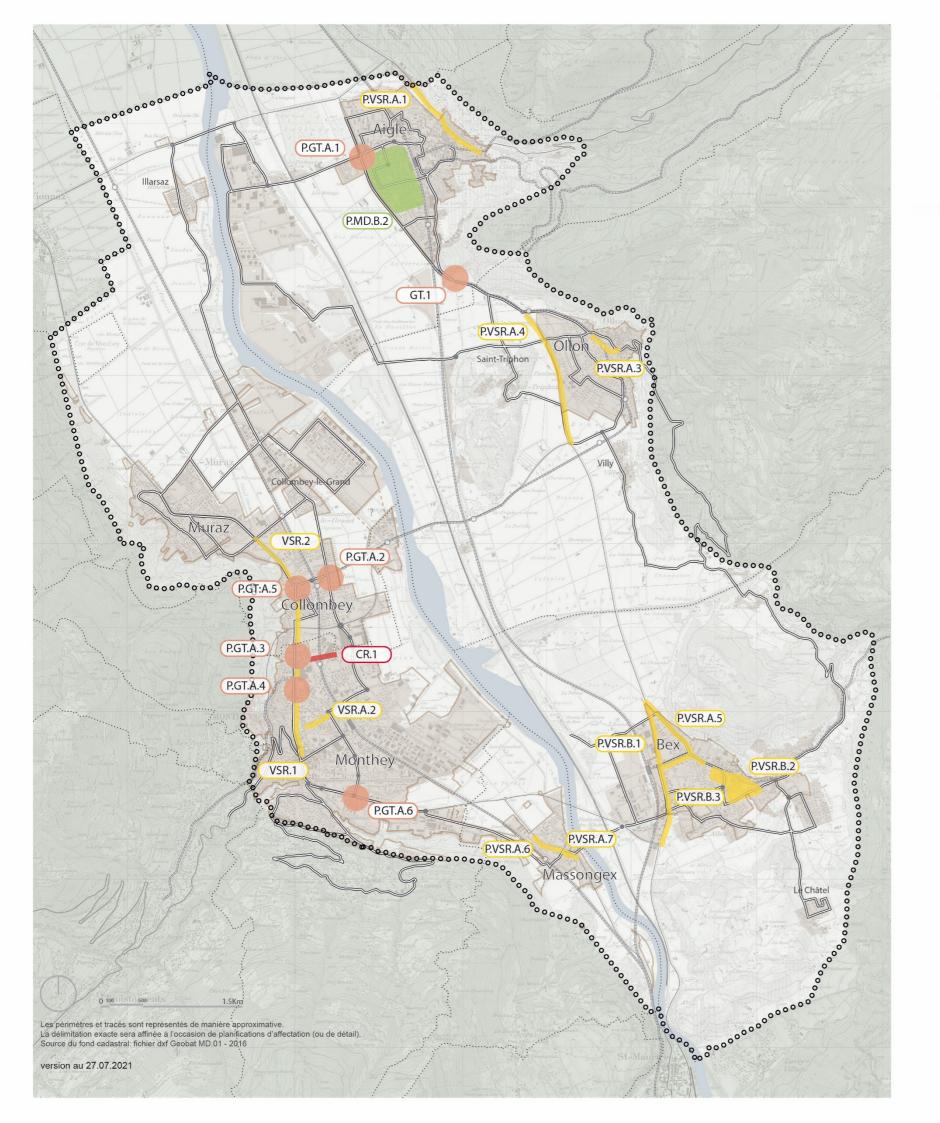
P.MD.B.1	Aménagements piétons, rue de la Gare à Aigle	Aigle	В
P.MD.B.2	Aménagements piétons, quartier sous gare à Aigle	Aigle	В
P.MD.B.3	Aménagements cyclables, rue du Simplon à Bex	Bex	В
P.MD.B.4	Aménagements cyclables, ch. des Artisans à Aigle	Aigle	В
P.MD.B.5	Aménagements cyclables, av. du Crochetan à Monthey	Monthey	В

Mobilité électrique en matière de transports privés

ME.1	Stations de recharge pour vélos électriques dans vélostations	Toutes	A/B	
ME.2	Stations de recharge pour voitures électriques	Toutes	С	

Transport de marchandises et logistique

TML.1	Nouveau franchissement multimodal entre les ZA d'Aigle et de Collombey-Muraz	Aigle / Collombey-Muraz	С	
-------	---	-------------------------	---	--





CHABLAIS AGGLO

Programme de mesures TIM (transport individuel motorisé)

Capacité des routes

nouveau barreau routier

Gestion du trafic

régulation du trafic

Valorisation- sécurité de l'espace routier

réaménagement routier

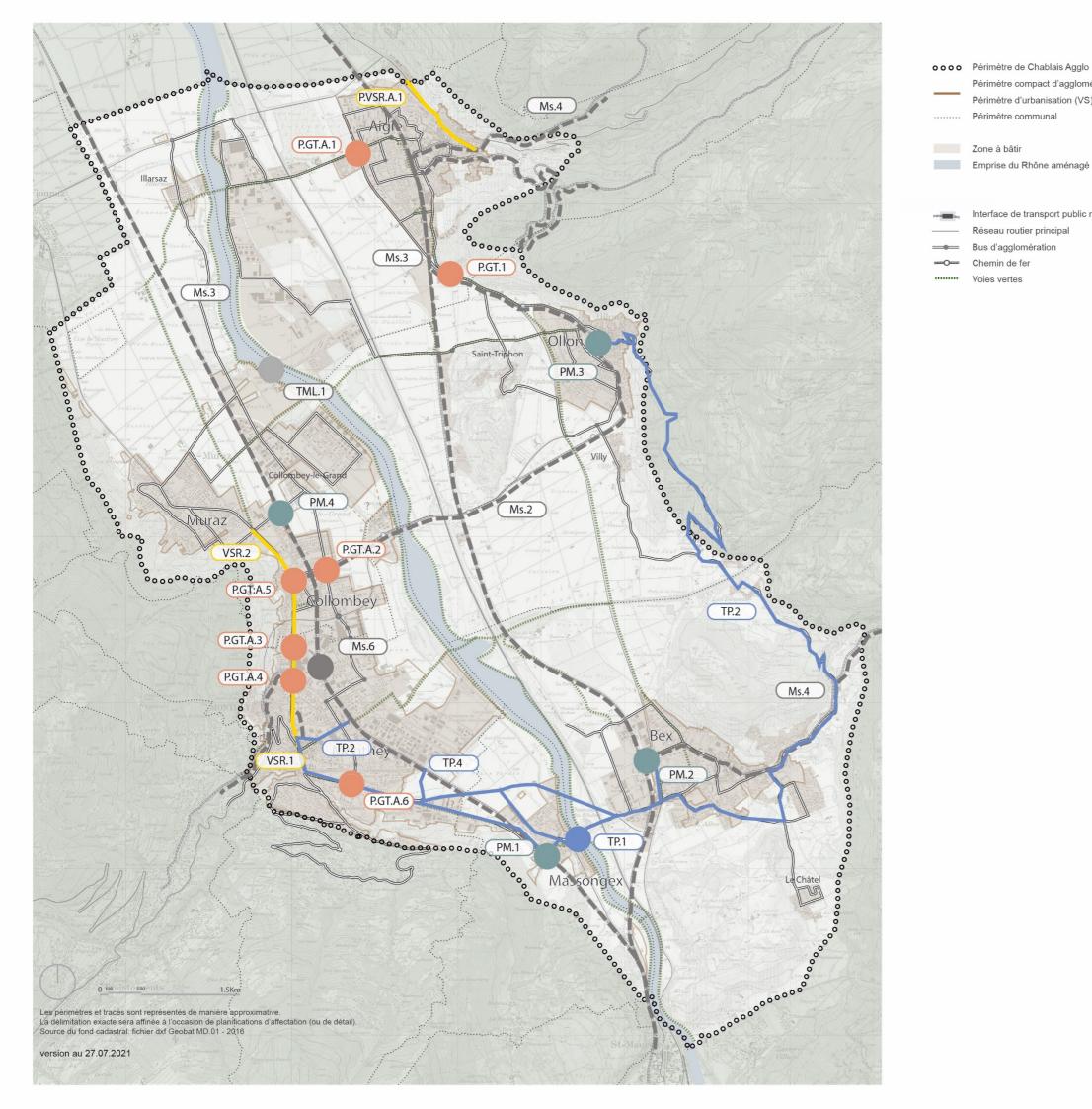
réaménagement centre-ville

Mobilité douce

aménagement piéton

Mobilité éléctrique en matière de transports privés

station de recharge pour voitures électriques (non localisée)



CHABLAIS Programme de mesures TP (transport public)

Mesures de rang supérieur

halte ferroviaire

Périmètre compact d'agglomération (VD) et

Périmètre d'urbanisation (VS) Périmètre communal

Interface de transport public majeure

Réseau routier principal Bus d'agglomération

Chemin de fer

réseau ferroviaire

Transport marchandise et logistique

franchissement multimodale entre les ZA d'Aigle et de Collombey-Muraz

Plateformes multimodales

interface ferroviaire

Infrastructures pour bus/TP

franchissement

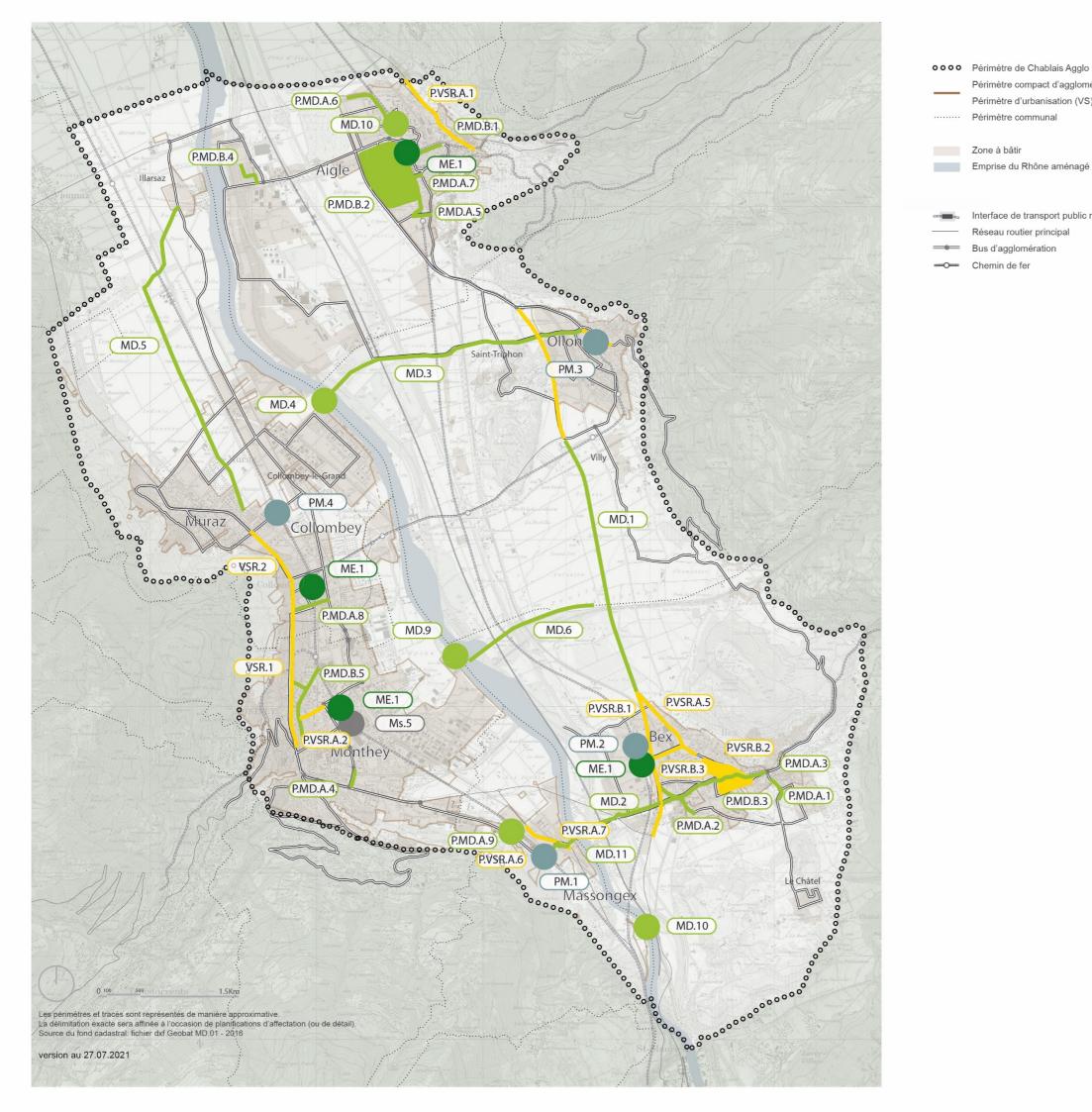
extension du réseau

Gestion du trafic

régulation du trafic

Valorisation-sécurité de l'espace routier

réaménagement routier



CHABLAIS

Programme de mesures MD (mobilité douce)

Mobilité douce

voie verte

Périmètre compact d'agglomération (VD) et

Périmètre d'urbanisation (VS) Périmètre communal

Emprise du Rhône aménagé

Réseau routier principal Bus d'agglomération Chemin de fer

Interface de transport public majeure

aménagement piéton

franchissement du Rhône

Mobilité éléctrique en matière de transports privés

station de recharge pour vélo éléctrique

Valorisation-sécurité de l'espace routier

réaménagement routier

réaménagement centre-ville

Mesures de rang supérieur

halte ferroviaire

Plateformes multimodales

interface ferroviaire

3.1 Mesures de rang supérieur- |MS|

ChablaisAgglo / Programme de mesures / Mobilité

ARE:6153.3.059

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

Fiche de documentation

Stratégie Transport public

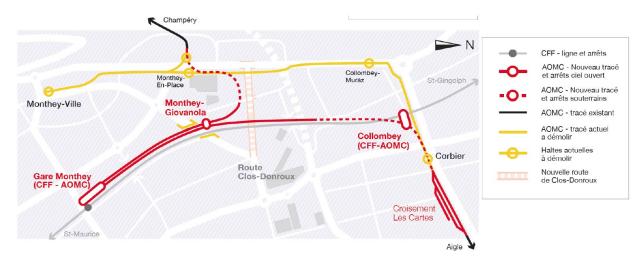
Priorité: A

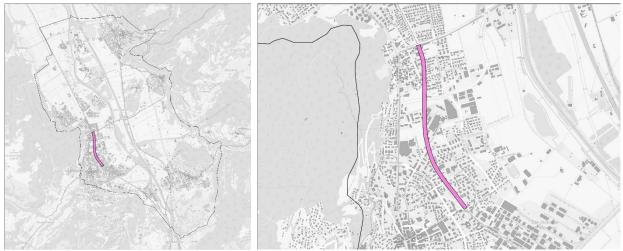
Instances responsables

TPC

Autres instances concernées

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





Mesure

Situation actuelle

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

- Le tracé ne permet pas des vitesses compétitives et présente, notamment sur la traversé 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, etc.);
- L'infrastructure AOMC existante ne permet pas l'augmentation de la cadence envisagée à terme (15' aux heures de pointe) et empêche toute réduction des temps de parcours ;
- Les tracés de l'AOMC et de la ligne du Sud-Léman (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, donc 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 : mise en site propre, avec 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 structurant d'Aigle, amélioration de la stabilité de l'horaire et réduction des temps de parcours;
- 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 en site propre intégral sur le parcours sur territoire valaisan et exploité en signalisation ferroviaire sur l'ensemble du périmètre d'étude (tracé de l'AOMC entièrement en site propre,sans conflits éliminés vec les trafics automobiles, cycles ou piétons).

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 (ou Giovanola) 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 (LCdF). Il est étroitement lié à un certain nombre de mesures du présent projet, notamment la mesure VSR.1. Il est ainsi essentiel qu'un horizon commun (2027) soit maintenu et coordonné.

L'AOMC est la colonne vertébrale de la desserte interne de l'agglomération par les transports publics. La mesure proposée est indispensable à 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 est augmenté par la présence du bus d'agglomération (rabattement sur les 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.

Le calendrier prévisionnel se présente comme suit :

- Mise à l'enquête du nouveau projet : fin 2022 ou 2023
- Début des travaux : fin 2023 ou 2024
- Mise en service de la ligne Plaine (Monthey-Aigle) : fin 2027
- Mise en service de la ligne Vallée (Monthey-Champéry) : fin 2028

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement Mesures mobilité

PA4 : Ms.2, Ms.4, P.MD.B.5, PM.3, TP.3, VSR.1

Mesures d'urbanisation PA3: Ms2, Ms4, Ms5, Ms8, 3.1, 4.1, 7.8, 9.2, 9.3, 9.4, 9.8, 10.3,

PUM.10, PUM.11, PUM.13, PUM.14, PUM.16, PUM.21

Références

Etude mobilité sécurisation du tracé de l'AOMC (Citec, 2020)

Dossier PAP complet pour la sécurisation du tracé de l'AOMC (TPC, 2020-2021)

ChablaisAgglo / Programme de mesures / Mobilité

ARE: 6153.3.060

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

Fiche de documentation

Stratégie *Transport public*

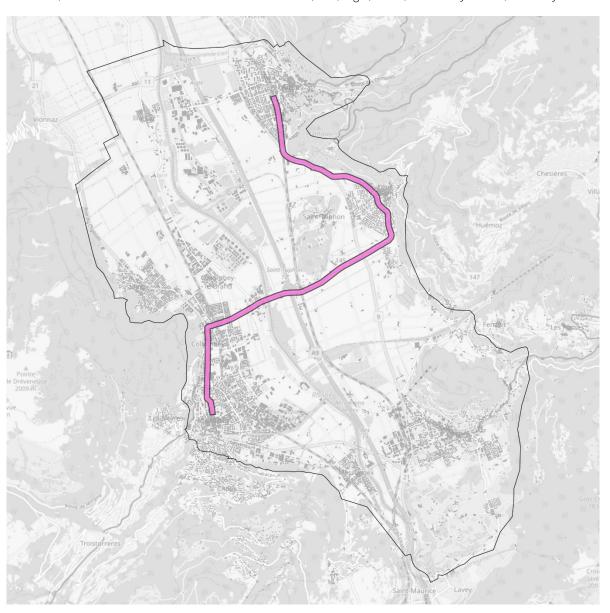
Priorité: A4

Instances responsables

DGMR VD, SDM 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 minutes 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 transports publics 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 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 (en heures de pointe) entre Monthey et Aigle, dont tout une partie offriraient un temps de parcours performant inférieur à ce lui des trains actuels.

Description

Des aménagements spécifiques permettent cette augmentation de cadence. Le nouveau tracé entre Collombey et Monthey (mesure Ms.1), la création et l'amélioration des points de croisements entre Aigle et Collombey, la correction de courbes, l'acquisition d'un matériel plus performant, la suppression de certaines haltes et l'introduction de trains directs rendent possible cette amélioration à la fois quantitative et qualitative de la desserte.

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 des 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 est augmenté par la desserte coordonnée du 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.

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement

Mesures mobilité

Mesures d'urbanisation

PA4: Ms.1, Ms.4, PM.3, TP.2, TP.3 PA3: Ms1, 3.1, 9.2, 9.3, 9.4, 9.5

DD.2, DD.3, PUM.1, PUM.6, PUM.10, PUM.11, PUM.13, PUM.14, PUM.16, PUM.21

Références

Etude augmentation des cadences AOMC (TPC)

ARE: 6153.3.061

Amélioration de la desserte sur les lignes ferroviaires CFF

Fiche de documentation Stratégie *Transport public*

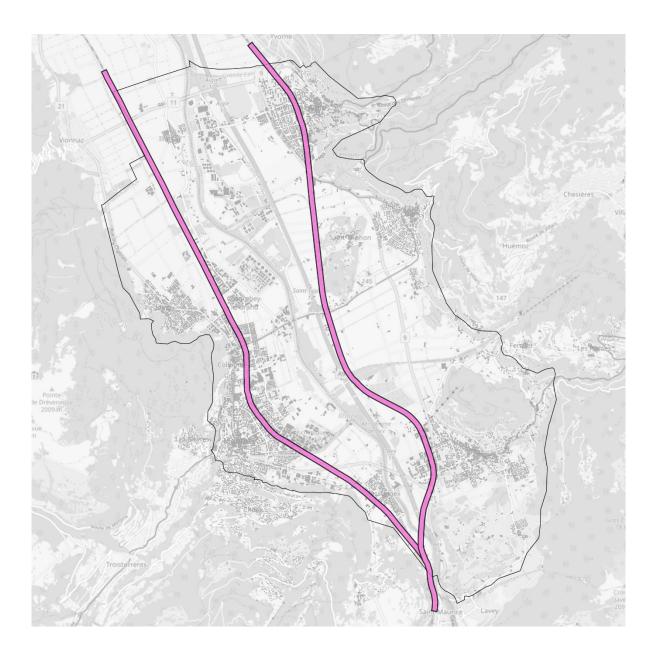
Priorité: AB4

Instances responsables

OFT, CFF, DGMR VD, SDM VS

Autres instances concernées

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



Mesure

Situation actuelle

Sur la ligne du Simplon :

- La gare d'Aigle est desservie par l'offre nationale à raison de deux trains IR par heure, et d'un train RE. Le RER Vaud (cadence 30min depuis décembre 2020) est quant à lui prolongé jusqu'à Aigle depuis décembre 2020.
- La ligne RE est aujourd'hui prolongée jusqu'à Saint-Maurice, avec desserte des gares d'Aigle et de Bex;
- La gare de Bex n'est plus desservie par l'IR mais par le RE à raison d'un train par heure (demi-heure en heures de pointe).

Sur la ligne du Sud-Léman:

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

Objectifs

- Améliorer l'accessibilité ferroviaire de l'agglomération depuis les régions voisines (y compris la France et la Riviera) 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 par des RE offrant une bonne qualité de correspondance à Vevey et/ou Lausanne ;
- Renforcer la contribution des lignes ferroviaires CFF à la desserte de l'agglomération.

Description

- Le RER Vaud est prolongé à certaines heures vers Bex et St-Maurice grâce au nouveau matériel progressivement engagé dès 2020 ;
- La gare d'Aigle et celle de Bex seront desservies par un deuxième RE à l'horizon 2035 ;
- La cadence du RER Valais|Wallis de la ligne Saint-Gingolph Saint-Maurice passe à la demi-heure vers 2026/2028 sur l'ensemble du parcours.

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

- Revitalisation du Sud-Léman par la liaison ferroviaire avec la France notamment ;
- Liaison avec l'ensemble des pôles urbains de l'arc lémanique et avec St-Maurice à partir d'Aigle et Bex ;
- Liaison avec le Bas-Chablais à partir d'Aigle, Bex, Massongex, Monthey, Collombey;
- A long terme (horizon PRODES 204X au plus tôt), une connexion entre les lignes ferroviaires du Sud-Léman et du Simplon sont envisageables. Il convient d'intégrer les alignements y relatifs pour les préserver.

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 (Ms.6) et aux Perraires (Ms.7).

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement Mesures mobilité

- PA4 : Ms.6, Ms.7, PM.2, PM.4, TP.2

Mesures d'urbanisation PA3: Ms6, Ms7, 3.1, 9.1, 9.2, 9.3, 9.4, 9.6, 9.7, 9.8

DD.2, DD.3, PUM.1, PUM.4, PUM.7, PUM.8, PUM.9, PUM.10, PUM.12, PUM.13, PUM.14, PUM.15, PUM.16, PUM.18, PUM.21, PAI.2, PAI.3, PAI.4

Références

Projet d'offre pour l'étape d'aménagement 2035 des chemins de fer à voie normale (OFT, 2020)

Synthèse des principaux changements de l'horaire 2021 (DGMR, 2020)

Augmentation des cadences pour les trains de montagne (AL, ASD, AOMC, BVB)

Fiche de documentation

Stratégie Transport public

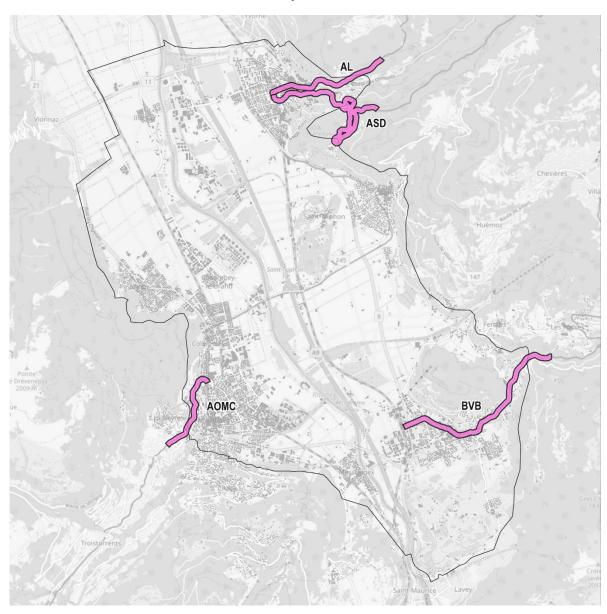
Priorité : BC4/C3

Instances responsables

OFT, DGMR VD, SDM VS

Autres instances concernées

TPC, Aigle, Bex, Leysin, Ollon, Ormont-Dessous, Ormont-Dessus, Gryon



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

Les mesures ci-après ont été acceptées pour l'étape d'aménagement PRODES 2035 :

- AOMC: Cadence semi-horaire introduite entre Monthey et Champéry aux heures de pointe;
- AL : Terminus à Leysin déplacé à la station avale du téléphérique et offre densifiée aux heures de pointe à la cadence semi-horaire.

L'augmentation des cadences des autres lignes devra faire l'objet d'études complémentaires en vue d'une demande pour la prochaine étape d'aménagement PRODES si nécessaire.

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement Mesures mobil	ité
- PA4 : Ms.1, Ms.2.	PM 2 TP 2
Mesures d'urbanisation PA3 : Ms1, Ms2, 3	•
Indirecte	9.4, 9.4, 9.6

Références

Etape d'aménagement 2035 : projets et utilité (OFT, 2019)

CFF

Passage dénivelé à la gare CFF de Monthey

ARE: 6153.3.063

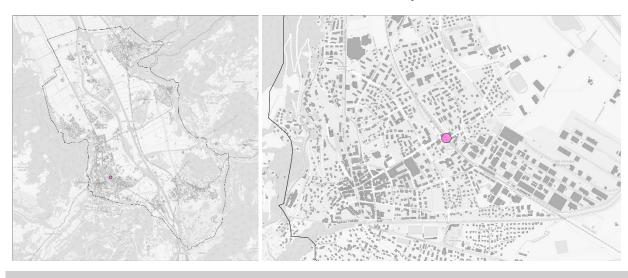
Fiche de documentation
Stratégie *Transport public*

Priorité: A4/A3

Instances responsables

Autres instances concernées

OFT, SDM 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 dénivellé sous les voies CFF pour les modes doux, avec connexion au quai 2. Cet aménagement est naturellement lié avec le projet de réaménagement complet de la gare (mesure 9.2 du PA3). Il 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.

Le passage à niveau routier non repourvu est intégré au schéma directeur des circulations des deux communes. La coordination est ainsi assurée et le réseau routier futur a été étudié pour que le fonctionnement global soit assuré (notamment avec le nouveau barreau routier RC112, mesure CR.1 du présent PA4).

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement

_

Mesures d'urbanisation

PUM.16

Mesures mobilité

PA4: CR.1, Ms.1, Ms.2, Ms.3, Ms.4, MD.8, PM.1, TP.2

PA3: Ms1, Ms3, Ms4, 3.1, 4.1, 7.8, 9.2, 9.3, 10.3

Halte CFF Clos-Donroux / Giovanola

Fiche de documentation Stratégie *Transport public*

Priorité: C4/B3

Instances responsables

CFF

Autres instances concernées

OFT, SDM VS, Collombey-Muraz, 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 potentiel 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 (quartier des Dailles/Vergers notamment).

Le projet de nouveau tracé AOMC (mesure Ms.1) prévoit la création vers 2026/2027 d'une halte AOMC à la hauteur de ces nouveaux quartiers urbains (halte Giovanola).

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 tous modes (MD, TP et routière) sera réalisée sous le quartier Clos-Donroux (mesure CR.1).

Objectifs

- Créer éventuellement à long terme 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/emplois 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. La création de cette halte, ainsi que de la halte Le Grand, renforcera la fonction de la ligne CFF comme desserte ferroviaire structurante de l'agglomération.

Ce projet n'a pas été retenu dans l'étape d'aménagement PRODES 2035. Il pourrait faire l'objet d'une demande pour l'étape d'aménagement 204X, voire 205X.

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement

_

Mesures d'urbanisation

PUM.10, PUM.13, PUM.14, PUM.21

Mesures mobilité

PA₄: CR.1, Ms.1, Ms.2, Ms.3, MD.8, PM.1, P.MD.B.5, TP.2

PA₃: Ms₁, Ms₃, 3.1, 4.1, 7.8, 9.3,

Halte CFF de Collombey-Le-Grand

Fiche de documentation Stratégie *Transport public*

Priorité: A4/B3

Instances responsables

CFF-Infrastructure, RegionAlps

Autres instances concernées

OFT, SDM VS, Collombey-Muraz





Mesure

Situation actuelle

Le secteur Le Grand entre Collombey-le-Grand et Muraz est identifié comme site stratégique, mais ne bénéficie pas aujourd'hui d'une desserte transports publics de qualité. Il est notamment situé à proximité de la zone industrielle de Collombey-le-Grand.

Avec le renforcement envisagé des cadences du RER – Valais|Wallis sur la ligne CFF enrtre St-Maurice, et Collombey-Le Grand (cadence 30' systématique), ainsi qu'entre Collombey-Le Grand et St-Gingolph (cadence 30' en HdP, cadence horaire en périodes creuses), des trains passeront toutes les demi-heures à cet endroit.

Objectifs

- Connecter la moitié Nord du territoire urbanisé de Collombey-Muraz et en particulier du site Le Grand à une offre ferroviaire du RER Valais|Wallis particulièrement performante;
- 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.

La création de cette halte renforcera la fonction de la ligne CFF comme desserte ferroviaire structurante de l'agglomération. Cette halte devra 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). Des rabattements modes doux seront aussi possibles via la mesure MD9 du PA2.

Ce projet est intégré dans les mesures inscrites dans PRODES 2030 (mesure c3 de l'étape d'aménagement 2035), de plus, la réalisation anticipée a été accptée par l'OFT et sera financée par les moyens prévus au fonds fédéral FIF.

Les études d'avant-projet sont achevés

Les éudes de détail vont démarrer en coordination étroite avec les CFF, dès fin 2021 ou début 2022

Mise à l'enquête fin 2022 au plus tôt

Mise en service vers 2025/2027 au plus tôt

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement

_

Mesures d'urbanisation

PUM.12, PAI.3, PAI.4

Mesures mobilité

PA4: Ms.3, MD.8, PM.4, TP.2

PA3: Ms1, Ms3, 3.1, 6.2, 9.6

3.2 Capacité des routes - |CR|

ChablaisAgglo / Programme de mesures / Mobilité

Nouveau barreau routier RC112 sous les voies CFF

CR.1 Capacité des routes / route de délestage

ARE: 6153.3.102 Mobilité douce

Stratégie Transport individuel motorisé

Priorité : A4/A3 Coûts : 15'700'000.-

Instances responsables

Autres instances concernées

Monthey; TPC SDM VS, CFF, OFT,

Mesure

Situation actuelle

Actuellement la route cantonale RC112 de Clos-Donroux permet de relier la zone commerciale de Collombey-Muraz au centre de Monthey. Elle franchit la ligne CFF à niveau.

La suppression du passage à niveau est rendue indispensable par le nouveau tracé du chemin de fer AOMC, prévoyant une halte TPC à la hauteur de ce franchissement. Avec l'augmentation du passage des trains (offre RegionAlps : 2 trains/heure et sens (cadence 30') et AOMC : 4 à 6 trains/heure et sens (cadence 30' + renforts HdP entre Aigle et Monthey et 2 à 4 trains/heure/sens entre Monthey et le Val d'Illiez), le maintien d'un passage à niveau n'est pas viable en termes de fluidité du trafic routier et des transports publics, respectivement de sécurité globale (notamment pour les modes doux). Le passage à niveau de l'avenue de la Gare (à Monthey) sera également supprimé.

Objectifs

- Maintenir une liaison routière entre le centre de Monthey et la zone commerciale de Collombey-Muraz et éviter les reports de trafic trop importants ;
- Créer une nouvelle liaison modes doux est-ouest sécurisée en franchissement des voies ferrées.

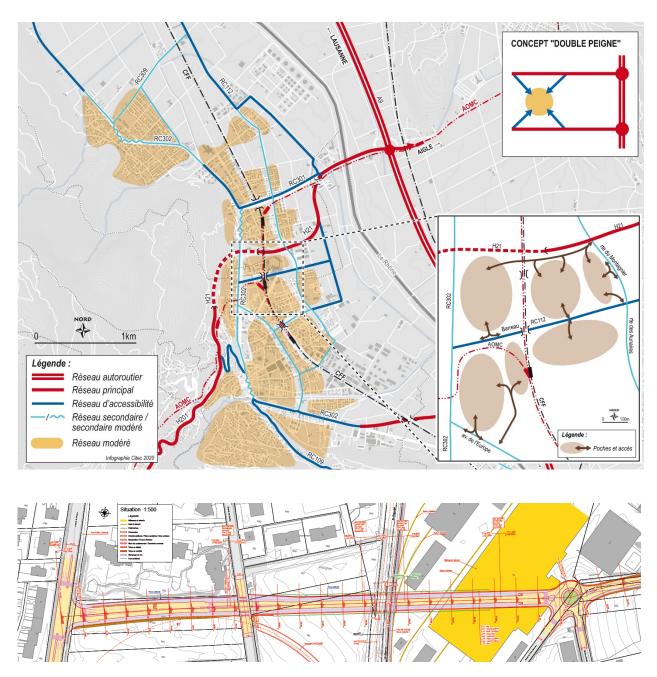
Description

Dans le cadre du projet de sécurisation de l'AOMC, ce projet de barreau routier a été identifié comme indispensable (et ce pour tous les modes de transport) dans la procédure PAP actuellement en cours de finalisation par les TPC. Le projet est prévu d'être construit en deux phases :

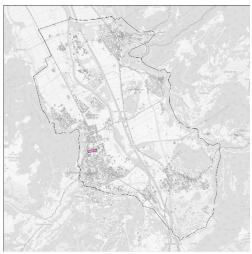
- Phase 1 : construction du barreau partiel depuis le chemin de l'Arche jusqu'au chemin des Dailles, avec un passage inférieur sous les voies ferrées ;
- Phase 2 : construction du tronçon manquant entre le chemin des Dailles et la RC302 et suppression de l'accès Sud au chemin des Dailles afin de disposer d'un barreau complet.

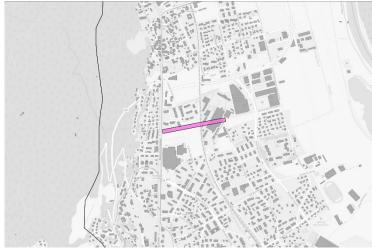
Le projet de barreau RC112 respecte le concept d'accessibilité défini entre 2018 et 2020 par les deux communes et l'Etat du Valais (figure ci-dessous) et permet d'éviter des reports de trafic trop importants sur les autres parallèles d'entrées de villes, ainsi qu'une saturation complète des carrefours (aussi dû à la suppression du passage à niveau de la gare de Monthey). Le nouveau barreau permet d'assainir la situation sur les autres axes d'entrée en ville (Monthéolo notamment avec une baisse de 8'000 vhc/j, le centre de Collombey également). Il permet donc de réduire les nuisances dans les quartiers résidentiels et sur les axes non adaptés à de telles charges de trafic. Il est prévu sur ce réseau d'accessibilité un trafic journalier moyen de 7'000 à 10'500 vhc/j pour le nouveau barreau routier à l'horizon 2036. Le projet prévoyant également des trottoirs et des pistes cyclables bidirectionnelles, il offre une nouvelle perméabilité Ouest-Est dans ce secteur qui en manque (axe modes doux préférentiel sur réseau routier du plan directeur mobilité douce). De plus, il offre un nouveau potentiel de desserte au réseau de bus d'agglomération.

Ce projet est également à lier avec le réaménagement prochain de la RC302 (mesure VSR.1 du présent projet) mais aussi avec le projet de route de contournement nord de Monthey (en cours de construction). Cette nouvelle route de contournement ainsi que le barreau routier RC112 permettent en effet de décharger la RC302 afin d'améliorer les espaces de vie de Monthey et Collombey.



Sources: Schéma directeur des circulations de Monthey-Collombey-Muraz (Citec) et extrait de plan de situation (Soller





Objectifs stratégiques

N°9: réduire le transit à l'intérieur de l'agglomération et en particulier des centralités

N°10 : pacifier les hyper-centres de localité

N°18: densifier, qualifier et sécuriser de manière différenciée les infrastructures piétonnes et cyclables intra-localités

N° 25 : réduire les nuisances sur l'environnement urbain, en particulier les émissions sonores

Opportunité et Utilité principale

Le projet accroît la sécurité du trafic en supprimant les passages à niveau ; il offre également un itinéraire direct et sécurisé pour les modes doux (pistes cyclables). Il réduit les atteintes à l'environnement et permet de mettre en valeur l'espace public des axes routiers parallèles allégés et non aménagés pour supporter ces charges. Il améliore également les perméabilités modes doux.

Besoin d'action principal : Maîtrise du TIM

Tout en permettant d'améliorer la sécurité générale du trafic (suppression du passage à niveau), cette mesure permet de réduire les nuisances dans les quartiers résidentiels et sur les autres axes d'entrée en ville.

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Etude de projet : en cours - Non concerné

Début des travaux : 2024 Etat de la planification : 2

Mise en service : 2028

Financement

Coûts estimés : 15'700'000.
Demande de cofinancement : oui, ce montant concerne la partie du barreau routier qui n'est pas finançable par les

moyens issus des fonds fédéraux prévus pour le projet de

Etat de l'intégration dans le plan directeur

sécurisation de l'AOMC

Cantons : à définir Communes : à définir

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement

ENV

PA4: Ms.1, Ms.2, Ms.3, Ms.6, P.GT.A.3, VSR.1

Mesures d'urbanisation

PA₃: MS₁, MS₆, 1.5, 4.1, 9.3

Mesures mobilité

DD.4, PUM.10, PUM.11, PUM.13, PUM.14, PUM.21

Protection de l'environnement

Mesure avec un impact ou qui est concernée par les éléments suivants :

☑ Environnement gris : OPAir / OPB / OSites

☐ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

☐ Dangers naturels

☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA

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

Références

Schéma directeur des circulations de Monthey et Collombey-Muraz (Citec, 2020)

Rapport d'impact sur l'environnement du nouveau barreau RC112 (Citec, 2020)

Rapport technique nouveau barreau routier RC112 (CIMON, 2020)

Plans de situation nouveau barreau routier RC112 (CIMON, 2020)

Etude mobilité sécurisation du tracé de l'AOMC (Citec, 2020)

3.3 Gestion de la mobilité - |GM|

ChablaisAgglo / Programme de mesures / Mobilité

GM.1

Plans de mobilité pour les employés des services publics

Fiche de documentation

ARE: 6153.3.052

Stratégie Transport individuel motorisé

Priorité: AvE

Instances responsables

Autres instances concernées

Communes

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 poursuivre 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, etc.), instauration du télétravail sur plusieurs jours par semaine, utilisation plus rationnelle des véhicules de service, collaboration avec des services de partage 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, vélos-cargos 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 ou d'une participation à l'achat d'un vélo / vélo électrique, 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 et Collombey-Muraz). Les démarches initiées à Monthey n'ont pas abouti. Une étude globale au niveau de l'agglomération pourrait être une procédure intéressante, même si une étude au niveau de chaque commune paraît le plus réalisable (étant donné les particularités de chaque administration).

Objectifs stratégiques

N°12 : réguler le stationnement de manière coordonnée

N°16: rendre les transports publics plus efficaces, accessibles et attractifs

N°19 : favoriser l'intermodalité modes doux - transports publics

N°27 : réduire les émissions de gaz à effet de serre

N°29 : réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Opportunité et utilité principale

Le projet encourage le report modal par la promotion des modes de transports autres que les véhicules individuels motorisés. Il réduit également les nuisances environnementales en favorisant les modes alternatifs.

Besoin d'action principal : Maîtrise du TIM

Maîtriser de manière volontariste l'utilisation de la voiture pour les déplacements pendulaires et professionnels passe par la mise en œuvre et l'encouragement de plan de mobilité d'administration ou d'entreprise.

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Dès 2020, progressif.

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement Mesures mobilité

CLIM PA4 : GM.2, GM.3, GM.4, GM.7, MD.7, MD.8

Mesures d'urbanisation PA3 : GM4, 3.1, 10.3, 10.4

Indirectes

GM.2

Plans de mobilité pour les entreprises de l'agglomération

Fiche de documentation

ARE: 6153.3.053

Stratégie Transport individuel motorisé

Priorité: AvE

Instances responsables

Autres instances concernées

Communes

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

Un article spécifique à ce sujet devra être instauré dans les règlements communaux. Il est proposé que toute nouvelle entreprise d'une certaine taille (à partir de 50 employés, chiffre à préciser ultérieurement) doivent réaliser 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. Les entreprises déjà existantes seront elles invitées par les communes à envisager la réalisation d'un tel plan (information générale).

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, etc.), conditions d'utilisation plus rationnelles des véhicules de service, collaboration avec avec des services de partage 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, vélos-cargos 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 ou d'une participation à l'achat d'un vélo / vélo électrique, 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.

Objectifs stratégiques

N°12 : réguler le stationnement de manière coordonnée

N°16: rendre les transports publics plus efficaces, accessibles et attractifs

N°19 : favoriser l'intermodalité modes doux - transports publics

N°27 : réduire les émissions de gaz à effet de serre

N°29 : réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Opportunité et utilité principale

Le projet encourage le report modal par la promotion des modes de transports autres que les véhicules individuels motorisés. Il réduit également les nuisances environnementales en favorisant les modes alternatifs.

Besoin d'action principal : Maîtrise du TIM

Maîtriser de manière volontariste l'utilisation de la voiture pour les déplacements pendulaires et professionnels passe par la mise en œuvre et l'encouragement de plan de mobilité d'administration ou d'entreprise.

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Dès 2020, progressif.

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement Mesures mobilité

CLIM PA4 : GM.1, GM.3, GM.4, GM.7, MD.7, MD.8

Mesures d'urbanisation PA3 : GM1, GM4, GM7, 3.1, 10.3, 10.4

Indirectes

GM.3

Politiques de stationnement communales / d'agglomération

Fiche de documentation

ARE: 6153.3.055

Stratégie Transport individuel motorisé

Priorité: AvE

Instances responsables

Autres instances concernées

Communes

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. Enfin, l'offre à disposition et les règles de gestion appliquées dans certaines communes n'incitent pas du tout au report modal (offre conséquente, gratuité, parfois sans limite de temps, etc.). Le stationnement est un levier d'action capital pour amorcer une transition dans les modes de déplacements.

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 secteurs de l'agglomération. Une politique d'agglomération étant difficile à mettre en place, celle-ci peut être substituée par une coordination fine entre les politiques communales.

L'offre, la localisation, la gestion et la tarification du stationnement public sont optimisées de la manière suivante :

- Maîtriser l'offre en diminuant prioritairement l'attractivité de celle-ci aux pendulaires, et ce grâce à une durée de stationnement limitée dans le temps (limite inférieure à la demi-journée de travail). Des exceptions sont possibles pour un nombre prédéfini de vignettes et des critères d'attribution affinés (lieu de domicile et travail, enfants à charge, handicap, etc.);
- Limiter le trafic de recherche de place et encourager l'utilisation préférentielle des parkings en ouvrage ;
- Appliquer des règles de gestion différenciées suivant la typologie de territoire, principalement dans les centres en réduisant la durée du stationnement et en augmentant les tarifs ;
- Eviter le trafic parasite dans les quartiers résidentiels en réduisant l'offre sur voirie. Si nécessaire après analyse, cette offre est réduite au profit du stationnement en ouvrage, de zones de recharges électriques et d'éventuelles solutions de remplacement en périphérie à proximité d'arrêts de transports publics ;
- Coordonner les politiques de stationnement public aux règlements de construction permettant de gérer le stationnement privé (mesure GM.4). 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 règlementation du stationnement privé ;
- 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. Pour les secteurs centraux et bien desservis par les transports publics, des ratios inférieurs pourront être utilisés.

Une étude sur les besoins P+R de la région du Chablais (périmètre plus large que l'agglo) a été notamment lancée en 2021 par Chablais Région, à la suite de l'entrée en vigueur côté Vaud de la stratégie cantonale des interfaces de transports, fixant des lignes directrices pour l'établissement de politiques P+R.

Dans les P+R, l'offre doit être limitée dans les interfaces pour lesquels un rabattement efficace en bus ou en mobilité douce est prévu. De même que pour les vignettes pendulaires, des critères d'octroi des abonnements P+R doivent être introduits en fonction du lieu de domicile et de travail de l'usager, ainsi que de la desserte par les transports publics au domicile, notamment.

Objectifs stratégiques

N°4 : révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée de plusieurs centralités hiérarchisées

N°8 : renforcer la qualité et l'attractivité des zones d'activités

N°12 : réguler le stationnement de manière coordonnée

N°16: rendre les transports publics plus efficaces, accessibles et attractifs

N°27 : réduire les émissions de gaz à effet de serre

N°29 : réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Opportunité et utilité principale

Le projet contribue à l'amélioration des conditions de circulation des transports publics et de la mobilité douce en réduisant les déplacements quotidiens en transport individuel motorisé. Il réduit également l'emprise de la voiture dans l'espace public et permet sa requalification. Il réduit enfin les nuisances environnementales en favorisant les modes de déplacements non polluants.

Besoin d'action principal : Maîtrise du TIM

Maîtriser de manière volontariste l'utilisation de la voiture pour les déplacements (tous motifs) passe obligatoirement par la mise en œuvre de politique volontaristes de stationnement sur fonds publique, tout particulièrement dans les centres urbains où ce besoin d'action se concentre.

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Dès 2020, progressif.

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement

Mesures mobilité

CLIM, ENE 2

Toutes

Mesures d'urbanisation

Toutes

GM.4

ARE: 6153.3.056

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

Fiche de documentation

Stratégie Transport individuel motorisé

Priorité: AvE

Instances responsables

Autres instances concernées

Communes

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 ;
- Adaptation des règlements aux nouveaux comportements et nouvelles formes de mobilité;
- Cohérence entre les règlementations communales du stationnement dans l'agglomération.

Description

L'offre en stationnement est un élément déterminant quant à l'attractivité des transports individuels. Il est donc pertinent, dans l'agglomération, d'adapter au maximum l'offre en stationnement privé à la qualité de desserte en transports publics notamment.

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. Concernant le stationnement vélo, il devra suivre les recommandations de l'OFROU tant au niveau de l'offre à assurer que des conditions de stationnement (pour les habitants comme pour les visiteurs). Une attention particulière devra être apportée aux possibilités de recharge des vélos électriques.

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 parcage des vélos. Elles pourront également intégrer des exigences concernant l'établissement de plans de mobilité d'entreprises (entreprises de plus 50 personnes).

Des dispositions concernant les possibilités de recharge des véhicules électriques devront également être instaurées, dans les garages privés et sur les lieux de travail principalement. De même, des conditions d'aménagement pour le stationnement extérieur devront être respectées pour favoriser la perméabilité des sols.

Il est notamment indispensable que les règlements tiennent compte d'un zonage permettant de définir des ratios inférieurs pour les secteurs centraux et bien desservis par les transports publics. Des minima mais aussi et surtout des maxima pourront être définis dans certaines zones (tout particulièrement en lien avec les activités). Les règlements devront également tenir compte des nouvelles formes d'habitats (éco-quartiers, logements sans voiture), si celles-ci peuvent prouver leur utilisation réduite de la voiture individuelle. Enfin, une complémentarité d'usage avec une offre de stationnement existante peut être proposée par les requérants (mutualisation).

Objectifs stratégiques

N°4 : révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée de plusieurs centralités hiérarchisées

N°8 : renforcer la qualité et l'attractivité des zones d'activités

N°12 : réguler le stationnement de manière coordonnée

N°16: rendre les transports publics plus efficaces, accessibles et attractifs

N°17 : développer un réseau de mobilité douce performant pour la mobilité quotidienne, également adapté à la mobilité de loisirs lorsque justifié

N°27 : réduire les émissions de gaz à effet de serre

N°29 : réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Opportunité et utilité principale

Le projet contribue à l'amélioration des conditions de circulation des transports publics et de la mobilité douce en réduisant les déplacements quotidiens en transport individuel motorisé. Il réduit également l'emprise de la voiture dans l'espace public et permet sa requalification. Il réduit enfin les nuisances environnementales en favorisant les modes de déplacements non polluants.

Besoin d'action principal : Maîtrise du TIM

Maîtriser de manière volontariste l'utilisation de la voiture pour les déplacements (tous motifs) passe obligatoirement par la mise en œuvre de politique volontaristes de stationnement sur fonds privé, tout particulièrement en lien avec les activités (moins en lien avec les logements).

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Dès 2020, progressif.

Besoin de coordination

Mesures paysage,	nature et envi	ironnement	Mesures mobilité

ENE 2, CLIM PA4 : GM.1, GM.2, GM.4, GM.6, TP.2, MD.7, MD.8

Mesures d'urbanisation PA3: Ms2, Ms3, GM2, GM4, GM7, 3.1

Toutes

GM.5

Intégration tarifaire des transports publics

ARE: 6153.3.057

Fiche de documentation
Stratégie *Transport public*

Priorité: AvE

Instances responsables

Autres instances concernées

Communes TPC, DGMR VD, SDM VS

Mesure

Situation actuelle

Aujourd'hui, la tarification des transports publics n'est pas unifiée entre les communes et les deux cantons, et ce malgré la mise en service récente du réseau de bus d'agglomération. Toutefois, il convient de rappeler que l'intégration des trois communes vaudoises de l'agglomération dans la communauté tarifaire Mobilis est actée depuis décembre 2016, alors qu'il n'existe pas de communauté tarifaire côté valaisan.

Objectifs

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

Description

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.

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, sous la forme de zones tarifaires. 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 ainsi que le réseau de bus d'agglomération justifient notamment une tarification pleinement intégrée.

Cette intégration doit être assurée également avec les régions voisines, et en particulier avec la tarification Mobilis appliquée sur la quasi-totalité du canton de Vaud 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, 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 vélostations, les P+R, l'auto partage, pass touristiques, promotion auprès des entreprises, transport du vélo sur certaines liaisons, etc.

Objectifs stratégiques

N°12 : réguler le stationnement de manière coordonnée

N°16: rendre les transports publics plus efficaces, accessibles et attractifs

N°19 : favoriser l'intermodalité modes doux - transports public

Opportunité et utilité principale

Le projet contribue à la promotion des transports publics et donc au report modal.

Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.

Réduction de l'utilisation des ressources.

Besoin d'action principal : Poursuite du développement des TP

Rendre les transports publics plus attractifs et accessibles passe également par des facilités à l'attention des usagers, une unification tarifaire y contribue.

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

2021-2022

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement Mesures mobilité

CLIM PA₄: GM.1, GM.2, TP.2, MD.8

Mesures d'urbanisation PA3 : GM1, GM2, 3.1, 10.3

Toutes

GM.6

Stationnement pour vélos dans les entreprises et les équipements privés

ARE:6153.3.057

Fiche de documentation

Stratégie Mobilité douce

Priorité: AvE

Instances responsables

Autres instances concernées

Communes

_

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

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.

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 (mesure GM.2), 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 (mesure GM.3, intégration de dispositions concernant le dimensionnement et l'aménagement des vélos, en conformité avec la législation vaudoise et avec les préconisations des normes VSS et OFROU dans ce domaine).

Objectifs stratégiques

N°12 : réguler le stationnement de manière coordonnée

N°27 : réduire les émissions de gaz à effet de serre

N°29 : réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Opportunité et utilité principale

Le projet encourage le report modal par la promotion des modes de transports autres que les véhicules individuels motorisés. Il réduit également les nuisances environnementales en favorisant les modes alternatifs.

Besoin d'action principal : Renforcement du réseau MD

Favoriser le vélo comme mode de déplacement à part entière passe également par la qualité de l'infrastructure pour son stationnement à destination sur son lieu de travail.

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Dès 2020, progressif.

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement

ENE 2, CLIM

Mesures d'urbanisation

Toutes

Mesures mobilité

PA₄: GM.2, GM.4, GM.7

PA₃ : GM₂, GM₅

GM.7

Communication et promotion d'agglomération en faveur du vélo

Fiche de documentation Stratégie *Mobilité douce*

Priorité: AvE

Instances responsables

Autres instances concernées

Communes

Mesure

Situation actuelle

Les déplacements pendulaires effectués en vélos notamment sont de plus en plus nombreux sur le territoire de l'agglomération. Toutefois, à l'instar de la promotion des transports publics par exemple, la promotion du vélo fait parfois défaut. Pourtant, les habitudes de mobilité sont parfois aussi culturelles et il est nécessaire d'agir là-dessus également et pas uniquement sur les infrastructures. De plus, la région accueille l'UCI est peut ainsi valoriser cela par un marketing territorial cohérent en faveur du vélo.

Objectifs

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

Description

La promotion de la mobilité douce au sein de l'agglomération permet d'augmenter le report modal pour les déplacements quotidiens tout en réduisant le trafic des véhicules individuels motorisés. Le schéma directeur cyclable d'Aigle traite notamment cette question à l'échelle de sa commune.

Les mesures de promotion proposées sont les suivantes (non exhaustif) :

- Communication des itinéraires cyclables préférentiels sous la forme d'une carte vélo de l'agglomération et de zooms pour chacune des communes. Ces itinéraires préférentiels peuvent également être communiqués via une application de guidage GPS, plus simple à utiliser avec un smartphone en roulant. L'objectif serait de décliner ces itinéraires en fonction du public cible et de communiquer sur les temps de parcours afin de mettre en valeur la force du vélo sur les courtes distances;
- Création d'une page internet sur le site de l'agglomération en lien avec le vélo et toutes les informations utiles : nouvelles infrastructures, législation vélos électriques, services existants, stationnement à disposition, localisation des magasins de vélo, etc. ;
- Mise en place de panneaux informatifs et ludiques sur le réseau de voies vertes et dans les zones de stationnement des gares ;
- Organisation d'évènements en faveur du vélo dans les communes de l'agglomération, parmi lesquels : bourse aux vélos, journées de mobilité, cours pour vélos électriques, etc. ;
- Mise en place d'actions au niveau scolaire, afin de promouvoir ce mode de déplacement dès l'enfance : mise en place de ligne de vélobus, cours vélos pour enfants, aménagement de structures ludiques près des écoles.

Objectifs stratégiques

N°17 : développer un réseau de mobilité douce performant pour la mobilité quotidienne, également adapté à la mobilité de loisirs lorsque justifié

N°27 : réduire les émissions de gaz à effet de serre

N°29 : réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Opportunité et utilité principale

Le projet encourage le report modal par la promotion des modes de transports autres que les véhicules individuels motorisés. Il réduit également les nuisances environnementales en favorisant les modes alternatifs.

Besoin d'action principal : Renforcement du réseau MD

Favoriser le vélo comme mode de déplacement à part entière passe également par la qualité de l'information et les campagnes promotionnelles.

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

2022-2023

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement Mesures mobilité

CLIM PA4 : GM.1, GM.2, GM.4, GM6, MD.VV

Mesures d'urbanisation PA3 : GM1, GM2, GM5, GM7

Indirectes

3.4 Gestion du trafic - |GT|

ChablaisAgglo / Programme de mesures / Mobilité

P.GT.A

Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales

Gestion du trafic

Stratégie *Transport public*

Priorité: A4

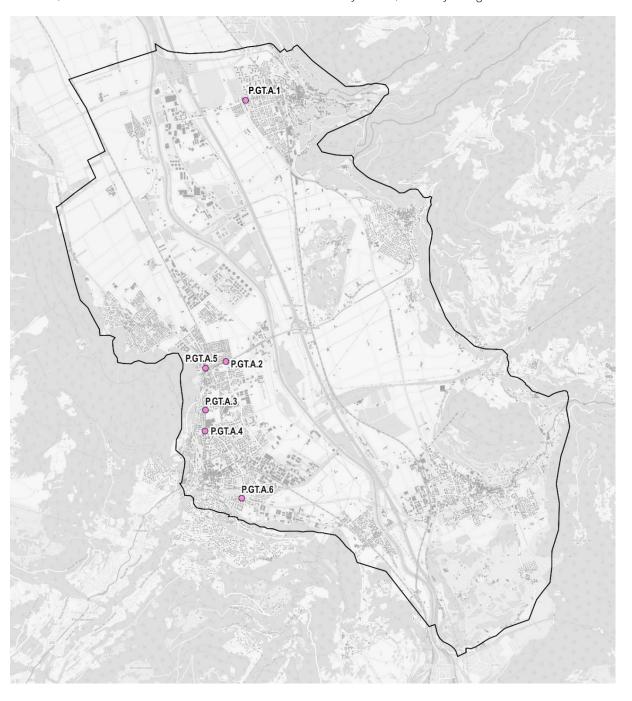
Coûts :6'000'000.-

Instances responsables

SDM VS, DGMR VD

Autres instances concernées

Collombey-Muraz, Monthey et Aigle



Description

Afin de produire un effet substantiel et complet, les mesures de gestion du trafic doivent être mises en œuvre conjointement. Certaines mesures sur des axes d'entrée et de distribution à Monthey ont déjà été identifiées en priorité A dans les précédentes générations. Il convient désormais d'affiner encore la gestion des axes en entrée de villes à Monthey et Collombey, mais également à Aigle. En effet, le diagnostic a fait état de lacunes sur certains axes concernant la progression des bus et la maîtrise du trafic individuel motorisé.

Le présent paquet de mesures découle donc de ces états de fait et met l'accent sur des mesures ponctuelles (contrôles d'accès par régulation) ou linéaires (modification du plan des voies aux carrefours) permettant de réduire l'attractivité du trafic motorisé au profit des bus notamment. Il propose à Monthey et Collombey une gestion globale du contrôle d'accès développé dans le schéma directeur des circulations des deux communes.

Mesure partielle : Contrôle d'accès carrefour du Pautex à Aigle

P.GT.A.1 Mesure 1.4 du PA3 (B)

100'000 .- Code ARE 6153.3.004

Description et objectifs

La progression des bus d'agglomération à Aigle pourrait être améliorée notamment par la mise en place d'une régulation favorisant leur circulation. Le carrefour régulé en entrée de ville au croisement entre la rte d'Evian et la rte de Transit (carrefour du Pautex) en fait notamment partie. Afin de créer un axe d'entrée en ville facilité pour les bus et pour les vélos, la régulation du carrefour, la détection et le plan des voies sont adaptés. La priorité est donnée aux bus lors de leur passage, et un feu vélo est spécifiquement mis en place sur la rte d'Evian afin de renforcer cet itinéraire cyclable prévu comme structurant en sécurisant la traversée de la rte de Transit.

Objectifs stratégiques

N°10 : Pacifier les hyper-centres de localité

N°16: Rendre les transports publics plus efficaces, accessibles et attractifs

N°17 : Développer un réseau de mobilité douce performant pour la mobilité quotidienne, également adapté à la mobilité de loisirs lorsque possible.

Mesure partielle : Contrôle d'accès carrefour du Montagnier à Collombey

P.GT.A.2

1'450'000 .-

Description et objectifs

Les axes d'entrée de ville de Monthey et Collombey souffrent de charges de trafic importantes (25'000 vhc/j à l'est de Boeuferrant en 2020 et 10'000 vhc/j pour la RC301 à l'ouest par exemple). Dans son schéma directeur des circulations, une des mesures permettant de réduire l'attractivité des entrées de ville pour les TIM (et de favoriser davantage encore l'utilisation de l'autoroute) réside dans la mise en place de contrôle d'accès (tout particulièrement aux carrefours entre réseau principal et réseau d'accessibilité). Le réaménagement du carrefour du Montagnier prévu dans le cadre de la sécurisation de l'AOMC doit permettre de gérer le trafic motorisé tout en favorisant la circulation des bus. Ce point de croisement doit aussi être sécurisé pour les traversées modes doux.

Objectifs stratégiques

N°10 : Pacifier les hyper-centres de localité

N°16: Rendre les transports publics plus efficaces, accessibles et attractifs

Mesure partielle : Contrôle d'accès carrefour RC302/RC112 à Monthey

P.GT.A.3

100'000 .-

Description et objectifs

Les axes d'entrée de ville de Monthey et Collombey souffrent de charges de trafic importantes (10'000 vhc/j pour la RC301 à l'ouest de Boeuferrant par exemple). Dans son schéma directeur des circulations, une des mesures permettant de réduire l'attractivité des entrées de ville pour les TIM (et de favoriser davantage encore l'utilisation de l'autoroute) réside dans la mise en place de contrôle d'accès (tout particulièrement aux carrefours entre réseau principal et réseau d'accessibilité). Le nouveau barreau routier de la RC112 (mesure CR.1) se branchera à la RC301 via un carrefour à feux. La régulation de ce carrefour doit permettre de prioriser les bus et orienter le trafic motorisé, étant donné la fonction de réseau d'accessibilité du nouveau barreau. La voie verte prévue le long de la RC302 devra également être intégrée dans la programmation. Cette mesure partielle est liée à la mesure VSR.1 de réaménagement routier, mais elle est traitée à part étant donné sa typologie de gestion du trafic.

Objectifs stratégiques

N°10 : Pacifier les hyper-centres de localité

N°16: Rendre les transports publics plus efficaces, accessibles et attractifs

N°17 : Développer un réseau de mobilité douce performant pour la mobilité quotidienne, également adapté à la mobilité de loisirs lorsque possible

Mesure partielle : Contrôle d'accès carrefour RC302/av. de l'Europe à Monthey

P.GT.A.4

1'450'000 .-

Description et objectifs

Les axes d'entrée de ville de Monthey et Collombey souffrent de charges de trafic importantes (14'000 vhc/j en 2020 pour la RC302 en entrée de Collombey). Dans son schéma directeur des circulations, une des mesures permettant de réduire l'attractivité des entrées de ville pour les TIM (et de favoriser davantage encore l'utilisation de l'autoroute) réside dans la mise en place de contrôle d'accès (tout particulièrement aux carrefours entre réseau principal et réseau d'accessibilité). Le réaménagement du carrefour RC302 / av. de l'Europe (dû à la suppression des voies AOMC) et la redistribution du trafic dans le secteur nécessite une régulation adaptée permettant également de prioriser les bus. La voie verte prévue le long de la RC302 devra également être intégrée dans la programmation. Cette mesure partielle est liée à la mesure VSR.1 de réaménagement routier, mais elle est traitée à part étant donné sa typologie de gestion du trafic.

Objectifs stratégiques

N°10 : Pacifier les hyper-centres de localité

N°16: Rendre les transports publics plus efficaces, accessibles et attractifs

Mesure partielle : Contrôle d'accès carrefour RC301/RC302 à Collombey

P.GT.A.5 Mesure 1.5 du PA3 (A)

1'550'000 .- Code ARE 6153.3.005

Description et objectifs

Les axes d'entrée de ville de Monthey et Collombey souffrent de charges de trafic importantes (14'000 vhc/j en 2020 pour la RC302 en entrée de Collombey). Dans son schéma directeur des circulations, une des mesures permettant de réduire l'attractivité des entrées de ville pour les TIM (et de favoriser davantage encore l'utilisation de l'autoroute) réside dans la mise en place de contrôle d'accès (tout particulièrement aux carrefours entre réseau principal et réseau d'accessibilité). Le réaménagement du giratoire RC301/RC302 doit permettre de gérer le trafic motorisé tout en favorisant la circulation des bus. La voie verte prévue le long de la RC302 devra également être intégrée dans la programmation. Cette mesure partielle est liée à la mesure VSR.1 de réaménagement routier, mais elle est traitée à part étant donné sa typologie de gestion du trafic.

Objectifs stratégiques

N°10 : Pacifier les hyper-centres de localité

N°16: Rendre les transports publics plus efficaces, accessibles et attractifs

N°17 : Développer un réseau de mobilité douce performant pour la mobilité quotidienne, également adapté à la mobilité de loisirs lorsque possible

Mesure partielle : Contrôle d'accès carrefour Simplon/Europe à Monthey

P.GT.A.6

1'350'000 .-

Description et objectifs

Les axes d'entrée de ville de Monthey et Collombey souffrent de charges de trafic importantes (17500 vhc/j en 2020 pour l'av. du Simplon). Dans son schéma directeur des circulations, une des mesures permettant de réduire l'attractivité des entrées de ville pour les TIM (et de favoriser davantage encore l'utilisation de l'autoroute) réside dans la mise en place de contrôle d'accès (tout particulièrement aux carrefours entre réseau principal et réseau d'accessibilité). Le réaménagement du giratoire av. du Simplon / av. de l'Europe doit permettre de gérer le trafic motorisé tout en favorisant la circulation des bus. Ce point de croisement doit aussi être sécurisé pour les traversées modes doux.

Objectifs stratégiques

vN°10 : Pacifier les hyper-centres de localité

N°16: Rendre les transports publics plus efficaces, accessibles et attractifs

3.5 Valorisation / sécurité de l'espace routier - |VSR|

ChablaisAgglo / Programme de mesures / Mobilité

Réaménagement de la route cantonale entre Collombey et

VSR.1

Valorisation / sécurité de l'espace routier

ARE:

Mobilité douce 6153.3.014/036/037

Transports publics

Stratégie Mobilité douce

Priorité: A4/B3 Coûts: 17'000'000.-

Instances responsables

Autres instances concernées

SDM VS Monthey, Collombey-Muraz

Mesure

Situation actuelle

L'axe av. de France - rte de Collombey - rte des Dents-du-Midi est l'un des plus chargés de l'agglomération (entre 11'000 et 14'000 vhc/j suivant les sections, données 2020). L'aménagement très routier, favorise les vitesses excessives au détriment de la sécurité des usagers modes doux. La perméabilité transversale de cet axe pour les piétons et cyclistes est également mauvaise. L'effet de coupure spatiale et fonctionnelle est important. En traversée de Collombey, la voie ferrée est intégrée à la route (site mixte), péjorant la sécurité. Le projet de déplacement (et d'enfouissement partiel) du tracé du chemin de fer AOMC libérera une emprise le long de cet axe, qui peut être mis à profit pour réaliser un aménagement généreux pour les modes alternatifs, ainsi que la qualité de l'espace public.

Objectifs

- Créer un axe d'entrée en ville structurant, sûr et confortable pour tous les usagers ;
- Améliorer le confort des cyclistes et des piétons ;
- 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 un accès contrôlé du trafic automobile à destination du centre-ville (contrôle d'accès);
- Reporter une partie du trafic de transit sur l'autoroute (mise en œuvre du schéma de circulation) ;
- Assurer la perméabilité transversale des avenues ;
- Inscrire ces axes dans un maillage vert à l'échelle de l'agglomération ;
- Améliorer la qualité environnementale des localités ;
- Créer une arborisation forte et structurante, permettant de mettre en œuvre les principes de la « Nature en ville » et d'accroître la qualité paysagère et l'attractivité du boulevard urbain.

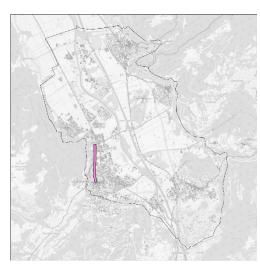
Description

L'axe de Collombey à Monthey est réaménagé en boulevard urbain et valorise le déplacement du tracé AOMC. 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 sur une voie verte généreuse. Les principes de voies vertes en site urbain développés dans la fiche MD.VV peuvent pleinement être mis en œuvre. Les cheminements et traversées piétons sont sécurisés.

Du point de vue urbain en traversée de Collombey, la route est « intégrée » à l'espace public, signifiant à l'automobiliste qu'il est invité à traverser le village en respectant les autres usagers.

Bien que le trafic motorisé ne soit pas exclu de cette avenue, il n'est désormais plus favorisé (réduction des gabarits, réduction éventuelle des limitations de vitesse) afin de réduire le transit par cet itinéraire. Les bus d'agglomération s'arrêtent sur voirie. Lorsque cela est possible (gabarit à disposition), ils bénéficient de voies d'accès prioritaires ainsi que de contrôles d'accès (régulation) aux abords des carrefours structurants. Le détail de l'aménagement doit être précisé dans le cadre d'un mandat d'études parallèles initié début 2021 par le Canton du Valais et les deux communes.

Cette liaison emprunte en partie un itinéraire IVS. Une coordination est assurée afin de conserver ce patrimoine particulier.





Objectifs stratégiques

N°4 : révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée de plusieurs centralités hiérarchisées

N°9 : réduire le transit à l'intérieur de l'agglomération et en particulier des centralités

N°10 : pacifier les hyper-centres de localité

 ${f N^o16}$: rendre les transports publics plus efficaces, accessibles et attractifs

N°17 : développer un réseau de mobilité douce performant pour la mobilité quotidienne, également adapté à la mobilité de loisirs lorsque justifié

 N° 22 : protéger et restaurer les valeurs naturelles et renforcer leurs liaisons

Opportunité et utilité principale

Le projet améliore la sécurité et la qualité de vie générale des usagers et contribue à l'attractivité des mobilités douces. Il renforce également l'attractivité du centre-ville comme lieu d'habitat et de travail.

Besoin d'action principal : Renforcement du réseau MD

Le réaménagement complet de cet axe permet de disposer d'un itinéraire mobilité douce performant pour la mobilité douce quotidienne (voie verte reliant notamment Monthey et Collombey).

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Etude de projet (MEP) : dès 2021 - Non concerné

Début des travaux : 2027

Mise en service : 2029

Etat de la planification : 2

Etat de l'intégration dans le plan directeur

Financement

Coûts estimés : 17'000'000.- Demande de cofinancement : oui

Cantons: 70% (à confirmer) Communes: 30% (à confirmer)

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement Mesures mobilité

NAT PA4 : CR.1, MD.VV, Ms.1, P.GT.A.3, P.GT.A.4, P.GT.A.5, P.MD.A.8,

Mesures d'urbanisation P.MD.A.4, P.MD.B.5, TP.2

CV, AVP, EPQ, DD.4, PUM.10, PUM.21 PA3 : Ms1, 1.5, 3.1

Protection de l'environnement

Mesure avec un impact ou qui est concernée par les éléments suivants :

☑ Environnement gris : OPAir / OPB / OSites

☐ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

☐ Dangers naturels

☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA

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

Références

Cahier des charges du mandat d'études parallèles lancé début 2021 (SDM, 2020)

Schéma directeur des circulations de Monthey et Collombey-Muraz (Citec, 2020)

Plan directeur vélo de Monthey et Collombey-Muraz (Citec, 2021)

ChablaisAgglo / Programme de mesures / Mobilité

P.VSR.A

Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires

Valorisation de l'espace routier

Stratégie *Mobilité douce*

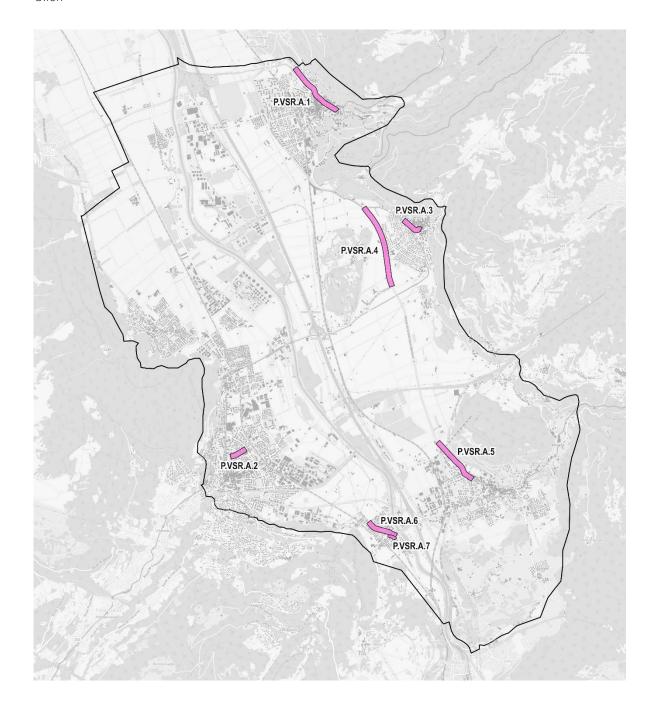
Priorité: A4

Coûts : 14'900'000.-

Instances responsables

Autres instances concernées

SDM,, DGMR, VD Aigle, Bex, Massongex, Monthey, Ollon



Description

Un nombre conséquent de mesures de valorisation de l'espace routier ont déjà été identifiées en priorité A dans les deux générations précédentes. Ces mesures, pour la plupart prochainement réalisées, se sont concentrées sur des axes d'importance à fort trafic et nécessitant un requestionnement profond de la place de chaque mode en localité. Le diagnostic a cependant aussi fait état de lacunes encore perceptibles à plus petite échelle, dans les réseaux de quartiers ou des traversées de localité moins chargées. Il est également essentiel de traiter ce réseau fin afin de renforcer la place et la sécurité des modes doux notamment.

Le présent paquet de mesures découle donc de ces états de fait et met l'accent notamment sur les axes routiers déjà identifiés comme problématiques dans les générations précédentes mais dont les mesures n'ont pas été encore convenues. Les besoins d'action principalement identifiés pour le transport individuel motorisé sont donc matérialisés ici : réduction du transit à l'intérieur de l'agglomération (en particulier dans les lieux d'habitation) et pacification des hyper-centres en favorisant les mobilités alternatives et les espaces publics. L'objectif ici est de compléter et systématiser les nombreuses mesures de valorisation / sécurisation de l'espace routier développées dans les générations précédentes. Le présent paquet rassemble les mesures partielles en priorité A.

Mesure partielle : Requalification, rte de Lausanne à Aigle

P.VSR.A.1 Mesure 1.2 du PA3 (B)

2'350'000 .- Code ARE 6153.3.002

Description et objectifs

La route de Lausanne constitue le principal axe d'entrée en ville d'Aigle par le nord. La charge de trafic y est, en 2020 (données redressées de 2015), de 8'500 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. Afin de créer un axe d'entrée de ville structurant, accueillant et sûr, 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, des aménagements cyclables doivent être prévus (itinéraire à créer dans le schéma directeur vélo communal).

Objectifs stratégiques :

N°4 : Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée de plusieurs centralités hiérarchisées

N°9 : Réduire le transit à l'intérieur de l'agglomération et en particulier des centralités

N°11 : Apaiser et sécuriser le trafic dans les quartiers et secteurs sensibles

N°16: Rendre les transports publics plus efficaces, accessibles et attractifs

N°18 : Densifier, qualifier et sécuriser de manière différenciée les infrastructures piétonnes et cyclables intralocalités

N°22 : Protéger les valeurs naturelles et renforcer leurs liaisons

Mesure partielle : Zone piétonne et réaménagement, rue Monthéolo à Monthey

P.VSR.A.2

2'250'000 .-

Description et objectifs

La section de la rue Monthéolo entre l'av. du Crochetan et l'av. de l'Europe est actuellement exploitée en zone 30, avec du stationnement public en nombre de part et d'autre de la rue. Le statut de la rue est à requestionner aujourd'hui, un plan de quartier (logements + centre scolaire) étant prévu dans ce secteur extrêmement fréquenté par les scolaires. Des problématiques de dépose-reprise « sauvage » sont notamment identifiées. Une interruption de la circulation sur tout ce tronçon a été jugée comme idéale dans une étude en 2019, supprimant le transit local. La rue Monthéolo sera désormais exploitée en zone piétonne (accès riverains maintenu à l'aide de bornes rétractables), et une requalification conséquente est prévue afin de la rendre moins routière. Le revêtement et la végétalisation de ce tronçon permettent de requalifier la rue en s'affranchissant du langage routier. Elle hiérarchise et rythme l'espace en intégrant des dilatations comprenant du mobilier urbain (assises, éclairage, etc.). La végétalisation de cette rue piétonne a le potentiel de renforcer la présence des espaces verts en ville. Ces derniers réduisent les îlots de chaleur par des plantations en pleine terre, diminuant ainsi les surfaces imperméables tout en apportant de l'ombrage. Ces éléments contribuent à créer un espace public de qualité. Compte tenu de la présence d'un centre scolaire, un concept de sensibilisation à l'environnement pourrait être développé en partenariat avec le centre.

Objectifs stratégiques :

N°4 : Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée de plusieurs centralités hiérarchisées

N°10 : Pacifier les hyper-centres de localité

N°11 : Apaiser et sécuriser le trafic dans les quartiers et secteurs sensibles

 $N^{\circ}18$: Densifier, qualifier et sécuriser de manière différenciée les infrastructures piétonnes et cyclables intralocalités

N°22 : Protéger les valeurs naturelles et renforcer leurs liaisons

Mesure partielle : Réaménagement de la RC719 en traversée d'Ollon

P.VSR.A.3 Mesure 7.7 du PA3 (A)

2'000'000 .- Code ARE 6153.3.039

Description et objectifs

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 5'500 vhc./j. (données 2015 redressées pour 2020), est la vitesse pratiquée par les véhicules et, par conséquent, la sécurité des modes doux. L'objectif est ici de réaménager la route afin de l'intégrer à l'espace public, modérer les vitesses (à examiner avec la DGMR) et donner plus de place aux modes doux (trottoirs élargis et bande cyclable à la montée), cela tant en maintenant la fonctionnalité actuelle de l'axe routier cantonal. Afin de diminuer l'effet de césure créé par cet axe, l'aménagement doit permettre des franchissements aisés de ce tronçon pour assurer une perméabilité transversale de l'axe pour la mobilité douce. Il doit favoriser et valoriser les rez-de-chaussée actifs existants et créer un potentiel pour le futur. Enfin, la perméabilité visuelle est sécurisante pour l'ensemble des usagers de cet axe et apport de la qualité à ce type d'espace, elle est donc à privilégier.

Objectifs stratégiques :

N°4 : Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée de plusieurs centralités hiérarchisées

N°10 : Pacifier les hyper-centres de localité

N°11 : Apaiser et sécuriser le trafic dans les quartiers et secteurs sensibles

 $N^{\circ}18$: Densifier, qualifier et sécuriser de manière différenciée les infrastructures piétonnes et cyclables intralocalités

Mesure partielle : Réaménagement et abaissement des vitesses RC780 en bordure d'Ollon

P.VSR.A.4 Mesure 7.10 du PA3 (A)

3'800'000 .- Code ARE 6153.3.030

Description et objectifs

La route cantonale d'Ollon en bordure de la commune supporte un trafic important (12'000 vhc./j., données 2015 redressées pour 2020). De plus, son aménagement et la limitation de vitesses (80km/h) est un frein pour les mobilités douces. Cet axe constitue une coupure spatiale dans les cheminements modes doux notamment entre le village de St-Triphon et le centre scolaire d'Ollon. L'objectif est ici de réaménager la route afin d'améliorer la sécurité de tous les usagers, abaisser la vitesse légale autorisée sur certains tronçons (à examiner avec la DGMR) et améliorer l'itinéraire cyclable le long de la route afin de relier les mesures MD10 du PA2 et MD.1 du présent PA4. La liaison entre le centre scolaire et le village de St-Triphon est notamment sécurisée.

Objectifs stratégiques :

N°9 : Réduire le transit à l'intérieur de l'agglomération et en particulier des centralités

N°11 : Apaiser et sécuriser le trafic dans les quartiers et secteurs sensibles

Mesure partielle : Réaménagement de la route d'Aigle à Bex

P.VSR.A.5 Mesure 7.11 du PA3 (A)

2'500'000 .- Code ARE 6153.3.031

Description et objectifs

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 d'aménagements cyclables. L'axe route d'Aigle - avenue de la Gare permet d'accéder directement au centre-ville à partir du réseau principal (route du Grand-St-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.

Objectifs stratégiques :

N°4 : Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée de plusieurs centralités hiérarchisées

N°10 : Pacifier les hyper-centres de localité

N°11 : Apaiser et sécuriser le trafic dans les quartiers et secteurs sensibles

 $N^{\circ}18$: Densifier, qualifier et sécuriser de manière différenciée les infrastructures piétonnes et cyclables intra-localités

Mesure partielle : Réaménagement de la RC302 à Massongex

P.VSR.A.6 Mesure 7.3 du PA3 (B)

1'000'000 .- Code ARE 6153.3.035

Description et objectifs

La route cantonale en traversée du village a été partiellement réaménagée et sécurisée il y a quelques années. Un trafic significatif (6'500 vhc./j. données 2020) est cependant toujours relevé. A l'intérieur du village, la route cantonale est réaménagée. Un abaissement de vitesse de 50 à 30km/h sur une partie du tronçon de la présente mesure sera mis en place. 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.

Objectifs stratégiques :

N°4 : Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée de plusieurs centralités hiérarchisées

N°10 : Pacifier les hyper-centres de localité

N°11 : Apaiser et sécuriser le trafic dans les quartiers et secteurs sensibles

N°18 : Densifier, qualifier et sécuriser de manière différenciée les infrastructures piétonnes et cyclables intralocalités

Mesure partielle : Zone piétonne et réaménagement, centre Sud de Massongex

P.VSR.A.7

1'000'000 .-

Description et objectifs

Le centre du village au sud de la route cantonale en traversée du village (place Tarnaiae, rue du Comte-Riant et rue Quartéry) présente actuellement une exploitation (50km/h) et des aménagements non adaptés au caractère de centre ancien et d'espace public qu'il revêt. Dans son concept global de mobilité, la commune de Massongex a identifié ce secteur comme nécessaire à intégrer au réaménagement de la rte de la Gare. De plus, une zone de piétonne permettra de pacifier ce secteur et de donner la priorité aux piétons. Cette mesure est à lier au réaménagement de la RC302 mais aussi à la voie verte traversant le village (mesure MD.11 du présent document).

Objectifs stratégiques :

N°4 : Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée de plusieurs centralités hiérarchisées

N°10 : Pacifier les hyper-centres de localité

N°11 : Apaiser et sécuriser le trafic dans les quartiers et secteurs sensibles

N°18 : Densifier, qualifier et sécuriser de manière différenciée les infrastructures piétonnes et cyclables intralocalités. P.VSR.B

Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires

Valorisation de l'espace routier

Stratégie *Mobilité douce*

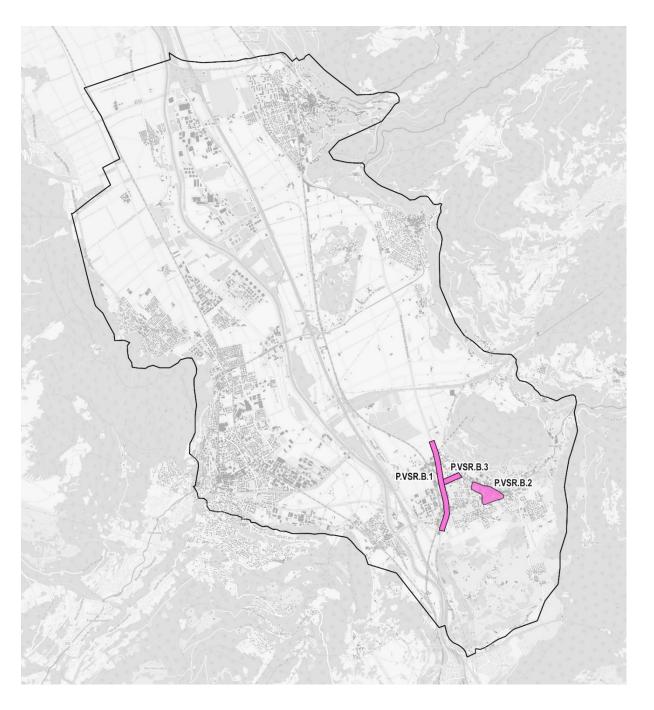
Priorité: B4

Coûts: 10'600'000.-

Instances responsables

Autres instances concernées

Bex DGMR VD



Description

Un nombre conséquent de mesures de valorisation de l'espace routier ont déjà été identifiées en priorité A dans les deux générations précédentes. Ces mesures, pour la plupart prochainement réalisées, se sont concentrées sur des axes d'importance à fort trafic et nécessitant un requestionnement profond de la place de chaque mode en localité. Le diagnostic a cependant aussi fait état de lacunes encore perceptibles à plus petite échelle, dans les réseaux de quartiers ou des traversées de localité moins chargées. Il est également essentiel de traiter ce réseau fin afin de renforcer la place et la sécurité des modes doux notamment.

Le présent paquet de mesures découle donc de ces états de fait et met l'accent notamment sur les axes routiers déjà identifiés comme problématiques dans les générations précédentes mais dont les mesures n'ont pas été encore convenues. Les besoins d'action principalement identifiés pour le transport individuel motorisé sont donc matérialisés ici : réduction du transit à l'intérieur de l'agglomération (en particulier dans les lieux d'habitation) et pacification des hyper-centres en favorisant les mobilités alternatives et les espaces publics. L'objectif ici est de compléter et systématiser les nombreuses mesures de valorisation / sécurisation de l'espace routier développées dans les générations précédentes. Le présent paquet rassemble les mesures partielles en priorité B.

Mesure partielle : Requalification de la RC780 en traversée de Bex

P.VSR.B.1 Mesure 7.12 du PA₃ (C)

2'000'000 .- Code ARE 6153.2.012

Description et objectifs

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, créé une coupure importante dans le milieu urbain. Les traversées piétonnes sont difficiles. Le tracé rectiligne de la route du Grand-St-Bernard incite à des vitesses trop élevées compte tenu du milieu traversé et une piste cyclable est aménagée du côté ouest uniquement. 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, pour ces derniers dans la continuité de l'itinéraire cyclable au nord prévu jusqu'à Ollon.

Objectifs stratégiques :

N°4 : Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée de plusieurs centralités hiérarchisées

N°10 : Pacifier les hyper-centres de localité

N°11 : Apaiser et sécuriser le trafic dans les quartiers et secteurs sensibles

N°18 : Densifier, qualifier et sécuriser de manière différenciée les infrastructures piétonnes et cyclables intralocalités

 ${f N^o22}$: Protéger les valeurs naturelles et renforcer leurs liaisons

Mesure partielle : Réaménagement du centre-ville de Bex

P.VSR.B.2 Mesure 7.13 du PA3 (C)

5'000'000 .- Code ARE 6153.2.002

Description et objectifs

La rue Centrale (route cantonale) est traversée par un trafic journalier moyen d'environ 8'500 véhicules par jour (données 2015 redressées pour 2020), 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. Cet aménagement n'est pas satisfaisant en référence à la qualité spatiale et à la vitalité du centreville de Bex. Les conflits entre les usagers sont nombreux et peuvent s'avérer dangereux. Le projet prévoit le réaménagement complet de la rue Centrale (sens unique montant) et de la Place du Marché, en proposant 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 attractif pour le commerce de détail, les habitants et les visiteurs. Cet espace comporte un potentiel important pour créer un espace public de qualité. En effet, la place du Marché est bordée par des commerces et des services ainsi que des dessertes en transport public. Ces différents usages dynamisent la place du marché. Sa requalification doit connecter la place avec les rez-de-chaussée actifs, aujourd'hui isolée de ceux-ci par le stationnement et les routes qui l'entoure. La place du Marché comprend une surface suffisante pour proposer un espace de rencontre et de pause susceptible d'accueillir des manifestations ponctuelles ainsi que du mobilier urbain. Dans le cadre de ce réaménagement, des mesures de « Nature en ville » sont mises en œuvre afin de renforcer la qualité de ce centre urbain. Il s'agit notamment de repenser le revêtement et de végétaliser ce secteur (arbres, buissons, bandes herbeuses).

Objectifs stratégiques :

N°4 : Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée de plusieurs centralités hiérarchisées

N°10 : Pacifier les hyper-centres de localité

N°11 : Apaiser et sécuriser le trafic dans les quartiers et secteurs sensibles

N°18 : Densifier, qualifier et sécuriser de manière différenciée les infrastructures piétonnes et cyclables intralocalités

N°22 : Protéger les valeurs naturelles et renforcer leurs liaisons

Mesure partielle : Réaménagement av. de la Gare, Bex

P.VSR.B.3

3'600'000 .-

Description et objectifs

L'avenue de la Gare permet de relier le centre-ville de Bex à la gare de manière préférentielle. Cet axe est également emprunté par le BVB (en site propre). L'aménagement actuel très routier n'est pas en adéquation avec le caractère de boulevard urbain identifié dans la stratégie. L'objectif ici est de réaménager les espaces hors BVB afin notamment de mettre en œuvre un aménagement cyclable permettant de relier la gare au centre-ville de manière directe et sûre, mais aussi de réduire le caractère routier de ce boulevard. La valorisation de l'espace public passe par la création de lien avec les rez-de-chaussée actifs. Le stationnement sature actuellement la majeure partie des espaces de transition entre la route et les bâtiments. Un soin particulier doit être porté sur la gestion de ces seuils afin de diminuer l'effet de césure qu'ils induisent aujourd'hui.

La végétalisation de la rue peut également qualifier ces différents seuils (filtre végétal, noue paysagère, etc.). Actuellement, les arbres plantés aux abords du BVB souffrent de leur position car ils sont fortement contraints pour ne pas empiéter sur la ligne du BVB. Cette végétalisation doit être repensée de manière durable et plus qualitative.

Objectifs stratégiques :

N°4 : Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée de plusieurs centralités hiérarchisées

N°10 : Pacifier les hyper-centres de localité

 ${f N^o}$ 11 : Apaiser et sécuriser le trafic dans les quartiers et secteurs sensibles

N°18 : Densifier, qualifier et sécuriser de manière différenciée les infrastructures piétonnes et cyclables intralocalités

3.6 Infrastructures pour bus / transports publics - |TP|

ChablaisAgglo / Programme de mesures / Mobilité

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

TP.1

Infrastructures pour bus / TP

ARE: 6153.3.010

Mobilité douce

Stratégie Transport public

Priorité : B4/B3

Coûts : 2'700'000.- (ce montant sera affiné une fois le coût lié à la restitution de l'existant

connu

Instances responsables

Autres instances concernées

Massongex, Bex, SPCR, DGE-EAU VD

SDM VS, DGMR VD, TPC

Mesure

Situation actuelle

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

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

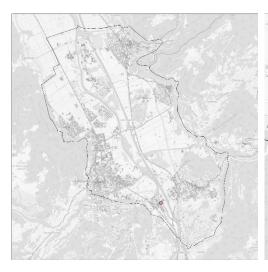
Objectifs

- 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. Le projet de 3^e correction du Rhône prévoit de réaménager les digues pour assurer leur stabilité. L'atteinte à la végétation sera importante mais compensée par un concept de plantation et des mesures de compensation.

Les modalités de financement de cet ouvrage en partie lié au projet "3° correction du Rhône" 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.





Objectifs stratégiques

N°15 : assurer une desserte complète mais différenciée par les transports publics sur tout le territoire de l'agglomération

N°16: rendre les transports publics plus efficaces, accessibles et attractifs

N°17 : développer un réseau de mobilité douce performant pour la mobilité quotidienne, également adapté à la mobilité de loisirs lorsque justifié

N°20 : respecter les structures et caractéristiques des unités paysagères dans les interventions d'aménagement

Opportunité et utilité principale

Le projet contribue à encourager l'utilisation de la mobilité douce pour les déplacements quotidiens comme de loisirs. Il améliore également sensiblement la desserte en transports publics des communes de l'agglomération.

Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.

Réduction de l'utilisation des ressources.

Besoin d'action principal : Stratégie TP

Tout en conservant (mais en améliorant sa qualité) le franchissement existant du Rhône pour la mobilité douce, cette passerelle doit permettre de rendre les transports publics (réseau de bus d'agglo) plus performants et efficaces; la création de ce site propre bus en franchissement du Rhône est donc essentiel pour relier notamment Massongex et Bex (y compris un nouveau rabattement de bus sur la gare de Bex).

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Etat de l'intégration dans le plan directeur

Etude de projet : en cours

- Non concerné

Mise à l'enquête : 2022

Etat de la planification : 1

Début des travaux : 2030 Mise en service : 2032

Financement

Coûts estimés : 2'700'000.-

Demande de cofinancement : oui

La répartition des coûts doit encore faire l'objet d'une coordination entre les entités partenaires/bénéficiaires sur la base d'une convention en cours d'élaboration par Services compétents en lien avec la 3^e correction du Rhône.

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement

Mesures mobilité

Rз

PA4: MD.2, PM.1, TP.2

Mesures d'urbanisation

PA₃: 3.1, 6.5, 9.7, 6.4

Indirectes

Protection de l'environnement

Mesure avec un impact ou qui est concernée par les éléments suivants :

☑ Environnement gris : OPAir / OPB / OSites

☑ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

☐ Dangers naturels

☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA

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

Références

Etude projet d'ouvrage en développement (Rhône 3, 2021)

ChablaisAgglo / Programme de mesures / Mobilité

TP.2

Développement du réseau de bus d'agglomération

ARE: 6153.3.097

Infrastructures pour bus / TP
Stratégie *Transport public*

Priorité: A4/A3

Coûts: 340'000.-

Instances responsables

Autres instances concernées

Bex, Massongex, Ollon

SDM VS, DGMR VD, TPC

Mesure

Situation actuelle

La qualité de desserte en transports publics s'est grandement améliorée grâce à la mise en service du réseau de bus d'agglomération. Actuellement, quatre communes sont desservies par ce réseau de bus adapté aux particularités de l'agglomération (desserte classique couplée à une desserte sur demande). Cette première étape apporte pour l'instant entière satisfaction à ces communes. Deux communes (Massongex et Bex) ne sont actuellement pas desservies, elles présentent ainsi des qualités de desserte faibles voire marginales en dehors du périmètre de leurs haltes ferroviaires respectives.

Objectifs

- Augmenter la qualité de desserte du territoire urbanisé, par le développement du bus d'agglomération dans les secteurs critiques, bien coordonné avec l'offre de chemin de fer et de bus régionaux (complémentarité, correspondances optimales 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 de faible densité).

Description

Le réseau de bus d'agglomération est complété à terme, desservant l'ensemble du territoire de façon coordonnée avec le développement urbain, avec le réseau de bus régionaux et avec le réseau ferroviaire. Cette nouvelle offre assure une desserte reprenant le même mode de fonctionnement qu'actuellement (desserte classique dans les périmètres urbains denses et les zones d'activité et à la demande pour les périmètres moins denses).

L'objectif est ainsi d'assurer, à terme, une à deux fois par heure, des liaisons entre les localités qui ne sont pas reliées par le réseau ferroviaire, à savoir :

- Monthey Les Ilettes Massongex Bex.
- Bex Ollon.

Le réseau assure une couverture étendue des territoires moins denses et excentrés, par une desserte en partie à la demande. Le réseau couvrira ainsi tout le périmètre de plaine de l'agglomération.

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

Le montant estimé de la présente mesure porte essentiellement sur l'aménagement des arrêts de bus, hors interfaces. Le montant déjà accepté pour cofinancement dans la précédente génération comprenant toutes les communes de l'ancien périmètre VACo (même Massongex qui n'est actuellement pas encore desservie), le présent montant comprend uniquement l'aménagement d'arrêts sur les communes de Bex et d'Ollon (les deux nouvellement dans le périmètre). Les préconisations dans ce domaine, et qui constituent la base considérée pour le chiffrage du montant de la mesure, sont les suivantes (sachant que tous les arrêts devront respecter la LHand selon la fiche TP.3) :

- Arrêts fixes « en localité » : arrêts 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 » : arrêts 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 : arrêts devant 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. Ces arrêts sont tout autant structurants étant donné que leur emplacement et l'horaire est fixe.

Le projet de compléments du bus d'agglomération est un élément clé pour l'amélioration de la qualité de desserte envisagée. Son développement permet une bonne coordination avec le développement de l'urbanisation (bien desservir les secteurs déjà denses avant de développer d'autres secteurs non desservis), 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 la traversée du Rhône ouverte aux transports publics et à la mobilité douce permettent de renforcer les synergies. La coordination entre le projet de pont et le projet de la 3^e correction du Rhône permet une bonne intégration dans la Stratégie paysage, nature et agriculture. 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.

Objectifs stratégiques

 $\mathbf{N}^{\mathbf{o}}_{\mathbf{1}}$: orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et prioritairement autour des pôles de desserte en transports publics

N°4 : révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée de plusieurs centralités hiérarchisées

N°8 : renforcer la qualité et l'attractivité des zones d'activités

N°15 : assurer une desserte complète mais différenciée par les transports publics sur tout le territoire de l'agglomération

N°16: rendre les transports publics plus efficaces, accessibles et attractifs

 ${f N^o19}$: favoriser l'intermodalité modes doux - transports publics

N°27 : réduire les émissions de gaz à effet de serre

N°29 : réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Opportunité et Utilité principale

Le projet améliore sensiblement la desserte en transports publics des communes de l'agglomération. Il permet la concentration des activités et de la population dans des secteurs favorables et bien desservis par les transports publics. Le bus d'agglomération implique également un report modal pour une augmentation de la part des transports publics.

Besoin d'action principal : Poursuite du développement des TP

Cette mesure permet de disposer d'une desserte complète mais différenciée (fer et bus) par les transports publics sur l'ensemble du territoire de l'agglomération.

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Etat de l'intégration dans le plan directeur

Etude de projet : dès 2020

Non concerné

Début des travaux : 2024

Etat de la planification : 1

Mise en service : 2025

Financement

Coûts estimés : 340'000.-

Demande de cofinancement : oui

Cantons : LRou Communes : Solde

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement

Mesures mobilité

Rз

Toutes

PA4 : GM.1, GM.2, GM.3, GM.5, MD.8, MS.1, MS.2, MS.3, MS.4,

Ms.6, Ms.7, P.GT.A, PM.2, PM.3, PM.1, TP.1, TP.3, VSR.1

Mesures d'urbanisation

PA3: 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

Protection de l'environnement

Mesure avec un impact ou qui est concernée par les éléments suivants :

☑ Environnement gris : OPAir / OPB / OSites

☐ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

☐ Dangers naturels

☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA

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

ChablaisAgglo / Programme de mesures / Mobilité

TP.3

Mise aux normes LHand des arrêts de transports publics

Infrastructures pour bus / TP

Stratégie Transport public

Priorité : -

Coûts:-

Instances responsables

Autres instances concernées

Communes, SDM VS, DGMR VD

CFF, TPC

Mesure

Situation actuelle

Selon la Loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand), les arrêts de transports publics (arrêts de bus tout particulièrement) doivent être adaptés d'ici à la fin 2023 afin qu'ils puissent être utilisés de manière autonome par les personnes en situation de handicap principalement. L'aménagement d'arrêts adaptés à ces personnes profite également aux personnes à mobilité réduite en général (seniors), aux poussettes, mais également aux touristes et voyageurs avec valises ou skis notamment. De plus, il permet de les rendre autonomes lors des montées/descentes (relation quai-à-quai), optimisant également les temps de parcours. Alors que les nouveaux arrêts récemment construits respectent pour la plupart les prérogatives de la LHand, un grand nombre d'arrêts existants n'a pas encore été mis aux normes.

Objectifs

- Améliorer l'accessibilité aux transports publics pour les personnes à mobilité réduite.

Description

La mise aux normes s'avère relativement lourde financièrement si effectuée dans sa totalité sur les territoires communaux. Il convient ainsi en premier lieu d'analyser les arrêts afin de planifier/prioriser leur mise aux normes (fréquentation ? générateurs à proximité ?) et également de juger de la proportionnalité de la mise aux normes. Cette planification doit être réfléchie et discutée en collaboration avec Procap.

Une analyse globale au niveau de l'agglomération permettrait de planifier cette mise aux normes d'ici si possible à fin 2023 (à plus court terme que les mesures en priorité A du présent PA4 donc).

Objectifs stratégiques

N°16: rendre les transports publics plus efficaces, accessibles et attractifs

Opportunité et Utilité principale

Le projet contribue à encourager l'utilisation des transports publics pour tout un chacun. Il augmente également la sécurité des usagers par la mise en place d'arrêts de transports publics aux normes.

Besoin d'action principal : Poursuite du développement des TP

Rendre les transports publics plus accessibles et attractifs passe également par l'aménagement des arrêts bus.

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Etat de l'intégration dans le plan directeur

Etude de projet : dès 2020

Non concerné

Début des travaux : 2020

Etat de la planification : 1

Mise en service: 2023

Financement

Coûts estimés : -

Demande de cofinancement : non

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement Mesures mobilité

PA4 : Ms.6, Ms.7, PM.2, PM.3, PM.4, PM.1, TP.2

Mesures d'urbanisation PA3 : 9.1, 9.2, 9.3, 9.4, 9.5, 9.6, 9.7

Indirectes

Protection de l'environnement

Mesure avec un impact ou qui est concernée par les éléments suivants :

☑ Environnement gris : OPAir / OPB / OSites

☐ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

☐ Dangers naturels

☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA

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

3.7 Plateformes multimodales - |PM|

ChablaisAgglo / Programme de mesures / Mobilité

PI	M.1	Plateforme multimodale de la halte CFF de Massongex Plateformes multimodales Stratégie <i>Transport public</i>
Pric	orité : A4/C3	Coûts : 1'600'000 <i>(à confirmer)</i>

Instances responsables

Autres instances concernées

Massongex SDM VS, CFF, OFT, RegionAlps

Mesure

Situation actuelle

La halte CFF de Massongex est desservie chaque demi-heure et dans les deux sens par l'offre de transport du RER Valais|Wallis. De plus, cette halte constitue un point de rabattement et d'interconnexion d'intérêt non négligeable pour les communes de Massongex et Vérossaz, ainsi que les zones d'activité de l'Est de la Commune de Monthey (en particulier la ZI/ZAC des Illettes). Ses équipements doivent être complétés à l'échelle de l'est de l'agglomération, pour d'une part assurer un accueil de qualité pour les voyageurs, afin de favoriser les rabattements par les modes doux et d'autre part faciliter les échanges avec les bus régionaux et d'agglomération (cette offre de bus urbain sera introduite dès 2022).

Comme actuellement la voie CFF forme une coupure physique importante entre la gare et le cœur du village de Massongex, cette commune veut prendre des mesures d'équipement pour améliorer notoirement les conditions d'accessibilité à cette plateforme multimodale. L'objectif principal est de sécuriser l'accès des usagers qui proviennent du village de Massongex, pour accéder au RER ou au bus. Il est donc proposé de réaliser un zème quai voyageurs, ce qui permettra la montée/descente des usagers dans d'excellentes conditions d'accessibilité et de sécurité. Cette solution est plus simple et plus économique que de créer un dénivellé entre les infrastructures rail et route.

De plus, le passage à niveau sur la route de la Gare est souvent fermé durant plusieurs minutes, en lien avec la circulation ferroviaire, créant des nuisances (files d'attente TIM) et empêche l'accès dans de bonnes conditions (sécurité et obligation d'anticiper ses déplacements en mode doux ou à pied) des clients du trains, lorsqu'ils viennnent depuis le nord/le cœur du village.

Objectifs

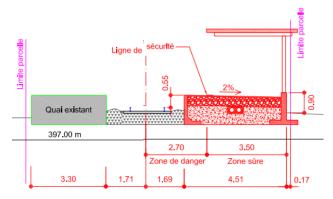
- Assurer des correspondances facilitées entre les trains du RER Valais|Wallis, le réseau des bus régionaux et d'agglomération et les modes doux à la halte de Massongex ;
- Créer un 2^{ème} quai voyageurs situé du côté de Massongex, pour répondre à la demande ;
- Améliorer l'accessibilité à tous les modes à la halte de Massongex ;
- Sécuriser les cheminements mobilité douce ;
- Assurer la continuité des cheminements mobilité douce ;
- Supprimer le temps d'attente aux barrières du passage à niveau, pour les piétons et les usagers de la mobilité douce qui accèdent à la plateforme multimodale.

Ce dimensionnement est évolutif et sert de base aux études en cours, il s'agit de prévoir des installations souples et adaptables, permettant des accroissements ciblés à plus long terme.

Une étude de faisabilité a été ménée en 2020 pour valider le principe de création d'un deuxième quai côté village de la voie, afin de sécuriser les usagers provenant de ce côté.







Tant l'OFT (autorité de surveillance) que CFF SA/division infrastructure (gestionnaire du réseau ferré) se sont pronconcés sur l'étude de faisabilité établie par le bureau ARC SA.

Le projet définitif pour ce 2^{ème} quai sera établi entre fin 2021 et 2022, pour une mise à l'enquête publique vers fin 2022. Le financement des études est assuré par la Commune, avec un soutien de l'Etat du Valais.

Un concept de stationnement pour la zone proche de la plateforme multimodale est aussi en cours d'étude. Ces réflexions prennent en compte les flux provenant de Daviaz, du village et de la zone d'activités des Illettes. Les

objectifs sont d'encourager le recours aux transports publics et à la mobilité douce, ce qui doit permettre de réduire le recours au TIM.

Enfin, une fois ces études suffisament avancées, le positionnement des haltes de bus (offres de bus urbains et du trafic régional) fera l'objet d'une nouvelle itération avec les exploitants concernés.

Objectifs stratégiques

N°4 : révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée de plusieurs centralités hiérarchisées

N°12 : réguler le stationnement de manière coordonnée

N°16: rendre les transports publics plus efficaces, accessibles et attractifs

N°19 : favoriser l'intermodalité modes doux - transports publics

Opportunité et utilité principale

Le projet améliore significativement les conditions d'accès au réseau de transports publics, ainsi que le transbordement entre modes, par la conception d'interfaces simples, lisibles et qualitatives.

Il favorise également la sécurité des usagers des transports publics et de la mobilité douce (piétons et 2 roues légers) et tend à augmenter le report modal vers les transports publics.

Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.

Réduction de l'utilisation des ressources.

Besoin d'action principal : Poursuite du développement des TP

Renforcer l'attractivité du rail nécessite d'améliorer les rabattements (en accès à la halte et au niveau de la halte) tous modes sur les haltes existantes ainsi que de soigner l'espace public de la place de gare.

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Etat de l'intégration dans le plan directeur

Etude de projet : en cours depuis 2020 - Non concerné

Début des travaux : 2024/25 Etat de la planification :

Mise en service : 2026

Financement

Coûts estimés : 1'600'000.- Demande de cofinancement : oui

Canton: max 150'000.- (abribus+vélos) Communes: 1'450'000.-

Financement exceptionnel du 2ème quai par des moyens du programme d'agglomération

En regard des dispositions de la loi fédérale sur les chemins de fer, le 2ème quai voyageur ne peut pas être financé par les moyens ordinaires de la Confédération (art. 35 OCPF, RS 742.120), quand bien même l'OFT reconnaît que cette mesure impliquant l'existence de deux bordures de quai permet ainsi de s'affranchir des problèmes d'accès et de sécurité liés au franchissement du passage à niveau pour les usagers, voire même de son remplacement par un éventuel passage dénivelé pour l'accès au train.

En regard des contraintes particulières rencontrées à Massongex, on demande que des moyens soient prélevés sur le fond des projets d'agglomérations et affectés à la réalisation de ce projet particulier, ce qui permet :

- D'améliorer la sécurité et l'accessibilité aux transports publics pour la plateforme multimodale ;
- De supprimer en partie la coupure liée aux voies CFF, que connaît la commune de Massongex ;

De renoncer à des aménagements disproportionnés (financièrement et en terme d'intégration dans le bâti), si on devait réaliser un dénivelé rail-route au droit de l'actuel passage à niveau.

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement Mesures mobilité

PA4 : Ms.3, Ms.7, MD.11, MD.8, TP.2, TP.3, ME.1

Mesures d'urbanisation PA3 : Ms3, 3.1, 6.4

PUM.18

Protection de l'environnement

Mesure avec un impact ou qui est concernée par les éléments suivants :

☑ Environnement gris : OPAir / OPB / OSites

☐ Environnement vert: OEaux / OSol / OFo / OPN

☐ Dangers naturels

☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA

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

ChablaisAgglo / Programme de mesures / Mobilité

PM.2

Plateforme multimodale de la gare CFF de Bex

ARE: 6153.3.044

Plateformes multimodales Stratégie *Transport public*

Priorité: A4/A3

Coûts: 5'000'000.-

Instances responsables

Autres instances concernées

Bex

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, aux poussettes 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 (liaison interquartiers);
- Améliorer les services offerts aux usagers en gare de Bex ;
- Proposer une offre de stationnement vélo coordonnée avec les transports publics ;
- Adapter l'offre P+R à l'évolution des besoins.

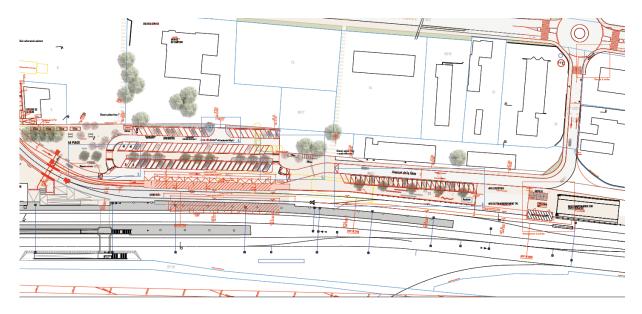
Description

Les infrastructures suivantes sont prévues dans le projet :

- 3 quais bus (bus d'agglomération);
- Env. 5 places de dépose-minute;
- Une soixantaine de places vélo ;
- Une vingtaine de places à destination des deux-roues motorisés ;
- Places P+R (hypothèse de 80 places retenue dans l'étude d'avant-projet, correspondant à l'existant ; en cours de confirmation dans le cadre de l'étude de planification régionale des P+R du Chablais) ;
- 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. Les besoins définitifs en P+R notamment doivent être définis dans le cadre d'une étude lancée par Chablais Région. L'objectif ici est de ne pas favoriser le rabattement voitures en premier lieu, mais plutôt par les transports publics et les modes doux.

Le projet 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 aussi 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 en cours (extrait ci-dessous).



Source : Extrait de plan de situation de réaménagement de la place de la gare de Bex (Transitec, IUB Engineering et Team+)



Objectifs stratégiques

 $\mathbf{N^o_4}$: révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée de plusieurs centralités hiérarchisées

N°12 : réguler le stationnement de manière coordonnée

 ${
m N^{\circ}16}$: rendre les transports publics plus efficaces, accessibles et attractifs

N°19 : favoriser l'intermodalité modes doux - transports publics

Opportunité et utilité principale

Le projet améliore les conditions d'accès au réseau de transports publics et de transbordement par la conception d'interfaces simples, lisibles et qualitatives. Il favorise également la sécurité des usagers et tend à augmenter le report modal vers les transports publics.

Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.

Réduction de l'utilisation des ressources.

Besoin d'action principal : Poursuite du développement des TP

Renforcer l'attractivité du rail nécessite d'améliorer les rabattements (en accès à la halte et au niveau de la halte) tous modes sur les haltes existantes ainsi que de soigner l'espace public de la place de gare.

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Etat de l'intégration dans le plan directeur

Etude d'avant-projet en cours - Non concerné

Début des travaux : 2024 Etat de la planification : 1

Mise en service : 2025

Financement

Coûts estimés : 5'000'000.- Demande de cofinancement : non

Cantons: 0% Communes: 100%

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement

Mesures mobilité

PA4: Ms.3, Ms.4, MD.2, P.MD.A.3, P.VSR.B.1, P.VSR.B.3, ME.1,

TP.2, TP.3

PUM.7, PAI.2 PA3: Ms3, Ms4, 3.1, 6.4, 7.13, 10.3

Protection de l'environnement

Mesures d'urbanisation

Mesure avec un impact ou qui est concernée par les éléments suivants :

☑ Environnement gris : OPAir / OPB / OSites

☐ Environnement vert: OEaux / OSol / OFo / OPN

☐ Dangers naturels

☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA

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

Références

Projet de réaménagement de la place de la gare de Bex (Transitec, IUB, Team+, 2020)

ChablaisAgglo / Programme de mesures / Mobilité

PM.3

Plateforme multimodale de la halte AOMC d'Ollon

ARE: 6153.3.048

Plateformes multimodales Stratégie *Transport public*

Priorité: A4/A3

Coûts: 300'000.-

Instances responsables

Autres instances concernées

Ollon 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

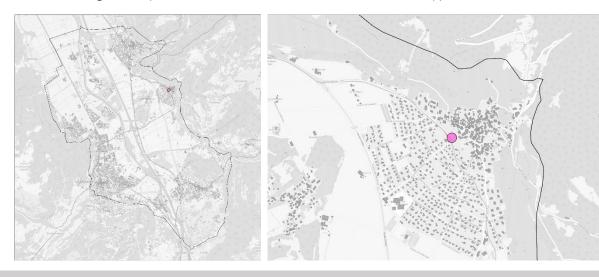
- Améliorer les conditions de correspondances en gare d'Ollon;
- Améliorer l'accessibilité modes doux à la gare d'Ollon ;
- Améliorer les services offerts aux usagers en gare d'Ollon.

Description

Il s'agit d'améliorer la sécurité piétonne de la route devant la gare notamment, ainsi que les cheminements piétons depuis le parking public (utilisé comme P+R). Une étude sur cette interface est actuellement en cours auprès des TPC.

Les infrastructures à priori nécessaires sont :

- 1 à 2 places de dépose-minute;
- 2 quais bus, à l'amont (ligne régionale) et à l'aval (bus d'agglomération) de la voie ferrée ;
- Une vingtaine de places vélos (dont une dizaine dans un abri sécurisé type vélostation).



Objectifs stratégiques

N°4 : révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée de plusieurs centralités hiérarchisées

N°12 : réguler le stationnement de manière coordonnée

 ${
m N^{\circ}16}$: rendre les transports publics plus efficaces, accessibles et attractifs

N°19 : favoriser l'intermodalité modes doux - transports publics

Opportunité et utilité principale

Le projet améliore les conditions d'accès au réseau de transports publics et de transbordement par la conception d'interfaces simples, lisibles et qualitatives. Il favorise également la sécurité des usagers et tend à augmenter le report modal vers les transports publics.

Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.

Réduction de l'utilisation des ressources.

Besoin d'action principal : Poursuite du développement des TP

Renforcer l'attractivité du rail nécessite d'améliorer les rabattements (en accès à la halte et au niveau de la halte) tous modes sur les haltes existantes ainsi que de soigner l'espace public de la place de gare.

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Etude de projet : dès 2020 - Non concerné

Début des travaux : 2023 Etat de la planification : 1

Mise en service : 2024

Financement

Coûts estimés : 300'000.- Demande de cofinancement : oui

Cantons: 0% Communes: 100%

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement

Mesures mobilité

PA4: Ms.2, MD.3, P.VSR.A.3, ME.1, TP.2, TP.3

Etat de l'intégration dans le plan directeur

Mesures d'urbanisation PA3 : Ms2, 3.1, 6.1, 6.5, 7.7, 10.3

PUM.6

Protection de l'environnement

Mesure avec un impact ou qui est concernée par les éléments suivants :

☑ Environnement gris: OPAir / OPB / OSites

☐ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

☐ Dangers naturels

☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA

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

Références

Etude préliminaire pour réaménagement interface halte AOMC d'Ollon (TPC, 2020)

PM.4

Plateforme multimodale de la halte CFF Le Grand

ARE: 6153.3.049

Plateformes multimodales
Stratégie *Transport public*

Priorité: B4/B3

Coûts: 600'000.-

Instances responsables

Autres instances concernées

Collombey-Muraz

SDM VS, CFF

Mesure

Situation actuelle

Le site Le Grand est un site stratégique de l'agglomération. Il est notamment situé à proximité de la zone industrielle de Collombey-le-Grand. La desserte en transports publics actuelle n'est pas à la hauteur des développements prévus. La construction d'une halte CFF est prévue sur la ligne St-Gingolph - St-Maurice sur le site Le Grand.

Objectifs

- Assurer des correspondances facilitées entre les trains CFF, le réseau de bus d'agglomération et les modes doux à la halte Le Grand ;
- Améliorer l'accessibilité à tous les modes à la halte Le Grand.

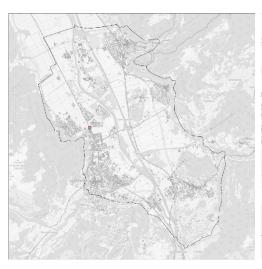
Description

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 desservant le secteur.

Dans l'optique de la création d'une nouvelle halte CFF Collombey-Le Grand il s'agit de créer les aménagements nécessaires au bon fonctionnement du réseau :

- 2 quais bus avec espace de rebroussement, côté sud (bus d'agglomération);
- 1 à 2 places de dépose-minute ;
- Une cinquantaine de places vélos (dont une dizaine dans un abri sécurisé type vélostation) ;
- Une dizaine 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.





Objectifs stratégiques

N°4 : révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée de plusieurs centralités hiérarchisées

N°12 : réguler le stationnement de manière coordonnée

N°16: rendre les transports publics plus efficaces, accessibles et attractifs

N°19 : favoriser l'intermodalité modes doux - transports publics

Opportunité et utilité principale

Le projet améliore les conditions d'accès au réseau de transports publics et de transbordement par la conception d'interfaces simples, lisibles et qualitatives. Il favorise également la sécurité des usagers et tend à augmenter le report modal vers les transports publics.

Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.

Réduction de l'utilisation des ressources.

Besoin d'action principal : Poursuite du développement des TP

Renforcer l'attractivité du rail nécessite d'améliorer les rabattements (en accès à la halte et au niveau de la halte) tous modes sur les haltes existantes ainsi que de soigner l'espace public de la place de gare.

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre Etat de l'intégration dans le plan directeur

Etude de projet : dès 2024 - Non concerné

Début des travaux : 2027 Etat de la planification : 1

Mise en service: 2029

Financement

Coûts estimés : 600'000.- Demande de cofinancement : oui

Cantons: 0% Communes: 100%

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement Mesures mobilité

PA4 : Ms.3, Ms.7, MD.8, ME.1, TP.2, TP.3

Mesures d'urbanisation PA3 : Ms3, Ms6, Ms7, 3.1, 6.2

PUM.12, PAI.3, PAI.4

Protection de l'environnement

Mesure avec un impact ou qui est concernée par les éléments suivants :

☑ Environnement gris : OPAir / OPB / OSites

☐ Environnement vert: OEaux / OSol / OFo / OPN

□ Dangers naturels

☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA

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

3.8 Mobilité douce - |MD|

ChablaisAgglo / Programme de mesures / Mobilité

MD.VV

Principes d'aménagement de voies vertes d'agglomération

Mobilité douce

Valorisation / sécurité de l'espace routier

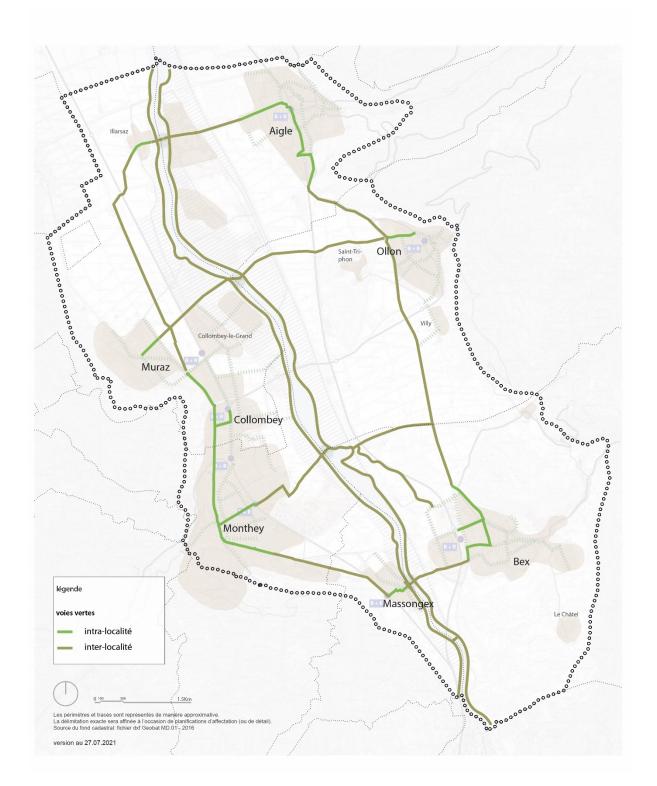
Stratégie *Mobilité douce*

Priorité:-

Instances responsables

Autres instances concernées

Communes/ SDM VS / DGMR VD SPCR / DGE-EAU VD



Description mesure globale

En localité et lorsque les gabarits à disposition le permettent, la voie verte est aménagée en site propre le long de l'axe routier correspondant. Sur les tronçons longs, il est proposé de mettre en place une circulation cycliste bidirectionnelle, afin de concentrer l'espace « voie verte » et lui donner une visibilité plus importante. Sur des tronçons plus courts, une piste cyclable de part et d'autre de la route peut être plus judicieuse afin d'éviter les trop nombreuses traversées (coupe-type 2 ci-dessus). Afin d'assurer un itinéraire cyclable attractif et étant donné les flux piétons importants en site urbain, une séparation entre piétons et cyclistes est assurée de manière physique et/ou lisible. Celle-ci est matérialisée par un marquage ou une bordure franchissable, ainsi qu'une signalisation verticale et horizontale appropriée. Le flux cycliste est situé du côté de la route afin de faciliter les franchissements et les raccords. Au niveau des gabarits pour le trafic bidirectionnel, un total de 5.50m minimum est nécessaire, dont 3.50m dédié aux cyclistes. L'espace dédié aux cyclistes pour les pistes cyclables unidirectionnelles est lui de 1.50m, toujours séparé du flux piéton.

Une attention particulière devra être accordée au traitement des zones de transitions entre type d'aménagements différents qui devront être aussi peu fréquentés que possible.

Les objectifs entre mobilité douce quotidienne (MDQ) et mobilité douce de loisirs (MDL) ne sont pas identiques. Bien que le réseau esquissé ici cherche au maximum à satisfaire la MDQ, certains axes sont également favorables (voire même prioritairement de par leurs caractéristiques) à la MDL. Les objectifs suivants (non exhaustif) sont recherchés pour la mobilité douce quotidienne : axes les plus directs et rapides possibles, revêtement en dur, etc. Les objectifs pour la mobilité douce de loisirs sont (non exhaustif) les suivants : intérêt paysager, calme, revêtement plus léger possible, etc.

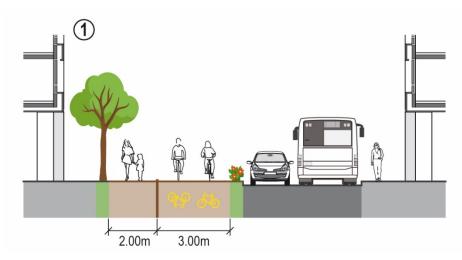
La planification et la réalisation d'itinéraires le long du Rhône étant défini dans le projet de 3^e correction du Rhône et par les services cantonaux concernés, les éléments ci-après ne concernent pas les digues du Rhône. A noter que c'est le SDM qui a la compétence de l'axe cyclable cantonal.

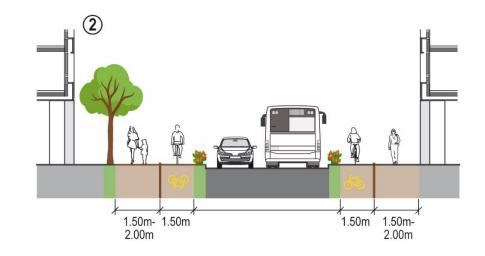
Pour le Canton du Valais, les recommandations du SDM sur le dimensionnement des pistes cyclables s'applique.

*Les dimensions affichées dans les illustrations figurent à titre indicatif.

Session urbaine - site partagé sur chaussée*

Aménagements et coupe-type





En localité et lorsque les gabarits à disposition le permettent, la voie verte est aménagée en site propre le long de l'axe routier correspondant. Sur les tronçons longs, il est proposé de mettre en place une circulation cycliste bidirectionnelle (parfois accompagnée d'un aménagement unidirectionnel sur le bord opposé de la chaussée pour gérer les besoins d'accessibilité aux passerelles bordant l'axe), afin de concentrer l'espace « voie verte » et lui donner une visibilité plus importante. Sur des tronçons plus courts, une piste cyclable de part et d'autre de la route peut être plus judicieuse afin d'éviter les trop nombreuses traversées (coupe-type 2 ci-dessus). Afin d'assurer un itinéraire cyclable attractif et étant donné les flux piétons importants en site urbain, une séparation entre piétons et cyclistes est assurée de manière physique et/ou lisible. Celle-ci est matérialisée par un marquage ou une bordure franchissable, ainsi qu'une signalisation verticale et horizontale appropriée. Le flux cycliste est situé du côté de la route afin de faciliter les franchissements et les raccords. Au niveau des gabarits pour le trafic bidirectionnel, un total de 5.50m minimum est nécessaire, dont 3.50m dédié aux cyclistes. L'espace dédié aux cyclistes pour les pistes cyclables unidirectionnelles est lui de 1.50m, toujours séparé du flux piéton.

Intégration paysagère et naturelle

Un enrobé bitumineux (entretien facilité) de couleur claire et poreux est retenu afin de favoriser sa perméabilité et son albédo élevé. Une bande plantée étroite et de hauteur réduite (max. 60cm pour assurer la visibilité aux accès) sépare la voie verte et l'espace routier.

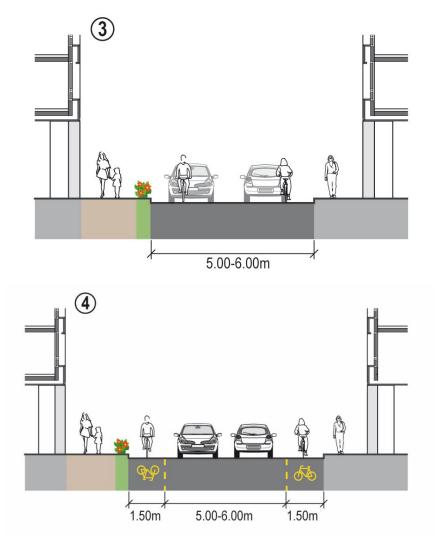
Des plantations participent à la qualité de l'aménagement de l'axe en hiérarchisant l'espace et en y apportant de l'ombrage et un caractère évolutif au fil des saisons. Des plantations sont intégrées à l'aménagement dès que les conditions favorables sont réunies pour assurer leur durabilité. Des arbres et buissons indigènes et adaptés à la station doivent être plantés. Dans le cadre de plantation d'arbres, ils doivent bénéficier d'une surface suffisante en sous-sol et pour sa partie aérienne (min. 9m³ de fosse de plantation), les fosses de plantation sont communes lorsque la situation le permet. Un entretien extensif de ces espaces naturels résiduels est mis en place. Une attention particulière est apportée à la lutte contre les plantes envahissantes.

Equipements et espace public

Afin que les voies vertes ne deviennent pas des sources additionnelles importantes de pollution lumineuse, des luminaires adaptés et le moins attractifs pour les insectes sont choisis (éclairage vers le bas, LED « blanc chaud » < 2700 K). Les avenues sont ponctuées d'espaces publics agrémentés de mobilier urbain offrant des espaces de rencontre et de pause le long de l'axe. Ils conservent une cohérence sur l'ensemble du tronçon. Ils sont composés d'assises, de luminaires et de dispositif pour la récolte des déchets.

Session urbaine - site partagé sur chaussée*

Aménagements et coupes-types



En localité sur les tronçons plus étroits ne permettant pas de disposer d'une voie verte en site propre, le cycliste circule sur la chaussée, impliquant une mixité avec le trafic motorisé plutôt que piéton (plus en adéquation avec les déplacements cyclables quotidiens que l'on souhaite rapides). Cette mixité nécessite une limitation à 30km/h sur réseau routier cantonal, zone 30 ou zone de rencontre sur réseau routier communal. En zone 30, la mise en œuvre d'une rue cyclable est vivement recommandée. Un trottoir de même couleur que l'enrobé retenu pour les voies vertes permet de rappeler le caractère d'axe structurant modes doux. La largeur de la chaussée doit être comprise entre 5.00 et 6.00m (dépend de la fonction de l'axe et de la présence de bus ou non) et le TJM doit être en-dessous de 7'000 vhc/j. Si ces valeurs ne peuvent être respectées, des mesures permettant de réduire la charge de trafic doivent être entreprises, ou un aménagement spécifique (bande ou piste cyclable) est nécessaire (exemple sur la coupe-type 4 ci-dessus).

Intégration paysagère et naturelle

Un enrobé bitumineux (entretien facilité) de couleur claire et poreux est retenu pour l'espace piéton (trottoir) afin de favoriser sa perméabilité et son albédo élevé, ainsi que la continuité visuelle avec les voies vertes en site propre. Lorsque possible, une bande plantée étroite et de hauteur réduite (max. 60cm pour assurer la visibilité aux accès) sépare le trottoir et l'espace routier.

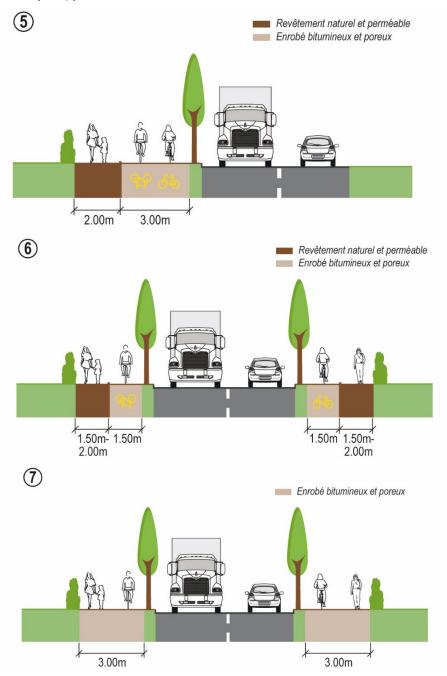
La voie verte urbaine est également un outil de mise en œuvre des principes de la « Nature en ville ». C'est pourquoi, elle doit s'accompagner d'une arborisation dès que la place à disposition est suffisante. Des arbres et buissons indigènes et adaptés à la station doivent être plantés. Un entretien extensif de ces espaces naturels résiduels est mis en place. Une attention particulière est apportée à la lutte contre les plantes envahissantes.

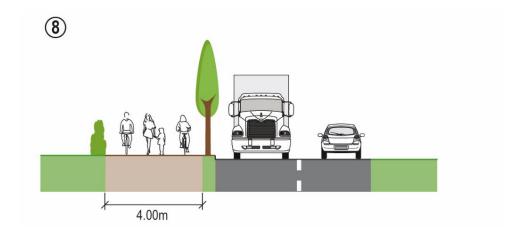
Equipements et espace public

Les rues sont ponctuées d'espaces publics agrémentés de mobilier urbain offrant des espaces de rencontre et de pause le long de l'axe. Ils conservent une cohérence sur l'ensemble du tronçon. Ils sont composés d'assises, de luminaires et de dispositif pour la récolte des déchets. Afin que les voies vertes ne deviennent pas des sources additionnelles importantes de pollution lumineuse, des luminaires adaptés et le moins attractifs pour les insectes sont choisis (éclairage vers le bas, LED « blanc chaud » < 2700 K).

Session liaison routière hors localité - site propre*

Aménagements et coupes-types





Hors localité et le long des axes routiers, la voie verte est aménagée en site propre. Etant donné les flux piétons moins importants hors localité et le long d'axes routiers, une séparation entre piétons et cyclistes n'est pas nécessaire (coupe du bas) à moins que les gabarits à disposition soient importants et que des flux piétons soient ponctuellement plus importants. Une largeur de 4.00m (3.50m minimum) est retenue pour une voie verte mixte, 5.00m (4.50m au minimum dont 3.00m pour les vélos) pour une dissociation cycliste-piéton. Si séparation il y a, celle-ci est matérialisée par un revêtement différencié (voir intégration paysagère et naturelle), ainsi qu'une signalisation verticale et horizontale appropriée. Le flux cycliste est situé du côté de la route afin de faciliter les franchissements et les raccords. Si le gabarit routier et les conditions le permettent, le marquage de bandes cyclables sur la chaussée permet de satisfaire les vélos rapides ou de course. S'il est plus logique d'assurer un trafic unidirectionnel de part et d'autre de la chaussée, la voie reste en site propre et doit présenter les dimensions minimales des coupes 6 et 7 cidessus.

Intégration paysagère et naturelle

Un enrobé bitumineux (entretien facilité) de couleur claire et poreux est retenu pour l'espace cycliste (ou le cheminement complet si mixité) afin de favoriser sa perméabilité et son albédo élevé, ainsi que la continuité visuelle avec les voies vertes. Si espace piéton il y a, celui-ci présente un revêtement perméable et naturel permettant une infiltration des eaux plus importante. Une bande plantée humide de 1.00m-1.50m retient les eaux de pluie et sépare la voie verte de l'espace routier. Une arborisation est possible dans cette bande plantée si le trafic routier n'est pas gêné et en préférant des plantations arbustives (n'augmentant pas les risques d'accidents de la route).

L'arborisation des axes routiers hors localités représente une opportunité, dans les cas où la surface disponible le permet (min. 9m³ de fosse de plantation et une hauteur de couronne 2.5 à 3.om), de créer des connexions paysagères et écologique. La plantation d'arbres indigènes est privilégiée sur ces axes pour autant que la durabilité des plantations puisse être assurée (résistance aux vibrations, à la pollution, etc.). Dans les cas où la plantation d'arbres s'avère impossible, une synergie entre la récolte des eaux de surfaces et les espaces de plantations doit être envisagée (ex. noues paysagères).

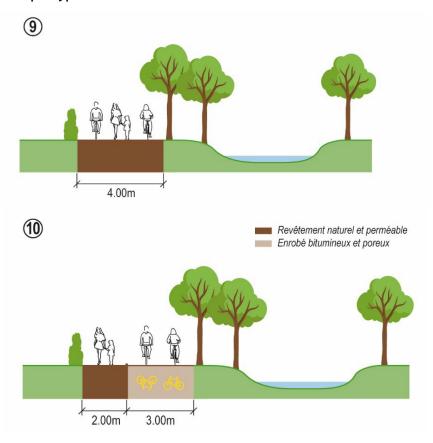
Lorsque la voie verte est située entre l'espaces routier et la zone agricole, l'accotement du côté agricole est également arborisé. Des arbres et buissons indigènes et adaptés à la station doivent être plantés. Un entretien extensif de ces espaces naturels résiduels est mis en place. Une attention particulière est apportée à la lutte contre les plantes envahissantes. Ces haies situées en terrain agricole peuvent s'intégrer aux réseaux agro-écologiques. Outre l'arborisation, des petites structures (par exemple murgiers, tas de bois mort) sont constituées au niveau de la haie du côté agricole, afin de renforcer le rôle des trames vertes dans le renforcement du réseau de liaisons biologiques.

Equipements et espace public

Ces axes sont ponctuées d'espaces publics agrémentés de mobilier urbain offrant des espaces de rencontre et de pause le long de l'axe. Ils conservent une cohérence sur l'ensemble du tronçon. Ils sont composés d'assises, de luminaires et de dispositif pour la récolte des déchets. Les espaces de détente sont disposés dans des secteurs où leur usage ne génère pas des perturbations sur des milieux naturels sensibles (faune et flore).

Session campagne et cours d'eau - site propre*24

Aménagements et coupes-types



Hors localité et hors des axes routiers, la voie verte est aménagée en site propre, cheminant dans un environnement naturel. Il est proposé de séparer les flux sur les axes plutôt réservés à la mobilité cyclable quotidienne et dans la campagne, et de maintenir un espace mixte sur d'autres itinéraires plus « naturels » nécessitant un revêtement moins impactant pour l'environnement à proximité. Une largeur de 4.00m (3.00m minimum) est retenue pour une voie verte mixte, 5.00m (4.50m au minimum dont 3.00m pour les vélos) pour une dissociation cycliste-piéton. Si séparation il y a, celle-ci est matérialisée par un revêtement différencié (voir intégration paysagère et naturelle), ainsi qu'une signalisation verticale et horizontale appropriée.

L'aménagement de voies de mobilité à l'intérieur de l'espace réservé aux eaux doit être conforme à l'Ordonnance sur la protection des Eaux. Il s'agit notamment de se référer au « guide modulaire pour la détermination et l'utilisation de l'espace réservé aux eaux en Suisse » de la Confédération (module 3.4).

²⁴ Pour rappel, les éléments présentés ci-après ne concernent pas les digues du Rhône (éléments définis et planifiés par R3).

Intégration paysagère et naturelle

Un enrobé bitumineux (entretien facilité) de couleur claire et poreux est retenu pour l'espace cycliste afin de favoriser sa perméabilité et son albédo élevé, ainsi que la continuité visuelle avec les voies vertes. Si espace piéton ou mixité il y a, celui-ci présente un revêtement perméable et naturel permettant une infiltration des eaux plus importante.

Aux abords des voies vertes, les plantations indigènes et durables sont privilégiées. Elles s'inscrivent dans le contexte existant. La végétalisation apporte une qualité paysagère et contribue à la connexion des réseaux écologiques. Ce type d'aménagement (hors rives du Rhône) doit être pensé en cohérence avec les aménagements prévus dans le cadre de la 3^e correction du Rhône pour les rives du Rhône.

Lorsque la voie verte chemine le long d'un cours d'eau qui fera l'objet d'une renaturation (hors Rhône), la composante « mobilité » doit être intégrée dans le projet de renaturation / sécurisation, afin que le tout soit cohérent. Les projets de renaturation définissent le concept général d'arborisation et d'aménagements naturels, en tenant compte des contraintes liées à l'usage de la voie verte. Le côté de la voie verte à l'interface avec la zone agricole fait également l'objet d'une arborisation, afin d'agrémenter la qualité paysagère pour les usagers et accroître le rôle de liaison biologique. Outre l'arborisation, des petites structures (par exemple murgiers, tas de bois mort) sont également constituées au niveau de la haie du côté agricole.

Lors que la voie verte chemine entre un espace naturel et une zone agricole, le côté de la voie verte à l'interface avec la zone agricole fait également l'objet d'une arborisation, afin d'agrémenter la qualité paysagère pour les usagers et accroître le rôle de liaison biologique (ceci est une recommandation devant faire l'objet de vérification dans le cadre d'avant-projets avec les acteurs concernés). Du côté de l'espace naturel, des compléments d'arborisation peuvent être mis en place s'ils amènent une plus-value naturelle et/ou paysagère.

Des arbres et buissons indigènes et adaptés à la station doivent être plantés. Un entretien extensif de ces espaces naturels résiduels est mis en place. Une attention particulière est apportée à la lutte contre les plantes envahissantes.

Afin de garantir la fonction paysagère du Rhône et promouvoir les berges du Rhône comme axe préférentiel pour la mobilité douce ainsi que comme support pour les loisirs et le tourisme, les itinéraires de campagne (ayant une fonction claire d'accès au Rhône) doivent être coordonnés avec le projet de 3^e correction du Rhône.

Equipements et espace public

Les différents espaces publics ponctuant ces axes sont agrémentés de bancs, tables, espace de jeux et permettent l'implantation de panneau d'information, de sensibilisation sur les milieux naturels rencontrés, l'histoire du site ou encore les pratiques agricoles. Compte tenu de l'usage des voies vertes dans ce contexte et des contraintes sécuritaires réduites, les luminaires sont à proscrire, afin de ne pas amener une pollution lumineuse nuisible dans des sites naturels.

Les espaces de détente (bancs, places de pique-nique) sont disposés dans des secteurs où leur usage ne génère pas des perturbations sur des milieux naturels sensibles (faune et flore).

Objectifs stratégiques

N°4 : révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée de plusieurs centralités hiérarchisées

N°9 : réduire le transit à l'intérieur de l'agglomération et en particulier des centralités

N°10 : pacifier les hyper-centres de localité

N°16: rendre les transports publics plus efficaces, accessibles et attractifs

 $N^{\circ}17$: développer un réseau de mobilité douce performant pour la mobilité quotidienne, également adapté à la mobilité de loisirs lorsque possible

N°22 : protéger et restaurer les valeurs naturelles et renforcer leurs liaisons

N°27 : Réduire les émissions de gaz à effet de serre

N°29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Opportunité et utilité principale

Les principes de voies vertes appliqués améliorent la sécurité et la qualité de vie générale des usagers et contribuent à l'attractivité des mobilités douces. Ils renforcent également l'attractivité du centre-ville comme lieu d'habitat et de travail, et renforcent la structure paysagère de l'agglomération.

Besoin d'action principal : Renforcement du réseau MD

Disposer d'un réseau de mobilité douce performant passe par la création de continuités cyclables. Ces liaisons participent également à la préservation des espaces naturels.

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Dépendant de chaque mesure

Etat de l'intégration dans le plan directeur

Non concerné

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement

R₃, EAU, AGR, REC, NAT, ENE.₂

Mesures d'urbanisation

Toutes

Mesures mobilité

PA4 : GM.7, MD.VV, MD.1, MD.2, MD.3, MD.5, MD.6,, MD.11, P.MD.A.5, P.MD.A.8, P.VSR.A.4, P.VSR.B.1, VSR.1

PA3: 4.2, 4.3, 6.2, 6.3, 6.4

PA2: MD1, MD4, MD5, MD7, MD10, MD11, MD15, R3, R9, R10,

R13 R17

ChablaisAgglo / Programme de mesures / Mobilité

Aménagement d'un itinéraire cyclable entre Ollon et Bex le long de la route cantonale

ARE :6153.3.015

Mobilité douce

Stratégie Mobilité douce

Priorité: A4/B3

Coûts : 2'000'000.-

Instances responsables

Autres instances concernées

DGMR VD

Ollon, Bex

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 (8'000 vhc./j., données 2015 redressées pour 2020) se traduisent par un sentiment d'insécurité important pour les déplacements cyclables. Le long de la route cantonale se trouve un chemin agricole pouvant servir pour les cycles notamment, mais pas aménagé exclusivement comme tel. De plus, l'environnement traversé n'est pas des plus confortables pour les cyclistes (proximité de la route, pas d'arbres apportant de l'ombre ou protégeant du vent, etc).

Objectifs

- Améliorer le confort des cyclistes ;
- Rendre sûre, attractive et confortable la liaison cyclable quotidienne entre Bex et Ollon nord.

Description

La mesure s'étend sur la partie hors localité de la RC780 entre le futur giratoire de la Monnaie (Ollon) et l'entrée de localité de Bex. Sur ce périmètre, le chemin agricole longeant la route cantonale dispose d'un revêtement adapté aux cyclistes. Une bande paysagère et une arborisation ponctuelle et une haie vives apportent de la fraîcheur et de l'ombre aux cyclistes et sépare physiquement la piste cyclable de la route. Les surfaces d'assolement présentes de part et d'autre du tracé routier sont préservées au maximum.

Ponctuellement, l'aménagement est complété, notamment pour le franchissement de la Gryonne. Des traversées cyclables et piétonnes ponctuent le parcours aux endroits indiqués. L'aménagement est continu avec les aménagements prévus sur la RC780 en bordure d'Ollon et en localité de Bex.

Le détail de l'aménagement est en cours de précision dans le cadre des études préliminaires initiées début 2021 par le Canton de Vaud (DGMR). L'étude de projet sera lancée fin 2021. L'aménagement sera a priori constitué de deux pistes cyclables unidirectionnelles ou d'une piste bidirectionnelle.



N°17 : développer un réseau de mobilité douce performant pour la mobilité quotidienne, également adapté à la mobilité de loisirs lorsque justifié

N°22 : protéger et restaurer les valeurs naturelles et renforcer leurs liaisons

N°24 : préserver les surfaces d'assolement

N°27 : Réduire les émissions de gaz à effet de serre

N°29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Opportunité et utilité principale

Le projet améliore la sécurité et le confort des déplacements cyclistes quotidiens et de loisirs et contribue à leur attractivité. Il réduit également les émissions de polluants et valorise les espaces naturels.

Besoin d'action principal : Renforcement du réseau MD

Disposer d'un réseau de mobilité douce performant passe par la création de continuités cyclables comme ici entre Bex et Ollon.

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre Etat de l'intégration dans le plan directeur

Etude de projet : dès 2021 - Non concerné

Début des travaux : 2024 Etat de la planification : 1

Mise en service : 2025

Financement

Coûts estimés : 2'000'000.- Demande de cofinancement : oui

Cantons: 85% Communes: 15%

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement Mesures mobilité

AGR, REC, ENE.2 PA4 : MD.VV, MD.3, MD.6, P.VSR.A.5, P.VSR.B.1,

Mesures d'urbanisation PA3 : 4.4, 7.7, 7.12, 7.13

_

Protection de l'environnement

Mesure avec un impact ou qui est concernée par les éléments suivants :

☑ Environnement gris : OPAir / OPB / OSites

☐ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

☐ Dangers naturels

☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA

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

Références

Etude préliminaire d'aménagement (DGMR, 2021)

Aménagement d'un cheminement de mobilité douce entre Bex

et le Rhône Mobilité douce

ARE: 6153.3.027

Valorisation / sécurité de l'espace routier

Stratégie *Mobilité douce*

Priorité: B4/A3

Coûts : 650'000.-

Instances responsables

Autres instances concernées

Bex

DGE-Eau VD, DGMR VD

Mesure

Situation actuelle

La route longeant l'Avançon depuis le giratoire de la RC780 (route de Massongex / domaine du Rhône) relie directement l'entrée de Bex au Rhône et au village de Massongex (passerelle sur le Rhône). Elle présente cependant localement des faiblesses au niveau de la sécurité et de la cohabitation avec les piétons et les deux-roues légers (transit local, desserte de la zone industrielle, pas d'aménagement, franchissement des axes cantonaux). De plus, l'itinéraire cyclable Suisse Mobile emprunte la RC21 et la route de Magny, ce qui ne constitue pas un tracé attractif et sûr.

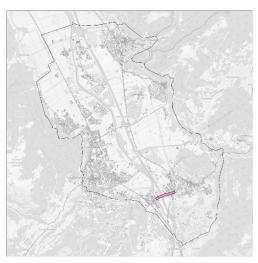
Objectifs

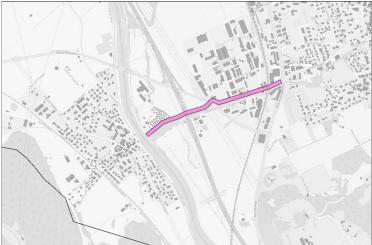
- Rendre sûre et attractive la liaison de mobilité douce entre Bex/Massongex et le franchissement du Rhône (déplacements quotidiens et de loisirs) ;
- Améliorer l'accès à la gare de Bex ;
- Offrir un itinéraire sûr et attractif pour l'ensemble des usagers, notamment sur l'itinéraire cyclable Suisse Mobile ;
- Empêcher le transit local, maîtriser les vitesses et les nuisances liées au trafic ;
- Intégrer cet axe au contexte paysager existant, notamment le corridor boisé de l'Avançon ;
- Assurer une liaison qualitative en cohérence avec la requalification des berges du Rhône.

Description

La route de Massongex / domaine du Rhône est réaménagée de manière à sécuriser les cheminements piétons et cyclistes. Le passage sous-voies est interdit au trafic motorisé afin de limiter le transit local par la rte de Massongex. Le secteur longeant la zone d'activités (route de Massongex) et le franchissement de la route cantonale est également sécurisée par des aménagements piétons et cyclables. Le franchissement de la RC714 en particulier devra être très soigné compte tenu des charges de trafic importantes et de la proximité de la jonction autoroutière. Les aménagements piétons et cyclistes devront être au maximum en site propre, tel que recommandé dans la fiche de principes des voies vertes (MD.VV).

Le tracé de l'itinéraire cyclable Suisse Mobile est modifié. Il emprunte la route de Massongex et la rue du Simplon réaménagées. Le détail des aménagements doit encore être précisé. Cette mesure est notamment en cohérence avec la reconstruction prévue de la passerelle dans le cadre du projet "3^e correction du Rhône" (mesure TP.1) et avec la liaison modes doux dans Massongex (MD.11).





N°17 : développer un réseau de mobilité douce performant pour la mobilité quotidienne, également adapté à la mobilité de loisirs lorsque possible

N°27 : Réduire les émissions de gaz à effet de serre

N°29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Opportunité et utilité principale

Le projet améliore la sécurité et le confort des mobilités douces quotidiennes et de loisirs et contribue à son attractivité. Il réduit également les émissions de polluants et valorise les espaces naturels.

Besoin d'action principal : Renforcement du réseau MD

Disposer d'un réseau de mobilité douce performant passe par la création de continuités cyclables comme ici entre Bex et Massongex, y compris l'accès au Rhône.

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Etude de projet : dès 2024 - Non concerné

Début des travaux : 2027 Etat de la planification : 1

Mise en service : 2028

Financement

Coûts estimés : 650'000.- Demande de cofinancement : oui

Cantons: 0% Communes: 100%

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement

R₃, AGR, REC, ENE.₂

Mesures d'urbanisation

PAI 2

Mesures mobilité

PA4: MD.VV, MD.11, P.MD.B.3, P.VSR.B.1, PM.2, PM.1, TP.1, TP.2

Etat de l'intégration dans le plan directeur

PA3: 2.1, 3.1, 7.12, 9.1

Protection de l'environnement

Mesure avec un impact ou qui est concernée par les éléments suivants :

☑ Environnement gris : OPAir / OPB / OSites

☑ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

☐ Dangers naturels

☑ Emprises sur la zone agricole/ SDA

	Oui/Non	Surface	Compensation
Emprise sur zone agricole / SDA	Oui	400m2	-

Références

Projet lauréat du concours des espaces publics du Rhône (BASE, 2019)

ChablaisAgglo / Programme de mesures / Mobilité

Liaison de mobilité douce entre Ollon et le Rhône

Mobilité douce

ARE:6153.3.028

Stratégie Mobilité douce

Priorité: B4/B3

Coûts: 2'000'000.-

Instances responsables

Autres instances concernées

Ollon DGE-Eau VD

Mesure

Situation actuelle

L'itinéraire retenu relie directement le centre du village d'Ollon au Rhône par la route de Chesselaz (communale). Bien que peu fréquentée, cette dernière dessert le village et les zones d'activités de St-Triphon et nécessite des aménagements de qualité 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. Une passerelle y est cependant prévue dans le cadre du projet « 3^e correction du Rhône » (passerelle Charbonnière).

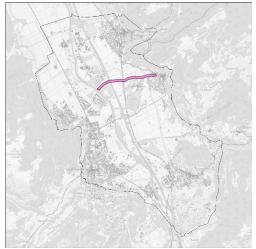
Objectifs

- Rendre sûre et attractive la liaison de mobilité douce entre Ollon et le 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 ;
- Utiliser cet axe de mobilité douce comme base d'amélioration de la qualité paysagère et élément de réseau des liaisons biologique avec une arborisation adaptée (arbres et haies buissonnantes), en particulier entre la carrière du Lessus et l'étang du Duzillet;
- Assurer une liaison qualitative en cohérence avec la requalification des berges du Rhône.

Description

L'aménagement d'une voie verte en parallèle de la route de Chesselaz permet de sécuriser les modes doux, notamment aux abords de la zone d'activités, et ce jusqu'au franchissement de la route Industrielle (franchissement à traiter avec soin). Un léger impact sur les surfaces d'assolement est possiblement à prévoir. Ce dernier sera à minimiser. Après cette route, il y aura lieu de réaménager le chemin agricole le long de la gouille du Duzillet et du petit bois à proximité, ceci dans le respect de l'environnement traversé (revêtement naturel, plantations). Le revêtement naturel doit être circulable en toute saison.

Sur la rive gauche, la route de la Raffinerie a fait l'objet d'une mesure dans le cadre du PA2 (mesure MD5) et a été validée par la Confédération.





N°17 : développer un réseau de mobilité douce performant pour la mobilité quotidienne, également adapté à la mobilité de loisirs lorsque possible

N°22 : protéger et restaurer les valeurs naturelles et renforcer leurs liaisons

N°24 : préserver les surfaces d'assolement

N°27 : Réduire les émissions de gaz à effet de serre

N°29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Opportunité et Utilité principale

Le projet améliore la sécurité et le confort des mobilités douces quotidiennes et de loisirs et contribue à son attractivité. Il réduit également les émissions de polluants et valorise les espaces naturels.

Besoin d'action principal : Renforcement du réseau MD

Disposer d'un réseau de mobilité douce performant passe par la création de continuités cyclables comme ici entre Ollon et le Rhône.

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre Etat de l'intégration dans le plan directeur

Etude de projet : dès 2024 - Non concerné

Début des travaux : 2027 Etat de la planification : 1

Mise en service: 2028

Financement

Coûts estimés : 2'000'000.- Demande de cofinancement : oui

Cantons: 0% Communes: 70%

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement Mesures mobilité

R3, AGR, REC, ENE.2 PA4 : MD.VV, MD.4, P.VSR.A.4

Mesures d'urbanisation PA3 : MS9, 2.2, 3.1, 4.4

PAI.3, PAI.4

Protection de l'environnement

Mesure avec un impact ou qui est concernée par les éléments suivants :

☑ Environnement gris : OPAir / OPB / OSites

☑ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

☐ Dangers naturels

	Oui/Non	Surface	Compensation
Emprise sur zone agricole / SDA	Oui	3'750m2	-

Références

Projet lauréat du concours des espaces publics du Rhône (BASE, 2019)

ChablaisAgglo / Programme de mesures / Mobilité

Passerelle au-dessus du Rhône secteur Charbonnière

ARE: 6153.3.067

Mobilité douce

Stratégie *Mobilité douce*

Priorité: B4/A3

Coûts: 2'400'000.-

Instances responsables

Autres instances concernées

SPCR, DGMR VD, SDM VS, DGE-Eau VD

Aigle, Collombey-Muraz, Ollon

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 franchir 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.

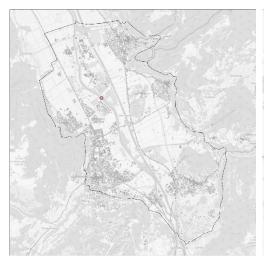
Objectifs

- 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 "3º correction du Rhône", portant en premier lieu sur des travaux de sécurisation des abords du fleuve mais aussi sur des aménagements qualitatifs et paysagers des berges, prévoit la construction (ou la reconstruction) de passerelles. Le PA3 prévoyait également comme mesure 2.2 la création d'un franchissement multimodal entre les zones d'activités d'Aigle et Collombey-Muraz (légèrement plus au nord que la présente mesure). Il a été décidé d'abandonner cette mesure au profit d'une passerelle modes doux également prévue dans le projet de 3º correction du Rhône.

Des deux côtés des berges, des aménagements sont prévus afin de connecter les itinéraires modes doux à la passerelle (mesure MD5 du PA2 côté valaisan, mesure MD.3 du présent PA4 côté vaudois).





N°8 : renforcer la qualité et l'attractivité des zones d'activités

N°17 : développer un réseau de mobilité douce performant pour la mobilité quotidienne, également adapté à la mobilité de loisirs lorsque possible

N°20 : respecter les structures et caractéristiques des unités paysagères dans les interventions d'aménagement

N°22 : protéger et restaurer les valeurs naturelles et renforcer leurs liaisons

N°27 : Réduire les émissions de gaz à effet de serre

N°29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Opportunité et utilité principale

Le projet contribue à encourager à l'utilisation de la mobilité douce pour les déplacements quotidiens mais aussi de loisirs. Il améliore grandement la sécurité des usagers vulnérables en leur offrant un franchissement attractif loin du trafic motorisé dense. Il réduit également les émissions de polluants et valorise les espaces naturels.

Besoin d'action principal : Renforcement du réseau MD

Disposer d'un réseau de mobilité douce performant passe par l'amélioration du maillage des itinéraires cyclables comme ici en franchissement du Rhône.

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre Etat de l'intégration dans le plan directeur

Etude de projet : en cours - Non concerné

Mise à l'enquête : 2022 Etat de la planification : 1

Début des travaux : 2030 Mise en service : 2032

Financement

Coûts estimés : 2'400'000.- Demande de cofinancement : oui

Répartition entre les partenaires en cours d'élaboration par les services compétents (SPCR, DGMR, SDM, Communes)

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement	Mesures mobilité
R ₃	PA4: MD.VV, MD.3,
Mesures d'urbanisation	PA3: 6.5

PAI.3, PAI.4

Protection de l'environnement

Mesure avec un impact ou qui est concernée par les éléments suivants :

☑ Environnement gris : OPAir / OPB / OSites

☑ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

☐ Dangers naturels

☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA

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

Références

Projet lauréat du concours des espaces publics du Rhône (BASE, 2019)

Etude préliminaire nouvelle liaison routière Aigle-Collombey (Citec, 2018)

ChablaisAgglo / Programme de mesures / Mobilité

Aménagement d'un cheminement de mobilité douce entre Illarsaz

Mobilité douce

Stratégie Mobilité douce

Priorité : A4 Coûts : 3'250'000.-

Instances responsables

Autres instances concernées

Collombey-Muraz, SDM VS

CFF

Mesure

Situation actuelle

Le chemin de Saudan (RC306) et le chemin Stockalper est un itinéraire modes doux préférentiel de l'agglomération permettant de relier Illarsaz (et donc Aigle) à Muraz (et donc Collombey-Monthey). Cet itinéraire est caractérisé par un tracé direct, sur réseau agricole (donc quasiment hors trafic) et le long d'un canal, lui conférant un attrait tout particulier pour les déplacements à pied ou à vélo. Aucun aménagement modes doux spécifique n'est cependant à disposition. De plus, le potentiel qualitatif de l'environnement traversé n'est pas pleinement exploité Le paysage a été banalisé par des actions anthropiques : le passage du canal, l'agriculture intensive et la diminution des haies bocagères. On note également une absence d'arborisation.

Un passage à niveau est aujourd'hui aménagé sur le chemin du Saudan au croisement avec la voie CFF.

Objectifs

- Améliorer le confort des cyclistes et des piétons ;
- Rendre sûre, attractive et confortable la liaison cyclable quotidienne entre Illarsaz et Muraz ;
- Intégrer le cheminement de mobilité douce dans le cadre du futur projet de renaturation du canal de Stockalper;
- Utiliser cet axe de mobilité douce comme base d'amélioration de la qualité paysagère et élément de réseau des liaisons biologiques avec une arborisation adaptée (arbres et haies vives).

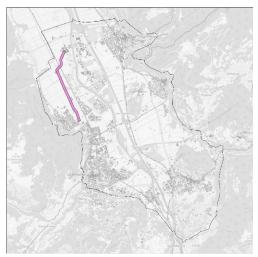
Description

Le chemin du Saudan actuellement sur réseau cantonal est rendu à la commune. Il est légèrement élargi de manière à disposer d'un gabarit agréable pour les cyclistes et pour les piétons ainsi que d'une arborisation ponctuelle et des haies vives. Ceux-ci ont si possible chacun leur gabarit spécifique et aménagé de manière différencié. Les surfaces d'assolement présentes de part et d'autre du tracé routier sont préservées au maximum, bien qu'un impact minime est tout de même à attendre. Au droit du passage à niveau actuel, un franchissement inférieur des voies est aménagé (en lien avec le projet Eurotube et un financement via l'OFT), permettant de sécuriser le tracé de la voie verte. Ce franchissement est réservé aux modes doux et au transport agricole.

Le long du canal Stockalper, la rive droite est réservée exclusivement au trafic agricole, alors que la rive gauche est réservée à la voie verte. Une renaturation du canal est réalisée et des franchissements permettent ponctuellement au trafic agricole de passer du côté ouest du canal. La renaturation du canal aura forcément un impact sur les surfaces d'assolement du secteur.

Le détail de l'aménagement et de la renaturation du canal doit être précisé ultérieurement. Le tracé modes doux et le nouveau franchissement sont planifiés dans le cadre du schéma directeur des circulations et le plan directeur vélo de la commune de Collombey-Muraz.

Cette liaison emprunte en partie un itinéraire IVS. Une coordination est assurée afin de conserver ce patrimoine particulier.





 N° 17 : développer un réseau de mobilité douce performant pour la mobilité quotidienne, également adapté à la mobilité de loisirs lorsque possible

N°22 : protéger et restaurer les valeurs naturelles et renforcer leurs liaisons

N°24 : préserver les surfaces d'assolement

N°27 : Réduire les émissions de gaz à effet de serre

N°29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Opportunité et utilité principale

Le projet améliore la sécurité et le confort des mobilités douces quotidiennes et de loisirs et contribue à son attractivité. Il réduit également les émissions de polluants et valorise les espaces naturels.

Besoin d'action principal : Renforcement du réseau MD

Disposer d'un réseau de mobilité douce performant passe par la création de continuités cyclables comme ici entre Illarsaz et Muraz.

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Etude de projet : dès 2022

Début des travaux : 2024

Mise en service: 2026

Etat de l'intégration dans le plan directeur

- Non concerné

Etat de la planification : 1

Demande de cofinancement : oui

Financement

Coûts estimés : 3'250'000.-

Cantons et CFF: 70% Communes: 30%

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement

EAU, AGR, ENE.2

Mesures d'urbanisation

PAI.3, PAI.4

Mesures mobilité

PA4: MD.VV, Ms.7, P.VSR.A.4, VSR.2, PM.4

PA₃: 6.2, 7.6

Protection de l'environnement

Mesure avec un impact ou qui est concernée par les éléments suivants :

☑ Environnement gris : OPAir / OPB / OSites

☑ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

☐ Dangers naturels

☑ Emprises sur la zone agricole/ SDA

	Oui/Non	Surface	Compensation
Emprise sur zone agricole / SDA	Oui	900m2	-

Références

Plan directeur vélo de Monthey et Collombey-Muraz (Citec, 2020)

Schéma directeur des circulations de Monthey et Collombey-Muraz (Citec, 2020)

ChablaisAgglo / Programme de mesures / Mobilité

Aménagement de zones de stationnement pour vélos

Mobilité douce

ARE: 6153.3.008

Stratégie *Mobilité douce*

Priorité: A4/B3

Coûts: 100'000.-

Instances responsables

Autres instances concernées

Communes

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 a été effectué en 2020.

En sus de l'offre prévue dans le cadre du PA2 dont la mise en oeuvre se poursuit sur la période 2020-2022, 250 places supplémentaires sont programmées en priorité A pour les communes d'Ollon et de Bex et font l'objet d'une demande de cofinancement (environ 125 places couvertes et 125 places en plein air).

Le déploiement d'autres points de stationnement ne fait pas l'objet de cofinancement dans la présente fiche. Il convient en effet que chaque commune puisse planifier précisément ses besoins et son planning, l'idée étant d'avoir une continuité dans cette thématique.

Objectifs stratégiques

N°4 : révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée de plusieurs centralités hiérarchisées

 N° 17 : développer un réseau de mobilité douce performant pour la mobilité quotidienne, également adapté à la mobilité de loisirs lorsque possible

N°19 : favoriser l'intermodalité modes doux - transports publics

N° 27 : Réduire les émissions de gaz à effet de serre

N°29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Opportunité et utilité principale

Le projet contribue à encourager l'utilisation de la mobilité douce pour les déplacements quotidiens. Il renforce également l'attractivité des centres-villes et villages pour l'habitat et pour les activités.

Besoin d'action principal : Renforcement du réseau MD

Augmenter l'attractivité du vélo passe également par les conditions d'accès et donc de stationnement, notamment au droit des interfaces de transports publics (amélioration des rabattements vélos sur les arrêts ferroviaires), sur l'espace public (centres-villes et centres de villages, générateurs ponctuels, etc.).

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Etat de l'intégration dans le plan directeur

Etude de projet : dès 2021

Non concerné

Début des travaux : 2023 Mise en service : 2025

Financement

Coûts estimés : 100'000.- Demande de cofinancement : oui

Cantons: 0% Communes: 100%

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement

PA4: GM.3, GM.6, GM.7, MD.8, P.VSR.B.2, TP.2

ENE 2

PA3: GM4, 3.1, 7.1, 7.2, 7.3, 10.4

Mesures mobilité

CV, EPQ, PAI.8

Protection de l'environnement

Mesures d'urbanisation

Mesure avec un impact ou qui est concernée par les éléments suivants :

☑ Environnement gris: OPAir / OPB / OSites

☑ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

☐ Dangers naturels

☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA

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

Références

Récapitulatif offre en stationnement communes de l'agglomération (Antenne région Valais romand, 2020)

Schéma directeur cyclable d'Aigle (Commune d'Aigle, 2019)

Plan directeur vélo de Monthey et Collombey-Muraz (Citec, 2021)

Instauration d'un système de partage de vélos dans l'agglomération

Mobilité douce

ARE:6153.3.009

Stratégie *Mobilité douce*

Priorité: B4/A3

Coûts: 50'000.-

Instances responsables

Autres instances concernées

Communes

Mesure

Situation actuelle

Les communes d'Aigle et de Monthey ont conjointement testé un système de mise à disposition de vélos en libre-service. 60 vélos étaient mis à disposition des usagers sur trois stations à Aigle et deux à Monthey. Le bilan fait par les communes n'était pas forcément réjouissant et elles n'ont ainsi pas souhaité poursuivre ce projet. Aigle a cependant entrepris les démarches pour faire un nouvel essai de vélos en libre-service tout prochainement (Velospot).

Objectifs

- Offrir la possibilité aux personnes qui ne disposent pas d'un vélo sur place de se déplacer à vélo, et à ceux qui en disposent de le proposer facilement à la location.

Description

Un système plus souple et moins onéreux que des vélos en libre-service est envisageable : un système de partage de vélos entre particuliers. Ceci se fait via une plateforme digitale et paraît une bonne solution pour relancer un projet de ce genre au niveau de l'agglomération (moins coûteux et améliorant la visibilité du vélo). Ce sytsème implique la délimitation de zones réservées principalement aux vélos partagés dans les gares notamment, et la mise en place d'accords avec des mécaniciens et des partenaires locaux pour l'entretien.

Objectifs stratégiques

N°16: rendre les transports publics plus efficaces, accessibles et attractifs

N°19 : favoriser l'intermodalité modes doux - transports publics

N° 27 : Réduire les émissions de gaz à effet de serre

N°29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Opportunité et utilité principale

Le projet contribue à l'attractivité des modes doux. Il réduit également les émissions de polluants et valorise les espaces naturels.

Besoin d'action principal : Stratégie MD

Augmenter l'attractivité du vélo et des transports publics passe également par les conditions d'accès à un vélo, d'où l'intérêt de pouvoir en disposer.

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Etat de l'intégration dans le plan directeur

Etude de projet : dès 2027

Non concerné

Début des travaux : 2029

Etat de la planification : 1

Mise en service: 2029

Financement

Indirectes

Coûts estimés : 50'000.- Demande de cofinancement : oui

Cantons: 0% Communes: 100%

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement Mesures mobilité

ENE 2 PA4 : GM.5, GM.7, MD.7, PM.2, PM.3, PM.4, TP.2

Mesures d'urbanisation PA3 : 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

Protection de l'environnement

Mesure avec un impact ou qui est concernée par les éléments suivants :

☑ Environnement gris : OPAir / OPB / OSites

☑ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

☐ Dangers naturels

☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA

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

Références

- Schéma directeur cyclable d'Aigle (Commune d'Aigle, 2019)

Passerelle au-dessus du Rhône secteur Gryonne

Mobilité douce

ARE: 6153.3.067

Stratégie *Mobilité douce*

Priorité: B4/A3

Coûts: 2'400'000.-

Instances responsables

Autres instances concernées

SDM,SPCR, DGE-Eau

Monthey, Ollon

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 franchir 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.

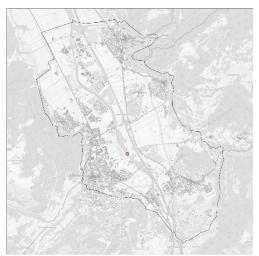
Objectifs

- 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 « 3° correction du Rhône », portant en premier lieu sur des travaux de sécurisation des abords du fleuve mais aussi sur des aménagements qualitatifs et paysagers des berges, prévoit la construction (ou la reconstruction) de passerelles. C'est notamment le cas dans le secteur de l'embouchure de la Gryonne, entre Monthey et Ollon. Le projet prévoit la construction d'une passerelle pour la mobilité douce en remplacement de la passerelle technique existante « CIMO », actuellement ouverte aux piétons, qui sera démontée (nouvelle passerelle située 300m en aval de la passerelle actuelle). Cela rentre dans le cadre du concept mobilité développé par la 3° correction du Rhône. Les infrastructures techniques importantes (gazoduc) ne seront pas installées sur la nouvelle passerelle mais traverseront sous le Rhône en forage dirigé.

Des deux côtés des berges, des aménagements sont prévus afin de connecter les itinéraires modes doux à la passerelle (mesure 6.3 du PA3 côté valaisan, mesure MD.6 du présent PA4 côté vaudois).





N°17 : développer un réseau de mobilité douce performant pour la mobilité quotidienne, également adapté à la mobilité de loisirs lorsque justifié

N°20 : respecter les structures et caractéristiques des unités paysagères dans les interventions d'aménagement

N°22 : protéger et restaurer les valeurs naturelles et renforcer leurs liaisons

N°27 : Réduire les émissions de gaz à effet de serre

N°29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Opportunité et utilité principale

Le projet contribue à encourager à l'utilisation de la mobilité douce pour les déplacements quotidiens mais aussi de loisirs. Il améliore grandement la sécurité des usagers vulnérables en leur offrant un franchissement attractif loin du trafic motorisé dense. Il réduit également les émissions de polluants et valorise les espaces naturels.

Besoin d'action principal : Renforcement du réseau MD

Disposer d'un réseau de mobilité douce performant passe par l'amélioration du maillage des itinéraires cyclables comme ici en franchissement du Rhône.

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Etat de l'intégration dans le plan directeur

Etude de projet : en cours

- Non concerné

Mise à l'enquête : 2022

Etat de la planification : 1

Début des travaux : 2030 Mise en service : 2032

Financement

Coûts estimés : 2'400'000.-

Demande de cofinancement : oui

Répartition entre entités partenaires sur la base d'une convention en cours d'élaboration (SPCR, CIMO)

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement

Mesures mobilité

R₃, PENE-2.

PA4 : MD.6,

Mesures d'urbanisation

PA₃: 6.3

PAI.5

Protection de l'environnement

Mesure avec un impact ou qui est concernée par les éléments suivants :

☑ Environnement gris : OPAir / OPB / OSites

☑ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

☐ Dangers naturels

☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA

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

Références

Projet lauréat du concours des espaces publics du Rhône (BASE, 2019)

Etude projet d'ouvrage en développement (Rhône 3, 2021)

ChablaisAgglo / Programme de mesures / Mobilité

Aménagement d'un cheminement de mobilité douce entre Massongex et le Rhône

Mobilité douce

ARE:6153.3.027

Valorisation / sécurité de l'espace routier

Stratégie Mobilité douce

Priorité: A4/A3

Coûts : 250'000.-

Instances responsables

Autres instances concernées

Massongex, SDM VS

SPCR

Mesure

Situation actuelle

Entre le Rhône et la gare de Massongex, l'itinéraire modes doux préférentiel emprunte un parcours qui ne nécessitera pas de modification majeure, à l'exception de la route de la Gare (cantonale). Bien qu'extrêmement important car en rabattement sur la gare de Massongex, ce tronçon n'est actuellement pas sécurisé pour les cyclistes surtout.

Objectifs

- Rendre sûre et attractive la liaison de mobilité douce entre Bex/Massongex et le franchissement du Rhône (déplacements quotidiens et de loisirs) ;
- Améliorer l'accès à la gare de Massongex ;
- Offrir un itinéraire sûr et attractif pour l'ensemble des usagers ;
- Empêcher le transit local, maîtriser les vitesses et les nuisances liées au trafic ;
- Assurer une liaison qualitative en cohérence avec la requalification des berges du Rhône.

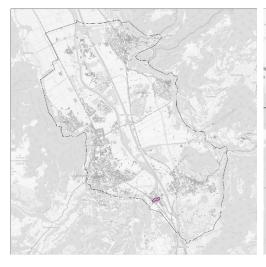
Description

Du côté de Massongex, le franchissement de la RC302 est amélioré dans la mesure du possible. Le tronçon de la RC107 menant jusqu'à la gare est sécurisé pour les cyclistes également, afin de relier la gare mais également l'itinéraire modes doux se rendant aux llettes.

Le détail des aménagements doit encore être précisé. Cette mesure est notamment en cohérence avec la reconstruction prévue de la passerelle dans le cadre du projet 3^e correction du Rhône et avec la liaison modes doux jusqu'à Bex (MD.2).

Une étude de faisabilité sera lancée dès 2021 par la Commune de Massongex sur cet itinéraire modes doux.

A noter que le réaménagement de la RC302 en traversée de Massongex (mesure P.VSR.A.6) prévoit, dans ce secteur, un abaissement de vitesse de 50 à 30km/h.





N°17 : développer un réseau de mobilité douce performant pour la mobilité quotidienne, également adapté à la mobilité de loisirs lorsque possible

Opportunité et utilité principale

Le projet améliore la sécurité et le confort des mobilités douces quotidiennes et de loisirs et contribue à son attractivité. Il réduit également les émissions de polluants et valorise les espaces naturels

Besoin d'action principal : Renforcement du réseau MD

Disposer d'un réseau de mobilité douce performant passe par la création de continuités cyclables comme ici entre Massongex et le Rhône

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Etat de l'intégration dans le plan directeur

Etude de projet : dès 2021

- Non concerné

Début des travaux : 2024

Etat de la planification : 1

Mise en service: 2026

Financement

Coûts estimés : 250'000.-

Demande de cofinancement : oui

Cantons: 50%

Communes: 50%

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement

Mesures mobilité

R₃, AGR, REC

PA4: MD.VV, MD.2, P.VSR.A.6, PM.1, TP.1, TP.2

Mesures d'urbanisation

PA₃: 2.1, 3.1, 7.3, 9.7

PUM.18

Protection de l'environnement

Mesure avec un impact ou qui est concernée par les éléments suivants :

☑ Environnement gris : OPAir / OPB / OSites

☑ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

□ Dangers naturels

☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA

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

Références

Projet lauréat du concours des espaces publics du Rhône (BASE, 2019)

P.MD.A

Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales

Mobilité douce

Stratégie *Mobilité douce*

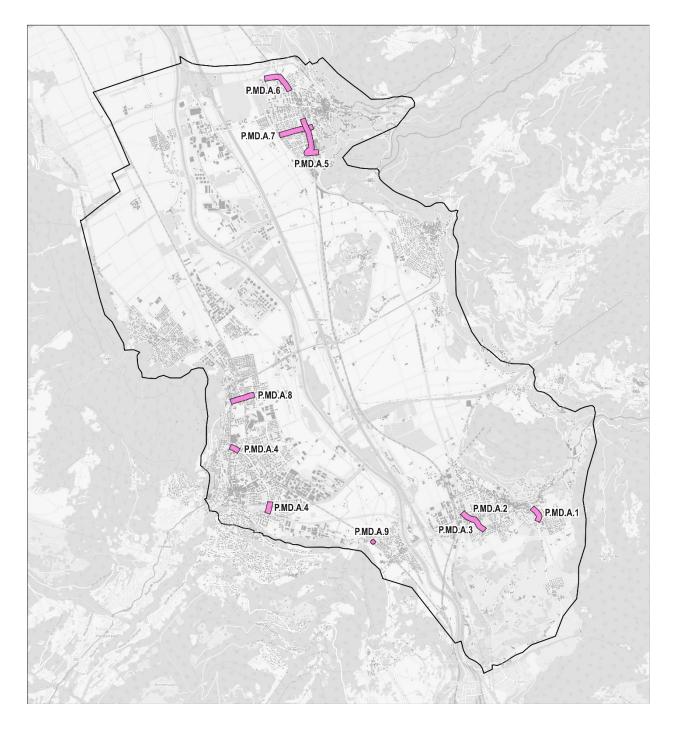
Priorité: A4

Coûts: 4'400'000.-

Instances responsables

Autres instances concernées

Toutes les communes DGMR VD, SDM VSfR



Description

Dans les précédentes générations, les mesures mobilité douce manquaient parfois de consistance et de clarté, notamment pour le traitement séparé des aménagements piétons et cyclistes. De plus, le diagnostic a aussi fait état de lacunes persistantes et assez marquées dans les réseaux modes doux alors qu'un potentiel certain (surtout pour le vélo) est identifié. Alors que les principes de voies vertes d'agglomération doivent permettre de mettre à disposition des usagers des axes structurants, il est également essentiel de traiter le réseau fin afin de renforcer la place et la sécurité des modes doux notamment dans les quartiers résidentiels ou scolaires notamment.

Le présent paquet de mesures découle donc de ces états de fait et met l'accent sur des aménagements permettant d'améliorer l'attractivité des modes doux, parfois au détriment du trafic motorisé (p. ex. suppression de stationnement, modération des vitesses, réduction des gabarits). Il propose une amélioration sensible des réseaux piétons et cyclables fins, en complément des axes structurants de mobilité douce (voies vertes). Prises individuellement, ces mesures ont un effet relativement faible sur le trafic d'agglomération, mais leur mise en œuvre commune et associée aux autres mesures de ce projet et des générations précédentes permet d'améliorer le cadre de vie des habitants et incite au report modal. Les connexions au réseau cantonal devront être particulièrement soignées et traitées en coordination avec les cantons. Le présent paquet rassemble les mesures partielles en priorité A.

Mesure partielle : Aménagement cyclable, rte de l'Infirmerie à Bex

P.MD.A.1 Mesure 5.1 du PA₃ (A)

50'000.- Code ARE 6153.3.018

Description et objectifs

Actuellement, sur la route de l'Infirmerie, il n'existe aucun aménagement en faveur des vélos alors que cet axe dessert les quartiers d'habitation et l'EMS. Le périmètre de la mesure 5.1 du PA3 est légèrement raccourci jusqu'au ch. du Crétel (et donc l'accès à l'EMS). Cet axe est équipé de bandes cyclables afin de sécuriser l'accès au quartier des Valentines et à l'EMS-Hôpital.

Objectifs stratégiques

N°18 : Densifier, qualifier et sécuriser de manière différenciée les infrastructures piétonnes et cyclables intra-localités

N°27 : Réduire les émissions à effet de serre

N°29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Mesure partielle : Aménagement piéton, rues du Cotterd et des Pépinières à Bex

P.MD.A.2 Mesure 5.2 du PA3 (A)

300'000.- Code ARE 6153.3.019

Description et objectifs

Actuellement, les rues du Cotterd et des Pépinières permettent de relier directement les secteurs au sud de l'Avançon à la gare. Toutefois, il n'existe pas de trottoir. Un trottoir continu est ainsi aménagé au moins d'un côté avec des bordures franchissables par exemple. Cette mesure est liée à la mesure P.MD.A.3 permettant de favoriser également cet axe pour les vélos.

Objectifs stratégiques

N°18 : Densifier, qualifier et sécuriser de manière différenciée les infrastructures piétonnes et cyclables intra-localités

N°27 : Réduire les émissions à effet de serre

N°29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Mesure partielle : Modération et rue cyclable, rues du Cotterd et des Pépinières à Bex

P.MD.A.3

50'000.-

Description et objectifs

Comme pour les déplacements piétons, les rues du Cotterd et des Pépinières permettent de relier directement les secteurs au sud de l'Avançon à la gare pour les cyclistes également. Toutefois, il n'existe aucun aménagement cyclable et la traversée de la rue du Simplon n'est pas sécurisée (débouché des rues du Cotterd et des Pépinières pas symétriques). Il est proposé de mettre en œuvre une zone 30 en rue cyclable (selon nouvelle législation du 1er janvier 2021) sur les deux rues concernées et de sécuriser la traversée de la rue du Simplon par un abaissement ponctuel de la vitesse par exemple.

Objectifs stratégiques

N°11 : Apaiser et sécuriser le trafic dans les quartiers et secteurs sensibles

N°18 : Densifier, qualifier et sécuriser de manière différenciée les infrastructures piétonnes et cyclables intra-localités

N°27 : Réduire les émissions à effet de serre

N°29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Mesure partielle : Aménagements cyclables, av. de l'Europe à Monthey

P.MD.A.4 Mesure 5.3 du PA3 (A)

300'000.- Code ARE 6153.3.020

Description et objectifs

L'avenue de l'Europe présente actuellement des aménagements intéressants pour les modes doux. À savoir des trottoirs et des pistes cyclables. Cependant, les aménagements cyclables s'interrompent aux extrémités de l'av. de l'Europe. Il s'agit ainsi de compléter cet itinéraire préférentiel par des pistes cyclables bilatérales, afin de le relier des deux côtés à l'axe cantonal de la RC302 le long duquel un itinéraire structurant de mobilité douce est prévu.

N°11 : Apaiser et sécuriser le trafic dans les quartiers et secteurs sensibles

Mesure partielle : Axe cyclable et trottoir, ch. de l'Hôpital à Aigle

P.MD.A.5

750'000 .-

Description et objectifs

Le ch. de l'Hôpital permet de relier de manière préférentielle la gare d'Aigle au futur gymnase (sur le site de l'ancien hôpital). Celui-ci fait également partie du réseau d'itinéraires structurants de mobilité douce (voies vertes) identifiés sur tout le périmètre de l'agglomération. Actuellement, l'itinéraire présente des lacunes bien que la plupart du temps en zone 30 (traversée d'un parking, franchissement dénivelé, absence de trottoir, etc.). La mesure MD16 du PA2 prévoit un nouveau franchissement modes doux sous le ch. du Châtelard. En complément, la présente mesure prévoit un trottoir continu sur le ch. de l'Hôpital et la potentielle mise en rue cyclable de la zone 30 actuelle, afin d'affirmer la liaison modes doux. La rue cyclable (et la zone 30) peut être prolongée sur le ch. de la Valerette pour rejoindre le cheminement modes doux le long de la rte d'Ollon. Cet axe est planté. Une attention particulière doit être portée sur le type de plantation choisi au vu de la proximité avec les voies ferroviaires pour assurer une bonne cohabitation entre les différents modes de déplacement et la durabilité des plantations.

Objectif stratégique

N°17 : Développer un réseau de mobilité douce performant pour la mobilité quotidienne, également adapté à la mobilité de loisirs lorsque possible

N°22 : Protéger les valeurs naturelles et renforcer leurs liaisons

N°27 : Réduire les émissions à effet de serre

N°29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Mesure partielle : Modération et axe cyclable, ch. des Lieugex à Aigle

P.MD.A.6

50'000 .-

Description et objectifs

Le chemin des Lieugex fait office de réseau routier collecteur de tout le quartier résidentiel de Pré d'Emoz. Celui-ci n'est pas spécifiquement aménagé pour les vélos bien que ponctuellement modéré par des rétrécissements latéraux ou verticaux, permettant de sécuriser les modes doux. Le chemin des Lieugex est identifié comme réseau cyclable principal à créer dans le schéma directeur vélo communal. La proposition consiste à mettre en place une zone 30, potentiellement en rue cyclable, sur cette rue résidentielle aux gabarits restreints, et à supprimer les décrochements verticaux au profit de latéraux adaptés au passage de vélos (préférable pour les déplacements cyclistes, moins bruyants vis-à-vis des véhicules motorisés qui les franchissent, etc.).

Objectifs stratégiques

N°11 : Apaiser et sécuriser le trafic dans les quartiers et secteurs sensibles

N°18 : Densifier, qualifier et sécuriser de manière différenciée les infrastructures piétonnes et cyclables intra-localités

N°27 : Réduire les émissions à effet de serre

N°29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Mesure partielle : Modération et axe cyclable, ch. du Châtelard à Aigle

P.MD.A.7

900'000 .-

Description et objectifs

Le ch. du Châtelard à Aigle fait office de réseau collecteur sud pour les quartiers sous-gare résidentiels. Il est limité à 50km/h et aucun aménagement cyclable n'est à disposition. Il s'agit d'un axe stratégique car ses deux extrémités franchissent de manière sécurisée un obstacle infrastructurel important : la rte de Transit à l'ouest et les voies ferrées à l'est. Son exploitation actuelle n'est pas idéale pour le trafic cycliste et induit un effet de coupure non désiré dans un quartier résidentiel. La mise en œuvre d'une zone 30, potentiellement en rue cyclable, permettra de combler ces déficits. L'accès au P+Rail devra être réfléchi pour éviter les conflits avec les modes doux.

Objectifs stratégiques

N°18 : Densifier, qualifier et sécuriser de manière différenciée les infrastructures piétonnes et cyclables intra-localités

N°27 : Réduire les émissions à effet de serre

 N° : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétiqu

Mesure partielle: Rue cyclable, rue St-Didier à Collombey

P.MD.A.8

800'000

Description et objectifs

La rue St-Didier à Collombey est déjà actuellement exploitée en zone 30. Cette dernière fait office de pénétrante dans le tissu résidentiel collombeyroud et ses quartiers est depuis l'axe structurant mobilité douce futur le long de la RC302. Elle est identifiée comme axe structurant de mobilité douce et il est donc proposé de la rendre encore plus adéquate pour les déplacements cyclables par un réaménagement complet et la mise en place d'une rue cyclable. Le franchissement de la rte du Montagnier devra être également amélioré afin de relier le quartier de Chenevière.

Objectifs stratégiques

N°18 : Densifier, qualifier et sécuriser de manière différenciée les infrastructures piétonnes et cyclables intra-localités

N°27 : Réduire les émissions à effet de serre

N°29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Mesure partielle : Passage inférieur modes doux des llettes à Massongex

P.MD.A.9

1'200'000 .-

Description et objectifs

Le chemin En-La-Fin et la route des llettes sont séparées par les voies CFF. Cependant, un nouveau franchissement modes doux sécurisé de ces voies présente un intérêt clair (cohérent avec le concept communal de mobilité douce) pour relier le nord-ouest du village à la gare. Côté nord, le passage se situera sur la parcelle 188 appartenant aux CFF. Côté sud, le passage débouchera au sud-ouest de la route cantonale des llettes (espace trop restreint entre la voie CFF et la route). Un soin particulier devra être apporté pour la continuité des réseaux modes doux de part et d'autre du passage. Une étude de faisabilité a déjà été menée par la commune en 2020.

Objectifs stratégiques

N°18 : Densifier, qualifier et sécuriser de manière différenciée les infrastructures piétonnes et cyclables intra-localités

N°27 : Réduire les émissions à effet de serre

N°29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

ChablaisAgglo / Programme de mesures / Mobilité

P.MD.B

Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires

Mobilité douce

Stratégie *Mobilité douce*

Priorité: B4

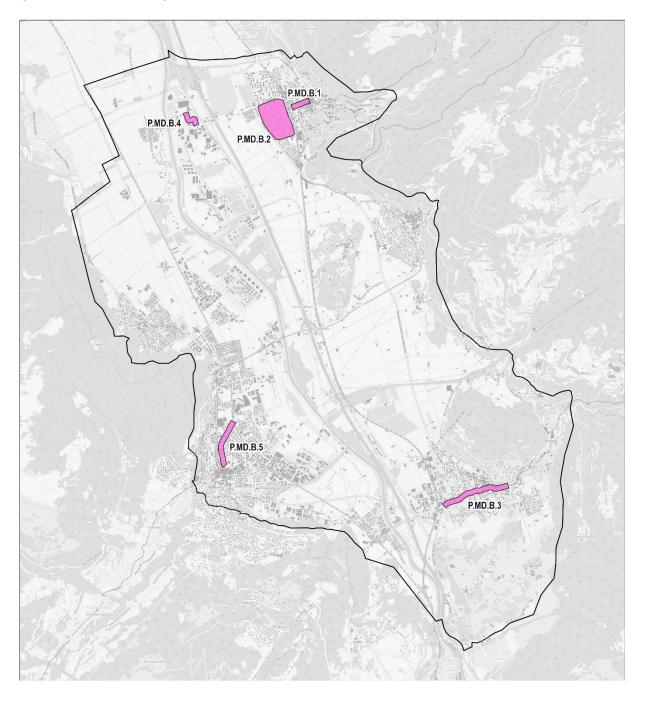
Coûts: 4'000'000.-

Instances responsables

Autres instances concernées

Aigle, Bex, Monthey, Massongex

DGMR VD; SDM VS



Description

Dans les précédentes générations, les mesures mobilité douce étaient peu nombreuses et manquaient parfois de clarté, notamment pour le traitement séparé des aménagements piétons et cyclistes. De plus, le diagnostic a aussi fait état de lacunes assez marquées dans les réseaux modes doux alors qu'un potentiel certain (surtout pour le vélo) est identifié. Alors que les principes de voies vertes d'agglomération doivent permettre de mettre à disposition des usagers des axes forts, il est également essentiel de traiter le réseau fin afin de renforcer la place et la sécurité des modes doux notamment dans les quartiers résidentiels ou scolaires.

Le présent paquet de mesures découle donc de ces états de fait et met l'accent sur des aménagements permettant souvent de réduire l'attractivité du trafic motorisé (p. ex. suppression de stationnement, modération des vitesses, réduction des gabarits) au profit des modes doux. Il propose une amélioration sensible des réseaux piétons et cyclables fins, en complément des axes structurants de mobilité douce (voies vertes). Prises individuellement, ces mesures ont un effet relativement faible sur le trafic d'agglomération, mais leur mise en œuvre commune et associée aux autres mesures de ce projet et des générations précédentes permet d'améliorer le cadre de vie des habitants et incite au report modal. Le présent paquet rassemble les mesures partielles en priorité B.

Mesure partielle : Aménagements piétons, rue de la Gare à Aigle

P.MD.B.1

150'000.-

Description et objectifs

La rue de la Gare fait office d'axe de liaison piétonne préférentielle entre le centre-ville historique et la gare. Celleci n'est cependant pas aménagée en premier lieu pour les piétons, une bonne partie du gabarit étant dévolu au tracé du train Aigle-Leysin et à la route (site mixte), ainsi qu'à du stationnement longitudinal. Le déplacement du tracé du train à long terme permettra de repenser cet axe, mais des améliorations à court terme peuvent également être apportées via la présente mesure en supprimant le stationnement longitudinal au profit de trottoirs plus généreux et végétalisés.

Objectifs stratégiques

N°18 : Densifier, qualifier et sécuriser de manière différenciée les infrastructures piétonnes et cyclables intralocalités

N°27 : Réduire les émissions à effet de serre

N°29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Mesure partielle : Aménagements piétons, quartier sous gare à Aigle

P.MD.B.2

1'500'000.-

Description et objectifs

Les rues des quartiers résidentiels à l'Ouest de la gare d'Aigle sont quasiment toutes exploitées en zone 30 aujourd'hui, ceci participant naturellement à la sécurisation des modes doux. Cependant, quasiment aucun trottoir n'est à disposition des piétons, aménagement pourtant nécessaire dans les rues en zone 30. Les gabarits à disposition permettent de planifier un trottoir au moins d'un côté de la rue, mais du stationnement sur voirie occupe actuellement ponctuellement cet espace. La présente mesure prévoit donc l'aménagement de trottoirs dans ce quartier en supprimant les cases de stationnement lorsque nécessaire.

Objectifs stratégiques

N°12 : Réguler le stationnement de manière coordonnée

 $N^{\circ}18$: Densifier, qualifier et sécuriser de manière différenciée les infrastructures piétonnes et cyclables intra-localités

N°27 : Réduire les émissions à effet de serre

N°29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Mesure partielle : Aménagements cyclables, rue du Simplon à Bex

P.MD.B.3 Mesure 6.4 du PA₃ (A)

600'000.- Code ARE 6153.3.020

Description et objectifs

La rue du Simplon, entrée sud de la ville de Bex, traverse des secteurs urbanisés mixtes. Le trafic y est important compte tenu du site traversé (8'500 vhc./j., données 2015 redressées pour 2020). La rue du Simplon n'est pas équipée d'aménagements cyclables. Sur le quai de l'Avançon la chaussée est très étroite et en légère montée, avec la présence du train et de trottoirs franchissables. Le projet sur la rue du Simplon prévoit le réaménagement complet de l'espace public de la rue tirant parti des espaces latéraux et intégrant les espaces privés à usage public. Le parti retenu consiste à mieux partager l'espace 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. Le quai de l'Avançon présentant un espace restreint, les cyclistes sont invités à bifurquer depuis la rue du Simplon sur la rte de l'Allex et la rue de la Servannaz (zone 30).

Objectifs stratégiques

N°4 : Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée de plusieurs centralités hiérarchisées

N°10 : Pacifier les hyper-centres de localité

N°18 : Densifier, qualifier et sécuriser de manière différenciée les infrastructures piétonnes et cyclables intralocalités

 N° 27 : Réduire les émissions à effet de serre

N°29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Mesure partielle : Aménagements cyclables, ch. des Artisans à Aigle

P.MD.B.4

100'000.-

Description et objectifs

Le chemin des Artisans permet de relier la route d'Evian à toute la zone artisanale et industrielle du Grand-Pré à Aigle. L'itinéraire mobilité douce prévu le long de la route d'Evian (mesure MD6 du PA2) permet de raccorder cette zone au réseau modes doux structurant. Des aménagements cyclables sur le ch. des Artisans permettront ainsi aux cyclistes de traverser la zone et rejoindre les centres commerciaux au nord notamment

Objectifs stratégiques

N°8 : Renforcer la qualité et l'attractivité des zones d'activités

 $N^{\circ}18$: Densifier, qualifier et sécuriser de manière différenciée les infrastructures piétonnes et cyclables intra-localités

N°27 : Réduire les émissions à effet de serre

N°29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Mesure partielle : Aménagements cyclables, av. du Crochetan à Monthey

P.MD.B.5

1'600'000.-

Description et objectifs

La future halte ferroviaire Monthey Clos-Donroux permettra d'améliorer la desserte en transports publics du secteur. Il convient ainsi d'améliorer les itinéraires modes doux en rabattement sur cette future halte. C'est notamment le cas de l'av. du Crochetan qui permettra de relier de manière préférentielle tous les secteurs situés entre le centre historique de Monthey et la nouvelle halte ferroviaire justement. Des aménagements cyclables pour cyclistes « rapides » sont ainsi à prévoir (bandes cyclables), d'autres itinéraires étant à disposition pour les cyclistes moins aguerris.

Objectifs stratégiques

N°16: Rendre les transports publics plus efficaces, accessibles et attractifs

N°18 : Densifier, qualifier et sécuriser de manière différenciée les infrastructures piétonnes et cyclables intralocalités

N°27 : Réduire les émissions à effet de serre

N°29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

3.9 Mobilité électrique de transports privés - |ME|

ChablaisAgglo / Programme de mesures / Mobilité

ME.1

Station de recharge pour vélos aux gares

Mobilité électrique

Stratégie Mobilité douce

Priorité: A4

Coûts: 100'000.-

Instances responsables

Autres instances concernées

Communes CFF, TPC

Mesure

Situation actuelle

De nombreuses mesures des précédentes générations ainsi que du présent PA4 concernent l'amélioration des plateformes multimodales. Parmi ces améliorations envisagées, la création de vélostations permet de favoriser les rabattements vélos sur les gares grâce à un stationnement sécurisé. Il n'était pas prévu d'adapter ces vélostations pour permettre la recharge des batteries de vélos électriques, ces derniers étant cependant de plus en plus nombreux.

Objectifs

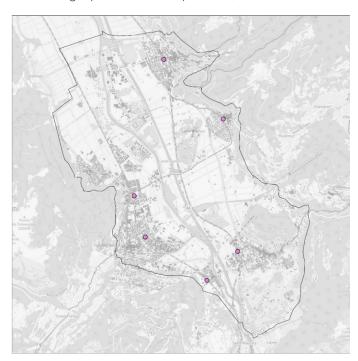
- Améliorer les conditions de stationnement pour vélos électriques ;
- Améliorer l'accessibilité modes doux aux haltes ferroviaires.

Description

Il s'agit d'améliorer/modifier les projets de vélostations prévus dans les différentes gares et haltes ferroviaires pour les prochaines années. Il est ainsi proposé de prévoire des stations de recharge pour vélos électriques sous deux formes :

- Blocs multiprises au mur avec places de stationnement devant (espace suffisant à prévoir entre les vélos ainsi que protections contre la surtension);
- Casiers fermables avec prise électrique pour les batteries amovibles.

Il est proposé de prévoir une prise ou un casier avec prise pour chaque 20 places vélos prévues. Il s'agit de la seule mesure de type « mobilité électrique » de ce projet. Une étude plus globale aurait le mérite d'être lancée sur l'agglomération afin d'identifier les potentiels de cette thématique pour les transports privés (liée à la mesure ME.2 de développement de stations de recharges pour voitures en priorité C).



Objectifs stratégiques

N°16: rendre les transports publics plus efficaces, accessibles et attractifs

N°19: favoriser l'intermodalité modes doux - transports publics

N°27 : réduire les émissions de gaz à effet de serre

N°29 : réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Opportunité et utilité principale

Le projet améliore les conditions d'accès au réseau de transports publics et de transbordement par la conception d'interfaces fonctionnelles et qualitatives. Il tend à augmenter le report modal vers les transports publics.

Besoin d'action principal : Stratégie MD

Favoriser l'intermodalité vélo – transports publics (conditions de rabattement vélo sur les arrêts ferroviaires) passe par la mise à disposition de stations de recharge en gares.

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre Etat de l'intégration dans le plan directeur

Etude de projet : dès 2021 - Non concerné

Début des travaux : Progressif Etat de la planification : 1

Mise en service : Progressive

Financement

Coûts estimés : 100'000.- Demande de cofinancement : oui

Cantons: 0% Communes: 100%

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement Mesures mobilité

ENE 2 PA4 : Ms.1, Ms.3, MD.8, PM.1, PM.2, PM.3, PM.4, TP.2

Mesures d'urbanisation PA3 : 9.1, 9.2, 9.3, 9.4, 9.5, 9.6, 9.7

Indirecte

Protection de l'environnement

Mesure avec un impact ou qui est concernée par les éléments suivants :

☐ Environnement gris: OPAir / OPB / OSites

☑ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

☐ Dangers naturels

☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA

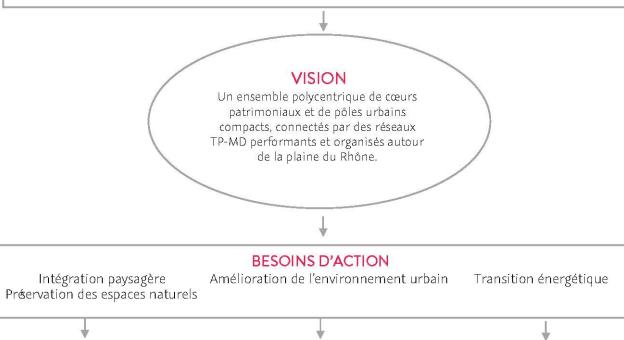
	Oui/Non	Surface	Compensation
Emprise sur zone agricole / SDA	Non	-	-

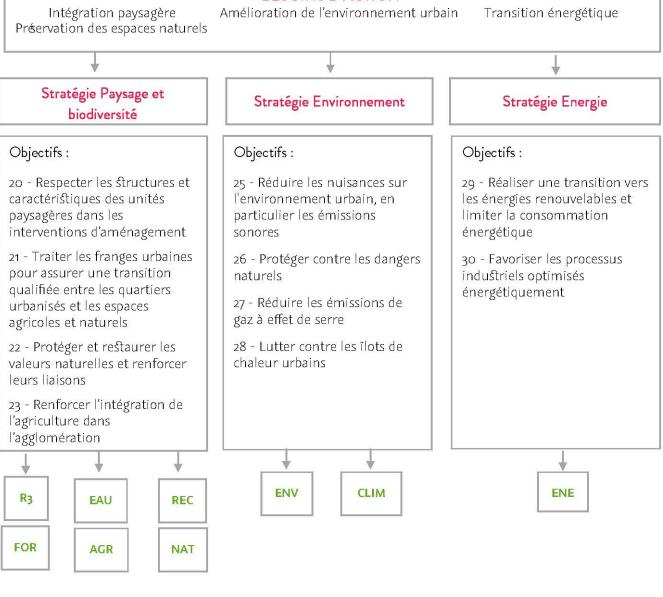


Etat des lieux et tendances

Enjeux:

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





Paysage, nature et agriculture

R ₃	3e correction du Rhône	Toutes	Α
EAU	Aménagement des cours d'eau latéraux et canaux	Toutes	Α
FOR	Forêt	Toutes	Α
AGR	Agriculture	Toutes	Α
REC	Biodiversité et réseaux écologiques	Toutes	Α
NAT	Nature en ville	Toutes	Α

Environnement

ENV	Protection de l'environnement	Toutes	Α
CLIM	Lutte contre le réchauffement et adaptation aux changements climatiques	Toutes	Α

Energie

ENE.1	Incitation au changement chez les privés	Toutes	Α
ENE.2	Modification du RCC et RCCZ	Toutes	Α
ENE.3	Délimitation des périmètres de chauffage à distance	Aigle, Bex, Massongex, Ollon	Α
ENE.4	Soutien au solaire thermique	Toutes	Α

ChablaisAgglo / Programme de mesures / Paysage, nature et environnement

4.1 Paysage, nature et agriculture |R3, EAU, FOR AGR, REC, NAT|

ChablaisAgglo / Programme de mesures / Paysage, nature et environnement

R3

3^e correction du Rhône

Stratégie Paysage, nature et agriculture

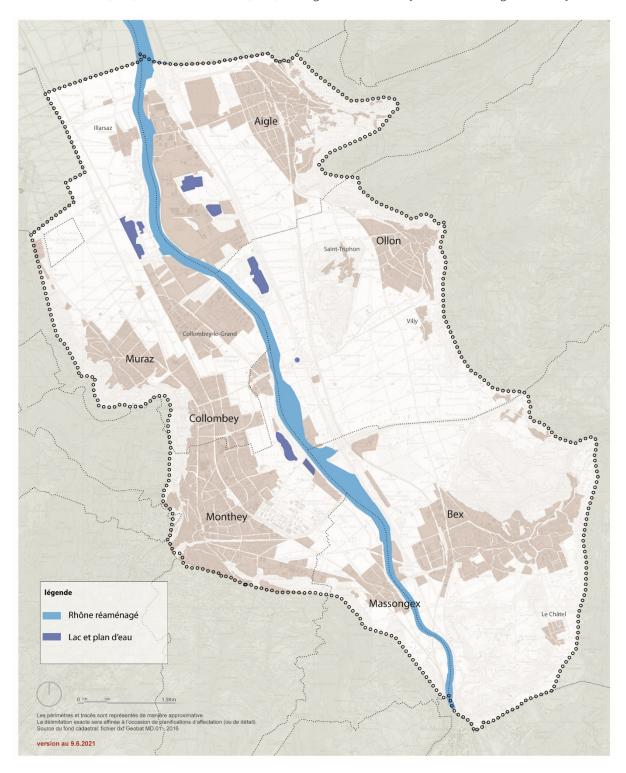
Priorité : A4/A3

Instances responsables

Autres instances concernées

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

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

- Contribuer aux conditions cadre du développement de la plaine par un réaménagement du Rhône garantissant les fonctions du fleuve (sécurité, environnement, aspects socio-économiques) de manière durable ;
- Minimiser l'entretien (auto-entretien par le fleuve lui-même) ;
- Valoriser les ressources naturelles : production d'énergie (notamment avec le projet hydroélectrique MBR, de graviers, d'eau d'extinction, eau potable, pêche ;
- Offrir à l'agriculture, dans les secteurs d'élargissement, les conditions d'une exploitation durable de la plaine au moyen d'amélioration foncière intégrales ;
- Augmenter la valeur naturelle et paysagère, en utilisant le Rhône et ses milieux humides comme la colonne vertébrale paysagère de la plaine ;
- Améliorer la fonction de liaison biologique du Rhône ;
- Favoriser les synergies et la multifonctionnalité au moyen d'un projet de développement de la plaine fondé sur des concepts régionaux de développement de la plaine ;
- Contribuer à l'établissement d'un plan de gestion de la nappe phréatique du Rhône intégrant ses usages multiples, afin de prévenir les conflits d'usage, en particulier avec l'exploitation agricole, l'exploitation industrielle et l'approvisionnement en eau potable. Dans ce cadre, maîtriser les effets du projet R3 sur les eaux souterraines, afin d'éviter des conséquences négatives pour la nature et les usages précités;
- Définir les priorités en fonction des risques, tout en garantissant l'amélioration simultanée des aspect nature et sécurité ;
- Faire du Rhône un axe de loisirs principal intégrant les aspects culturels, sportifs et de promotion des produits locaux et bien relié aux localités par des itinéraires de mobilité douce attractifs et une desserte en transports publics;
- Mener des études et projets de recherche ;
- Assurer la coordination entre les projets portés par Chablais Agglo et le projet de 3^e correction du Rhône.

Description

Le projet prévoit un élargissement et un approfondissement du lit du Rhône sur tout son linéaire, ainsi que des aménagements écologique (rétablissement de la dynamique alluviale du fleuve, amélioration de la qualité / diversité des habitats aquatiques et riverains, mise en réseau des écosystèmes) et paysagers des berges (renforcement de l'attractivité paysagère du Rhône pour le loisir, la mobilité douce et le tourisme), avec une emprise de 108 ha au total, dont 10 ha sur les zones à bâtir, environ 33 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 33 ha	Marges de manoeuvre cantonales

Action à mener

Finaliser la mesure prioritaire de réaménagement du Rhône dans le Chablais (MP Chablais) et les mesures liées.

Opportunité et utilité principale

La 3^e correction du Rhône aura une forte influence sur le territoire et le paysage de l'agglomération. Elle représente 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 ainsi que les milieux naturels riverains.

Besoin d'action : Intégration paysagère et préservation des espaces naturels

La 3^e correction du Rhône permet de renforcer globalement les valeurs paysagères de la plaine du Chablais car le cours d'eau en constitue sa colonne vertébrale.

Objectifs stratégiques

N° 20 : Respect des structures et caractéristiques des unités paysagères dans les aménagements

N°22 : Protection des valeurs naturelles et renforcer leurs liaisons

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Enquête publique prévue en 2023

Début des travaux prévu en 2026

Fin des travaux prévue en 2036

Conformité aux plans directeurs cantonaux

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

- E26 : Corrections du Rhône

Etat de l'intégration dans le plan directeur

- Coordination réglée (PDCn VD et PDc VS)

La présente mesure est conforme aux fiches de coordination suivantes du PDc VS :

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

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement

EAU, AGR, REC, ENV

Mesures d'urbanisation

PAI.1, PAI.3, PAI.4, PAI.5

Mesures de transports

MD.2, MD.3, MD.4, MD.6, MD.9, MD.W, TP.1, TP.2,

Références

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

Plan-guide de l'aménagement des espaces publics du Rhône (en cours). Canton du Valais

Plan sectoriel directeur de la 3^e correction du Rhône (2016). Canton de Vaud.

ChablaisAgglo / Programme de mesures / Paysage, nature et environnement

EAU

Aménagement des cours d'eau latéraux et canaux

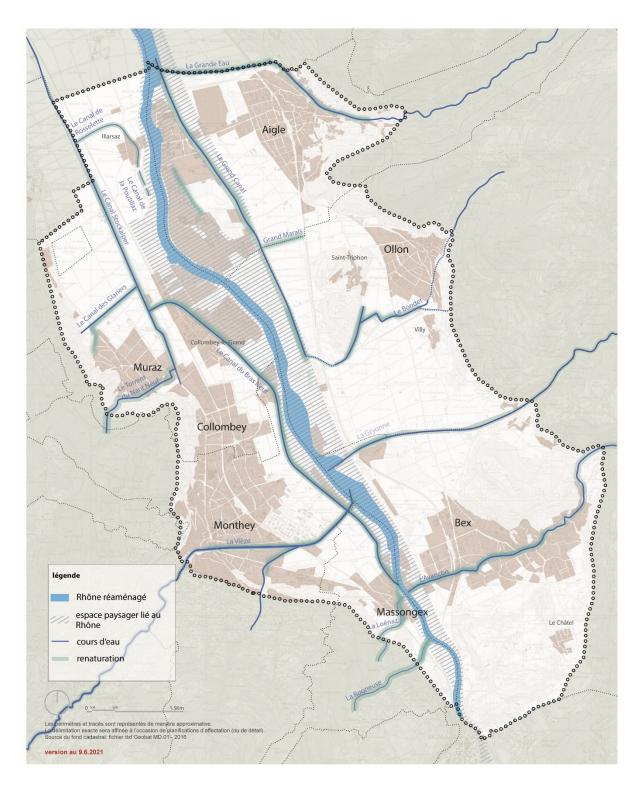
Stratégie Paysage, nature et agriculture

Priorité : A4/A3

Instances responsables

Autres instances concernées

Cantons de Vaud et du Valais, Communes



Mesure

Situation actuelle

La législation fédérale sur les eaux demande aux cantons et communes d'améliorer la qualité écologique des cours d'eau, notamment en établissant un programme de revitalisation et d'assurer que leur capacité hydraulique soit suffisante.

Les cantons ont défini une priorisation des travaux de revitalisation en trois catégories (voir tableau).

Objectifs

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

En priorité A:

- La Vièze (Monthey) début à l'automne 2021
- Le Bruet (Ollon)
- Le Grand Marais (Aigle et Ollon)
- Le Grand Canal (Aigle et Ollon)
- La Gryonne(Bex) (tronçon inférieur)
- La Loënaz (Massongex) en cours dans le cadre des mesures de compensation FAMSA
- La Rogneuse (Massongex)- prévu dans le cadre des mesures de compensation du palier MBR.
- Le canal des Glariers (Collombey-Muraz)
- Le canal Stockalper (Collombey-Muraz)
- Le canal du Bras neuf (Collombey-Muraz)

En priorité B:

- L'Avançon (Bex)
- Gryonne (Bex) (tronçon médian)
- Le Grand Canal (entre Aigle et Ollon)
- La Grande Eau (Aigle) (tronçons restants)

A déterminer :

- Canal des Mangettes (Monthey)

Description

Les cantons ont établi une priorisation des cours d'eau qui nécessitent une renaturation. Depuis, ils coordonnent les actions en matière d'aménagement des eaux et assainissement d'ouvrages. Ils dialoguent et échangent avec les communes et propriétaires concernés, puis définissent et pilotent ensemble les projets de renaturation.

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

Les principaux cours d'eau font l'objet de projets d'élargissement et de renaturation, en combinaison avec des fonctions de loisirs et l'exploitation agricole et forestière riveraine. 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, permettant de les compter en SAU et éventuellement de les inscrire dans les réseaux OQE.

En priorité C :

- Le canal de la Poutillaz (Collombey-Muraz)
- Le canal de la Rosselette (Collombey-Muraz)

Objectifs

- Donner plus d'espace aux cours d'eau (renaturation) pour améliorer leur valeur paysagère et leur fonction de liaisons biologiques, tout en les sécurisant;
- Combiner les renaturations avec des itinéraires de mobilité douce lorsque les objectifs biologiques le permettent ;
- Améliorer l'accessibilité au Rhône et créer des allées de fraîcheur dans la plaine.

Emprise SDA

	Oui/Non	Surface	Compensation
Emprise sur zone agricole / SDA	Oui	Environ 3 ha	Marges de manœuvre cantonales

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

Action à mener

Chaque projet fera l'objet d'une mesure de réaménagement du Rhône dans le Chablais (MP Chablais) suivant les objectifs de sécurisation, renaturation et intégration paysagère.

Opportunité et utilité principale

Les renaturations des cours d'eau de la plaine représentent une opportunité de revaloriser le paysage de la plaine, en donnant plus de place aux cours d'eau, en renforçant la structure paysagère et les réseaux écologiques, tout en sécurisant la plaine contre les inondations. Elles permettent également d'améliorer l'accessibilité au Rhône pour les modes doux et de créer des allées de fraîcheur dans la plaine.

Besoin d'action : Intégration paysagère et préservation des espaces naturels

Cette mesure permet notamment la mise en œuvre de la stratégie paysage. En effet, elle permet de renforcer la trame bleue et d'améliorer la structure du macro paysage, maqué par une plaine agricole et des coteaux sillonnés de cours d'eau.

Objectifs stratégiques

N°20 : Respecter les structures et caractéristiques des unités paysagères dans les aménagements

N°22 : Protéger les valeurs naturelles et renforcer leurs liaisons

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:

- 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.12 Troisième correction du Rhône
- A.13 Aménagement, renaturation et entretien des cours d'eau.

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement Mesures de transports

R₃, AGR, REC, ENV MD.5, MD.6

Mesures d'urbanisation

MU, PUM.20, PAI.3,

Références

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

Plan-guide de l'aménagement des espaces publics du Rhône (en cours). Canton du Valais

Plan sectoriel directeur de la 3^e correction du Rhône (2016). Canton de Vaud.

FOR

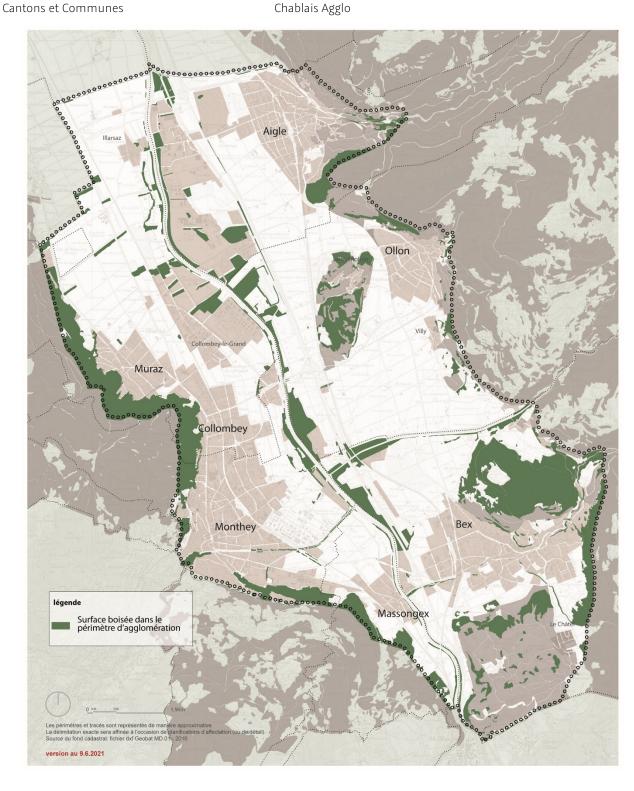
Stratégie paysage, nature et agriculture

Priorité : A4/A3

Instances responsables

Autres instances concernées

Chablais Agglo



Mesures

Situation actuelle

La forêt, un écosystème diversifié et présent sur environ un tiers de la surface en Suisse, remplit de nombreuses fonctions : protection contre les dangers naturels, production de bois de service et d'énergie, protection de la biodiversité et du paysage et espace de détente pour la population.

Dans le périmètre de l'agglomération, les surfaces soumises au régime forestier hors zones construites sont relativement restreintes en raison de la prédominance des surfaces dévolues à l'agriculture (environ 924 ha de surface boisée pour un périmètre d'agglomération couvrant 6472 ha). Au vu des nombreux services écosystémiques qu'elles offrent, elles revêtent une importance particulière pour la qualité de vie. Dans la plaine, les forêts sont des secteurs d'accueil importants pour la population. Elles structurent et diversifient le paysage et offre des zones de refuge et des éléments de liaison pour la biodiversité. Grâce aux conditions d'exploitation aisées, la ressource bois peut être facilement valorisée. Enfin, si la fonction de protection contre les dangers naturels n'est pas dominante pour les forêts du périmètre, il convient de relever que d'importantes surfaces boisées en amont de l'agglomération offrent à celle-ci une protection indirecte vitale (régulation du régime hydrique des bassins versants).

Objectifs

- Conserver l'aire forestière (préservation des forêts lors de nouvelles affectations ; sylviculture adaptée à la proximité des centres urbains de l'agglomération,) ;
- Promouvoir la ressource bois (augmenter la part du bois dans la construction et le chauffage, sensibiliser le public à l'utilisation du bois local, renforcer l'action des organismes de promotion du bois, identifier les besoins spécifiques des entreprises de la filière bois régionale);
- Entretenir les forêts protectrices au travers d'une gestion sylvicole durable ;
- Préserver les sols et les ressources en eaux potables des forêts (mode de gestion respectueux du sol et de la qualité des sources, planifier le rajeunissement des rideaux-abris) ;
- Développer le potentiel écologique et paysager (sylviculture proche de la nature, soins modérés aux forêts, création et mise en valeur de peuplement de feuillus, intégration de l'impact paysager dans les interventions, protection des associations phytosociologiques);
- Favoriser les dynamiques naturelles (création d'îlots de sénescence, maintien d'arbres-habitats) ;
- Améliorer le fonctionnement des réseaux écologiques (renforcement du maillage biologique du territoire, pratiques sylvicoles intégrants les conditions écologiques de la station, canalisation et réduction de la pression du public dans les zones sensibles);
- Informer le public et règlementer les activités (information sur les impacts des activités et des comportements sur le milieu forestier, intégration des associations sportives et de loisirs);
- Intégrer le réchauffement climatique et la gestion des espèces exotiques envahissantes dans la gestion sylvicole (choix des essences, type d'interventions).

Description

La législation forestière, les politiques forestières cantonales et les instruments de planifications (plans directeurs forestiers, plans de gestion) représentent les éléments cadre pour la gestion du patrimoine forestier du périmètre de l'agglomération. Les propriétaires et acteurs forestiers doivent poursuivre une sylviculture multifonctionnelle, en intégrant les attentes toujours croissantes de la société envers le milieu forestier (production de bois local pour la construction et le chauffage, espaces de loisirs, lieux de préservation de la biodiversité, etc.). Le changement climatique représente également un défi qu'il s'agit d'appréhender au mieux pour offrir une forêt résiliente aux générations futures, apte à toujours fournir les prestations écosystémiques dont on ne saurait se passer.

Opportunité et utilité principale

Le développement d'une agglomération permet une approche concertée et pluridisciplinaire de l'évolution souhaitée pour un territoire. Bien que relativement réduite en termes de surface, la forêt remplit de nombreuses fonctions indispensables au territoire urbanisé et non urbanisé du périmètre de l'agglomération. Dans ce contexte, Chablais Agglo doit se positionner en tant que force de proposition pour penser et améliorer l'aménagement des territoires non urbanisés et rendre ces aménagements partie intégrante des réflexions de l'aménagements des territoires urbanisés et de leurs impacts sur le milieu naturel, ainsi que de la pression occasionnée par l'augmentation de la population et des usages que cette population fait de ces milieux.

Besoin d'action : Intégration paysagère et préservation des espaces naturels

La mesure participe à la stratégie paysage, nature et agriculture. Elle va permettre de renforcer la coordination entre les initiatives, de façon à mieux coordonner les mesures contribuant à l'amélioration des valeurs naturelles et paysagères. Une gestion fine du patrimoine boisé urbain et périurbain (soumis ou non au régime forestier) et l'augmentation de la part du bois local dans la construction et la production d'énergie contribueront également à l'amélioration des conditions de vie dans l'agglomération.

Objectifs stratégiques

N°20 Respecter les structures et caractéristiques des unités paysagères dans les interventions d'aménagement

N°22 : Protéger les valeurs naturelles et renforcer leurs liaisons

N°26 : Garantir la fonction de protection contre les dangers naturels

N°27 : Réduire les émissions de gaz à effet de serre

N°28 : Lutter contre les îlots de chaleur urbains

N°29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

A établir par les communes en fonction des projets concernés et des plans de gestion forestiers.

Conformité aux plans directeurs cantonaux

La mesure est conforme aux mesures suivantes du PDCn VD :

- E11 Patrimoine naturel et développement régional;
- E13 Dangers naturels;
- E21 Pôles cantonaux de biodiversité ;
- E22 Réseau écologique cantonal (REC) ;
- E23 Réseau cantonal des lacs et des cours d'eau;
- E24 Espace réservé aux eaux ;
- E26 Corrections du Rhône;
- F₃₁ Espaces sylvicoles ;
- F51 Ressources énergétiques et consommation rationnelle de l'énergie;
- F52 Matériaux écologiques ;
- F₅₃ Exemplarité dans les bâtiments de l'Etat de Vaud.

Etat de l'intégration dans le plan directeur

Coordination réglée

La mesure est conforme aux fiches suivantes du PDc VS :

- A.6 Fonctions et gestion forestière ;
- A.8 Protection, gestion et valorisation du paysage;
- A.9 Protection et gestion de la nature ;
- A.11 Réseaux écologiques et corridors à faune ;
- A.12 Troisième correction du Rhône ;
- A.13 Aménagement, renaturation et entretien des cours d'eau :
- A.16 Dangers naturels;
- E.3 Approvisionnement en énergie.

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement Mesures de transports

R3, EAU, AGR, REC, NAT, ENV, CLIM, ENE MD.2, MD.3, MD.VV

Mesures d'urbanisation

MU, PAI.1, PAI.3, PAI4,

Références

Politique forestière vaudoise – Objectifs et priorités (2006).

Plan directeur forestier de l'Est vaudois (2015).

Schéma directeur nature. Etat du Valais et Etat de Vaud (2020).

Prise en compte du paysage, de l'espace ouvert et de la nature dans les projets d'agglomération Transports et urbanisation, Exemples de bonnes pratiques de la 3e génération ARE, OFEV (2020).

Plan d'action biodiversité 2019 – 2030 Canton de Vaud (2019).

Stratégie Développement durable Etat du Valais (2018).

Plan d'action du Conseil fédéral: Plan d'action Stratégie Biodiversité Suisse. Office fédéral de l'environnement OFEV (2017).

AGR

Agriculture

Stratégie Paysage, nature et agriculture

Priorité: A4/B3

Instances responsables

Autres instances concernées

Communes, Services de l'agriculture (VD, VS)

Chablais Agglo, Agriculteurs, autres services cantonaux





Mesures

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.

Description

Les projets d'amélioration des structures agricoles devraient être définis entre 2018 et 2023 et seront versé au dossier d'enquête de la 3^e correction du Rhône. Ils comprennent des mesures d'irrigation, drainage, remaniement parcellaire, restructuration des réseaux de chemins, etc. Il convient de distinguer les études d'amélioration structurelles liées à la 3^e correction du Rhône des études de planification agricole qui peuvent s'étendre à toute la plaine et intégrer des thématiques qui dépassent les enjeux liés au Rhône. Ces études permettront de préciser les objectifs liés à l'agriculture, en intégrant les acteurs concernés.

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

Objectifs

- Limiter l'extension des constructions agricoles au cœur de la plaine agricole, en privilégiant l'implantation d'infrastructures et de constructions hors des grandes surfaces agricoles ouvertes, de favoriser le regroupement des constructions agricoles et de définir les zones agricoles spéciales dans le prolongement de la zone à bâtir;
- Assurer les surfaces nécessaires à l'agriculture, de manière à garantir au taux élevé d'auto-approvisionnement, en préservant les SDA et leur qualité ;
- Gagner de nouvelles surfaces agricoles afin de compenser les pertes liées aux autres utilisations, indépendamment des SDA ;
- Résoudre les problèmes de conflits d'usages sur l'ensemble de la zone agricole ;
- Marquer une transition claire entre zone à bâtir et plaine agricole et aménager les franges urbaines suivant la logique des unités paysagères, renforcées par une arborisation importante (essences indigènes de haute futaie, haies vives, vergers haute-tige);
- Moderniser les infrastructures agricoles selon une vision générale de cohabitation, de multifonctionnalité des équipements et de préservation du cadre paysager et naturel ;
- Renforcer les réseaux OQE et CQP et les adapter aux principes issus des stratégies Paysage et Nature et environnement ;
- Renforcer la mise sous convention agricole des biotopes inventoriés ;
- Organiser l'intégration des fonctions paysagère, écologique, de loisir avec l'exploitation agricole, conformément aux stratégies Mobilité douce, Paysage et Nature et environnement ;
- Planifier les réseaux de desserte agricole et les itinéraires de mobilité douce en coordination avec la 3° correction du Rhône, conformément à la stratégie Mobilité douce ;
- Encourager la réduction des intrants par rapport à la protection des eaux et de l'environnement ;
- Intégrer l'agriculture de proximité dans les circuits courts de l'agglomération, en particulier ceux issus de l'agriculture biologique ;
- Réduire les émissions de gaz à effet de serre ;
- Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique.
- Inventorier de nouvelles surfaces d'assolement, en particulier dans les secteurs de réduction de la zone à bâtir ou d'abandon des zones d'affectation différée et intermédiaire

Action à mener

L'agglomération mettra en place une plateforme de coordination des projets et actions sur le territoire agricole, afin de renforcer l'intégration des stratégies Mobilité douce, Paysage et Nature et environnement avec l'exploitation agricole pour atteindre les objectifs identifiés.

Élaborer une étude de planification agricole en collaboration avec les services cantonaux de l'agriculture

Opportunité et utilité principale

Le projet d'agglomération va permettre de renforcer la coordination entre les initiatives agricoles et l'agglomération, de façon à mieux intégrer les mesures mobilité douce, paysage et écologie dans la plaine agricole, notamment en favorisant une agriculture de proximité, en relation avec les habitants de l'agglomération. Dans ce contexte, l'agriculture biologique devrait se renforcer.

Besoin d'action : Intégration paysagère et préservation des espaces naturels

L'exploitation agricole a un impact très important sur le paysage de l'agglomération, du fait de l'importance des surfaces exploitées. Un traitement des franges urbaines adéquat et une gestion durable des terres agricoles permettent de répondre aux stratégies paysage et environnement.

Objectifs stratégiques

N°20 : Respecter les structures et caractéristiques des unités paysagères dans les aménagements

N°21 : Traiter les franges urbaines pour assurer une transition qualifiée entre les quartiers urbanisés et les espaces agricoles et naturels

N°22 : Protéger les valeurs naturelles et renforcer leurs liaisons

N°23 : Renforcer l'intégration de l'agriculture dans l'agglomération

N°24 : Préserver les surfaces d'assolement

N°27 : Réduire les émissions de gaz à effet de serre

 N° 9 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Etat de l'intégration dans les plans directeurs

2023-2026. Chaque projet a son calendrier propre.

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:

- A.1 Zones agricoles
- A.2 Surfaces d'assolement
- A.3 Vignes
- A.4 Améliorations structurelles
- A.8 Protection, gestion et valorisation du paysage
- A.9 Protection et gestion de la nature
- A.11 Réseaux écologiques et corridors à faune
- A.12 Troisième correction du Rhône
- D.5 Mobilité douce quotidienne

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement :

Mesures de transports :

EAU, R₃, REC, ENE, ENV

MD.1, MD.3, MD.5, MD.6, MD.VV, P.VSR.A.4

Mesures d'urbanisation :

MRF, MU

Références

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).

REC

Biodiversité et réseaux écologiques

Stratégie paysage, nature et agriculture

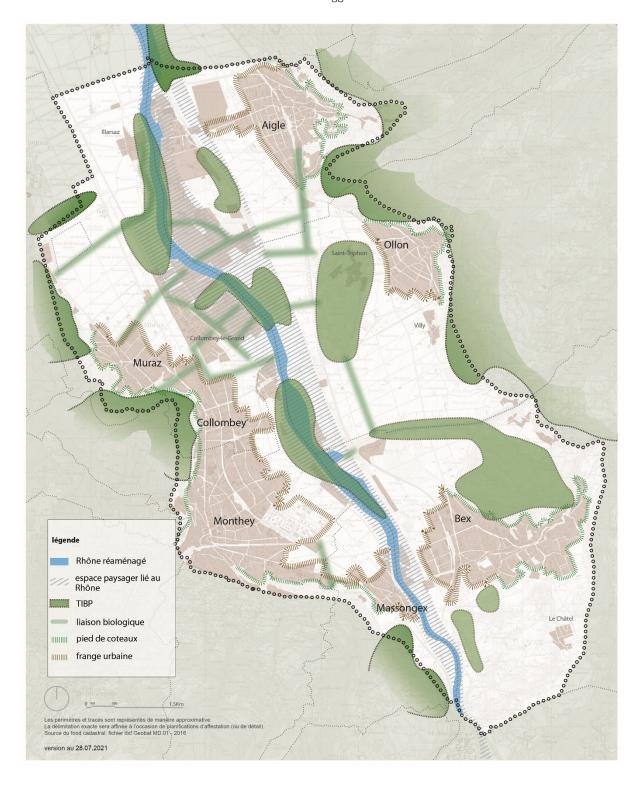
Priorité : A4/A3

Instances responsables

Autres instances concernées

Cantons et Communes

-Chablais Agglo



Mesures

Situation actuelle

Un schéma directeur Nature du Chablais (VD) / Concept régional de protection de la nature et du paysage (VS) a été développé par les deux cantons en 2020 pour la plaine du Rhône. Ce document doit servir de base aux différentes initiatives d'amélioration de la biodiversité de la plaine. Sur la partie vaudoise, il constitue un complément au réseau écologique cantonal.

Objectifs

- Renforcer la connectivité entre les biotopes existants et protéger et améliorer ceux-ci ;
- Maintenir et restaurer en priorité les corridors biologiques et les liaisons biologiques, en particulier entre les versants et la plaine, en intégrant les contraintes des passages sur le Rhône, sur les différents axes de transports et de mobilité douce et au travers des zones urbanisées;
- Améliorer les conditions d'existence des espèces animales et végétales menacées de la plaine ;
- Préserver les zones nodales naturelles, identifiées dans les réseaux écologiques cantonaux, de la fragmentation et des dérangements humains en limitant les axes de pénétrations (parcours VTT, sentiers pédestres, autres);
- Fournir un cadre directeur pour les projets concrets d'aménagement menés par le projet de 3^e correction du Rhône, les grands projets, les communes et les initiatives agricoles ;
- Ramener la nature auprès des habitants de l'agglomération ;
- Conserver l'espace de transition entre plaine et coteaux libre de construction ;
- Réserver et restaurer les connexions biologiques nécessaires entre le coteau et la plaine ainsi que les connexions transversales et longitudinales dans la plaine ;
- Valoriser les espaces résiduels comme espaces naturels (espaces interstitiels urbains, friches, couloirs ORNI, espaces industriels en attente);
- Requalifier les franges urbaines à la périphérie du milieu bâti et les espaces industriels par des aménagements paysagers et de l'arborisation (essences indigènes de haute futaie, haies vives, vergers haute-tige);
- Intégrer et développer des milieux naturels à usage mixte aux abords et au cœur du milieu bâti, mettant les habitants en contact avec la nature dans leurs activités de mobilité douce, de délassement et de découverte ;
- Lutter contre la pollution lumineuse en limitant au strict minimum utile les éclairages et en les éloignant au maximum des biotopes et corridors biologiques ;
- Lutter de façon coordonnée contre les espèces exotiques envahissantes (faune et flore), en réunissant les principaux acteurs (communes, cantons, CFF et OFROU en particulier), en cartographiant les différentes populations, en priorisant les secteurs et les mesures de lutte (surveillance / éradication) et en intervenant selon les actions définies dans les différentes fiches et plans d'action spécifiques et en communiquant et sensibilisant à large échelle ;
- Respecter les structures et caractéristiques des unités paysagères dans les interventions d'aménagement.

Description

Le schéma directeur s'appuie sur une analyse détaillée des enjeux biologiques et des besoins vitaux des espèces concernées. Des milieux cibles sont identifiés afin de définir la structuration des réseaux. De même, les caractéristiques du territoire sont analysées pour mettre en évidence les zones prioritaires et les lacunes et obstacles à corriger pour maintenir et restaurer les connectivités biologiques. Une liste de mesures est établie pour la mise en œuvre. La mise à disposition de parcelles dézonées y contribuera, de même que la renaturation des cours d'eau, l'aménagement de biotopes relais (surtout biotopes aquatiques et humides) ainsi que les plantations de haies vives et autres aménagements pour la faune (bosquets, tas d'épierrage, prairies extensives, arbres fruitiers haute-tige, etc.). Les zones nodales naturelles présentes dans le périmètre de l'agglomération sont préservées le plus possibles, en limitant au strict minimum les axes de pénétration, afin de ne pas fragmenter davantage ces territoires et de réduire les dérangements.

Ce document constitue le 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. Les emprises des mesures sont à préciser au niveau des projets de détail.

Il convient aussi de mettre en place un programme de restauration de milieux semi-naturels et d'espaces verts à usages mixtes, pour offrir à la population de l'agglomération un contact de proximité avec la nature (promenade, délassement, découverte, mobilité douce). L'aménagement des sites adéquats (en réseaux) doit être concerté et coordonné avec les objectifs de préservation de la biodiversité. Il s'agira d'identifier les sites potentiels, puis de définir d'un programme de mise en œuvre.

Ce réseau de milieux semi-naturels sera favorablement combiné aux réseaux de mobilité douce. Dans ce contexte plus général, on veillera à combiner les réseaux de mobilité douce avec une végétalisation favorable à la biodiversité et agréable pour les usagers (arbres et haies indigènes, offrant également de l'ombrage, revêtements autant que possible perméables, banquettes et talus avec végétation extensive, limitation de l'éclairage au strict nécessaire, au sol, etc.).

La lutte contre la pollution lumineuse devra aussi s'inscrire dans les actions des communes, en combinaison avec la réduction de la consommation d'énergie.

La lutte contre les plantes invasives repose sur la bonne connaissance de ce ces dernières et risques liés. L'élaboration dans chaque commune d'une cartographie des néophytes avec mise à jour en continu sert de base à la mise en place de plans d'action de lutte coordonnés au niveau communal ou plus largement de l'agglomération.

Action à mener

Maintenir et restaurer en priorité les corridors biologiques, en particulier entre les versants et la plaine. Préserver les zones nodales naturelles en réduisant la fragmentation et les dérangements humains. Mettre en place un programme de requalification des franges urbaines piloté par l'agglomération.

Mener une lutte coordonnée contre les néophytes sous l'égide de l'agglomération.

Cantons: assurer la coordination de la mise en œuvre des mesures avec les communes.

Agglomération : assurer le suivi de l'état d'avancement de la mise en œuvre en coordination avec les cantons

Communes : mettre en œuvre les mesures du schéma directeur nature.

Opportunité et utilité principale

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

Besoin d'action : Intégration paysagère et préservation des espaces naturels

La mesure participe la stratégie paysage, nature et agriculture. Elle va permettre de renforcer la coordination entre les initiatives, de façon à mieux coordonner les mesures contribuant à l'amélioration des valeurs naturelles et paysagère

Objectifs stratégiques

N°22 : Protéger les valeurs naturelles et renforcer leurs liaisons

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).
- A.13 Aménagement, renaturation et entretien des cours d'eau.

Etat de l'intégration dans le plan directeur

- Coordination réglée (PDCn VD)

La mesure est conforme aux fiches suivantes du PDc VS:

- 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.11 Réseaux écologiques et corridors à faune ;
- A.12 Troisième correction du Rhône ;
- A.13 Aménagement, renaturation et entretien des cours d'eau.

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement

R3, EAU, AGR, NAT, ENV

Mesures d'urbanisation

MU, PUM.5, PAI.3

Mesures de transports

MD.3, MD.6, MD.W

Références

Schéma directeur nature. Etat du Valais et Etat de Vaud (2020).

Prise en compte du paysage, de l'espace ouvert et de la nature dans les projets d'agglomération Transports et urbanisation, Exemples de bonnes pratiques de la 3e génération ARE, OFEV (2020).

Plan d'action biodiversité 2019 – 2030 Canton de Vaud (2019).

Stratégie Développement durable Etat du Valais (2018).

Plan d'action du Conseil fédéral: Plan d'action Stratégie Biodiversité Suisse. Office fédéral de l'environnement OFEV (2017).

NAT

Nature en ville

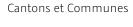
Stratégie Paysage, nature et agriculture

Priorité : A4/B3

Instances responsables

Autres instances concernées

Chablais Agglo











(photo toiture : contec AG)

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 cette composante naturelle dans le développement qualitatif de l'agglomération, y compris dans le contexte de l'adaptation aux changements climatiques.

Objectifs

- Renforcer la place de la nature en milieu urbain ;
- Renforcer la biodiversité et assurer les continuités biologiques jusqu'aux cœurs urbains ;
- Offrir suffisamment d'espaces verts de qualité dans les zones urbanisées comme espaces de loisirs, de délassement et de rapport à la nature ;
- Préserver des espaces non-construits de qualité;
- Créer des espaces de qualité pour la biodiversité en ville ;
- Mettre en œuvre un programme de « Nature en ville », avec comme objectif de favoriser la nature dans toutes les zones urbanisées, de manière participative ;
- Intégrer des espaces naturels dans les planifications des zones d'activités ;
- Valoriser les espaces résiduels comme espaces naturels (espaces interstitiels urbains, friches, couloirs ORNI, espaces industriels en attente);
- Intégrer systématiquement les principes et les prescriptions relatifs au climat dans les instruments de planification du territoire lors de leur révision.

Description

Les espaces naturels en milieu urbain ont un rôle important à jouer en contribuant à la qualité de l'agglomération et en offrant des espaces de délassement de qualité aux habitants. Ils sont également à la source d'importantes fonctionnalités sociales et écologiques au sein des périmètres bâtis (régulation thermique, gestion des eaux de surface, etc.). La mise en réseau des espaces verts est favorable au développement de la mobilité douce.

Les aménagements et l'entretien des espaces verts doivent être fondés sur les principes de l'entretien différencié, favorables à la biodiversité. Des programmes d'arborisation (indigène) doivent être mis en œuvre dans chaque centralité de l'agglomération. Les plans et règlements communaux doivent être adaptés pour fixer des règles et densités d'arborisation, intégrer la végétalisation des toitures plates (également en combinaison avec les installations photovoltaïques), favoriser la gestion des eaux à la parcelle (infiltration), limiter autant que possible l'imperméabilisation du sol, favoriser la désimperméabilisation des sols et leur reconstitution (conditionner chaque nouveau m² imperméabilisé à une désimperméabilisation équivalente), et offrir des espaces de loisirs et de détente en suffisance. Des trames vertes et brunes de qualité sont intégrées aux instruments de planification territoriale.

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 et visent une procédure de certification « Ville verte Suisse ».

Action à mener

Etablir un guide et des fiches de mesures « Nature en ville » par l'agglomération.

Organiser des formations sur l'entretien différencié et la nature en ville pour les services communaux concernés.

Intégrer systématiquement les principes de la « Nature en ville » dans les instruments de planification du territoire lors de leur révision.

Opportunité et utilité principale

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.

Besoin d'action : Intégration paysagère et préservation des espaces naturels

La mesure participe la stratégie paysage, nature et agriculture. Elle va permettre de renforcer la coordination entre les initiatives, de façon à mieux coordonner les mesures contribuant à l'amélioration des valeurs naturelles et paysagères. Elle permet également d'améliorer la qualité du cadre de vie en ville.

Objectifs stratégiques

N°3 : Améliorer la qualité de l'urbanisation

N°22 : Protéger les valeurs naturelles et renforcer leurs liaisons

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:

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

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement

EAU, REC, ENV, CLIM

Mesures d'urbanisation

EPQ, AVP, PUM1-21, DD1-5

Mesures de transports :

MD.2, MD.VV, P.MD.A.5, P.VSR.A.2, P.VSR.A.3, P.VSR.A.5, P.VSR.A.6, P.VSR.B.1, P.VSR.B.2,, P.VSR.B.3,, VSR.1

Références

Prise en compte du paysage, de l'espace ouvert et de la nature dans les projets d'agglomération Transports et urbanisation, Exemples de bonnes pratiques de la 3e génération ARE, OFEV (2020).

Plan d'action biodiversité 2019 – 2030 Canton de Vaud (2019).

Stratégie Développement durable Etat du Valais (2018).

Plan d'action du Conseil fédéral: Plan d'action Stratégie Biodiversité Suisse. Office fédéral de l'environnement OFEV (2017).

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

Guide nature en ville et villages (SDT, SFCEP) (en cours d'élaboration)

Projet agenda 2030 : Sensibilisation des sols urbains - Nature en ville et village

Lignes directrices pour la protection des sols en zone à bâtir – projet de construction de compétence communale (en cours d'élaboration par le SEN)

Plan climat valaisan (en cours)

4.2 Environnement |ENV, CLIM|

ENV

Protection de l'environnement

Stratégie Environnement

Priorité: A4/A3

Instances responsables

Autres instances concernées

Cantons et communes

-

Mesures

Situation actuelle

La plaine du Rhône est le support de multiples activités et infrastructures : agriculture, industrie, habitat, Rhône et rivière, autoroute, etc. L'extension des zones d'habitation et les besoins croissants en espace des infrastructures font également que la pression liée à l'utilisation du sol ne cesse d'augmenter, contribuant à déplacer de plus en plus d'utilisations vers le sous-sol. Les principales formes d'utilisation du sous-sol dans le Chablais sont l'exploitation des eaux souterraines, l'extraction de matières premières, la production d'énergie, la construction d'infrastructures et le dépôt de matériaux.

Ces divers usages du sol et du sous-sol génèrent des impacts sur l'environnement et des besoins de coordination accrus : gestion des eaux superficielles, et souterraines, gestion 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 et les atteintes incommandantes ;
- Assurer une gestion durable et mesurée des ressources, urbaniser moins, mais mieux ;
- Inscrire tout développement de l'agglomération dans la perspective de l'adaptation aux changements climatiques ;
- Assurer l'établissement, en partenariat avec les communes détentrices des eaux souterraines, du plan de gestion de la nappe phréatique du Rhône intégrant ses usages multiples afin de prévenir et limiter les conflits d'usage et de garantir durablement la sécurité de la planification.

Description

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

Thématiques à observer dans le cadre de la réalisation des mesures du PA₄-PDi :

- Protéger le paysage selon les différentes typologies (Rhône, plaine, cônes, coteaux et collines) afin de respecter l'identité du Chablais et leur logique structurelle ;
- Prendre en compte les éléments naturels environnants dans l'ensemble des interventions sur le territoire ;
- Protéger l'air afin de limiter les niveaux de pollution et d'assurer le respect des limites dans les secteurs d'activités humaines ;
- Protéger l'eau, en tant que ressource multifonctionnelle, conformément aux principes définis dans le cadre de la Stratégie cantonale « Eau Valais » (2013)
- Réduire fortement les gaz à effet de serre, pour être en adéquation avec les objectifs cantonaux et fédéraux ;
- Protéger contre le bruit dans les secteurs d'habitat et d'activités et limitation des émissions sonores ;
- Empêcher 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 (y.c. phénomènes de remontées de nappe phréatique) et des mesures localisées de compétence communale pour les autres aléas ;
- Assurer une gestion durable et mesurée des ressources, urbaniser moins, mais mieux ;
- Respecter les prescriptions en matière d'aménagements et d'utilisations du sol en fonction des zones et secteurs de protection des eaux.

Réflexions intercommunales à mener dans le cadre de la révision des plans d'affectation communaux :

- Planification intercommunale de la gestion de l'eau, dans le cadre de l'actualisation des plans et programmes d'équipements, en particulier les réseaux d'eau potable, les plans généraux d'évacuation des eaux (PGEE) et les mesures préconisées suite à l'élaboration des cartes de dangers liés à l'eau. Le PGEE doit être établi ou mis à jour s'il a plus de 10 ans, avant ou parallèlement à l'homologation de la mesure de planification, tout comme les zones de dangers;
- Planification des mesures de traitement des eaux de chaussées ;
- Planification intercommunale de l'approvisionnement en eau potable ;
- Coordination intercommunale de la planification d'un nouveau site de matériaux pierreux et terreux ou d'une décharge ;
- Développer des instruments de planification territoriale spécifiques, en coordonnant les besoins des usagers pour garantir un usage durable des eaux souterraines (plan de gestion intercommunal de la nappe phréatique).

Réflexions intercommunales à plus long terme :

- Gestion des eaux souterraines en fonction des secteurs, périmètres et zones de protection, de la profondeur de la nappe et du risque de pollution par des activités humaines ;
- Maintien des sols et de leurs qualités agro-pédologiques. Une gestion des sols décapés lors de la 3e correction du Rhône devrait permettre une valorisation locale. Une gestion globale des sols (chantiers, 3e 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 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 prévue des points d'extraction dans le Rhône et dans les matériaux générés par le chantier de la 3e correction du Rhône;
- Améliorer la sécurité de l'approvisionnement en eau potable en identifiant les ressources potentiellement exploitatables, en promouvant l'interconnexion des réseaux, en modernisant les installations de transport et de stockage, en développant les synergies avec les grands projets et en renforçant la coopération intercommunale, notamment dans le cadre des réserves d'eau de secours.

Action à mener

Action transversale d'intégration de la protection de l'environnement dans l'ensemble des mesures.

Tâche cantonale: accompagner les communes dans leurs planifications intercommunales.

Opportunité et utilité principale

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° correction du Rhône, la mutation de certaines zones industrielles (p.ex. raffinerie) et les développements résidentiels vont générer d'importants impacts qu'il convient d'anticiper, de limiter et de gérer tant à l'échelle régionale qu'à l'échelle locale.

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.

Besoins d'action : amélioration de l'environnement urbain :

Cette mesure permet notamment de réduire l'exposition de la population aux nuisances et aux différents risques et dangers présents sur le territoire. Elle participe également à l'adaptation de l'agglomération au changement climatique.

Objectifs stratégiques

N°9 : Réduire le transit à l'intérieur de l'agglomération et en particulier des centralités

N°15 : Développement des transports publics

N°17 : Développement du réseau de mobilité douce

N°25: Réduire les nuisances sur l'environnement urbain, en particulier les émissions sonores

N°27 : Réduire les émissions de gaz à effet de serre

N°26 : Protéger contre les dangers naturels

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

A établir par les communes en fonction de l'impact des projets (urbains, mobilité, etc.)

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

Etat de l'intégration dans le plan directeur

- Coordination en cours (PDc VS)
- Coordination réglée (PDCn)

La présente mesure est conforme aux fiches de coordination suivantes du PDc VS :

- 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

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement Mesures de transports

R₃, EAU, AGR, REC, NAT, ENE.1-4 Toutes

Mesures d'urbanisation

Toutes

Références

Stratégie Développement durable Etat du Valais (2018).

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

Plan climat valaisan en cours d'élaboration et plan climat vaudois (2020)

Rapport climat « Starthilfe kommunaler Klimaschutz « (OST, 13.10.2020)

Projet agenda 2030 VS

Lignes directrices pour la protection des sols en zone à bâtir – projet de construction de compétence communale (en cours d'élaboration par le SEN)

Stratégie cantonale Eau Valais (2013)

CLIM

Lutte contre le réchauffement et adaptation aux changements climatiques

Stratégie Environnement

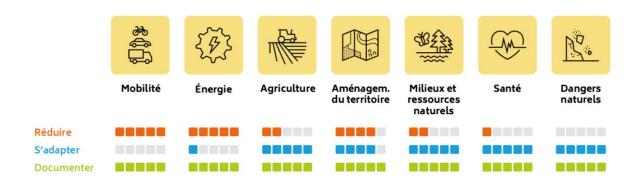
Priorité: A4

Instances responsables

Autres instances concernées

Cantons et communes

Chablais Agglo



Source: Plan climat vaudois

Mesure

Situation actuelle

Les régions alpines montrent une réaction accrue en termes de réchauffement. Ainsi, la température moyenne en Suisse a déjà augmenté de 2 °C depuis les débuts des mesures en 1864, soit deux fois plus que le réchauffement mondial. Cette situation impose de nouveaux enjeux et un certain nombre de défis : accentuation de fortes chaleurs dans les zones urbanisées (îlots de chaleur), sécheresse, précipitations plus violentes et accroissement des dangers naturels (crues, mouvements de terrain, etc.), dégradation de la qualité de l'eau, des sols et de l'air ou encore modification des milieux naturels et du paysage et atteinte à la biodiversité.

Objectifs

- Réduction de moitié des émissions de gaz à effet de serre de l'agglomération d'ici à 2030 ;
- Mise en place d'un programme de lutte et d'adaptation de l'urbanisation au réchauffement climatique ;
- Urbanisation qualitative adaptée aux changements climatiques, avec maintien et renforcement des corridors de ventilation.

Description

Le PA4-PDI permet la mise en place de mesures coordonnées avec le développement de la mobilité douce et des assainissements énergétiques des bâtiments, ainsi que des exigences accrues pour les nouveaux permis (toitures végétalisées, critères minergie+, mesures d'encouragement, révision des règlements communaux pour y inscrire ces mesures).

Les nouveaux projets ne sont validés qu'à condition d'éviter tout barrage sur les corridors de ventilation. Ils doivent favoriser ceux-ci, être neutres en terme d'émissions et intégrer des mesures d'adaptation.

Mise en place d'un programme de lutte et d'adaptation de l'urbanisation au réchauffement climatique comprenant notamment : le choix de matériaux adaptés (teintes), la réduction des surfaces imperméables (désalphater), le développement massif de l'arborisation (indigène) via des plans d'arborisation, la végétalisation systématique des toitures plates, le développement des espaces verts et des plans d'eau en ville, la renaturation des cours d'eau, et la révision des règlements communaux pour y inscrire ces mesures. L'agglomération pourrait fournir un cadre méthodologique uniformisé.

Action à mener	Démarche possible
Etablissement par l'agglomération d'un guide et des fiches de mesures pour l'adaptation aux changements climatiques. Etablissement de plans d'arborisation communaux	

Opportunité et utilité principale

Le développement d'une agglomération permet une approche concertée et d'avantage d'efficacité dans la mise en œuvre des objectifs et le développement des mesures.

Besoins d'action : amélioration de l'environnement urbain :

Cette mesure offre une approche globale pour réaliser des démarches visant à réduire les impacts de l'agglomération sur le changement climatique.

Objectifs stratégiques

N°9 : Réduire le transit à l'intérieur de l'agglomération et en particulier des centralités

N°27 : Réduire les émissions de gaz à effet de serre

N°28 : Lutter contre les îlots de chaleur urbains

N°29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

N°30 : Favoriser les processus industriels optimisés énergétiquement »

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

2023-2036. A établir par les communes en collaboration avec l'agglomération. Les planifications sectorielles doivent être réalisées au plus tard lors de la réalisation des principaux projets d'affectation de chacun des secteurs.

Conformité aux plans directeurs cantonaux

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

- F₅₁ : Ressources énergétiques et consommation rationnelle de l'énergie ;
- F52 : Matériaux écologiques.

Etat de l'intégration dans le plan directeur

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

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

- 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.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

EAU, AGR, REC, NAT, ENE.1-4

Mesures d'urbanisation

Toutes

Mesures de transports

Indirecte

Références

Plan Climat vaudois 1ère génération (2020).

Changements climatiques en Suisse. Indicateurs des causes, des effets et des mesures. OFEV et al., (2020).

Adaptation aux changements climatiques en Suisse. Plan d'action 2020-2025, Conseil fédéral (2020).

Stratégie Développement durable Etat du Valais (2018).

Quand la ville surchauffe. Bases pour un développement urbain adapté aux changements climatiques. OFEV (2018).

4.3 Energie |ENE|

ENE.1

Incitation au changement chez les privés

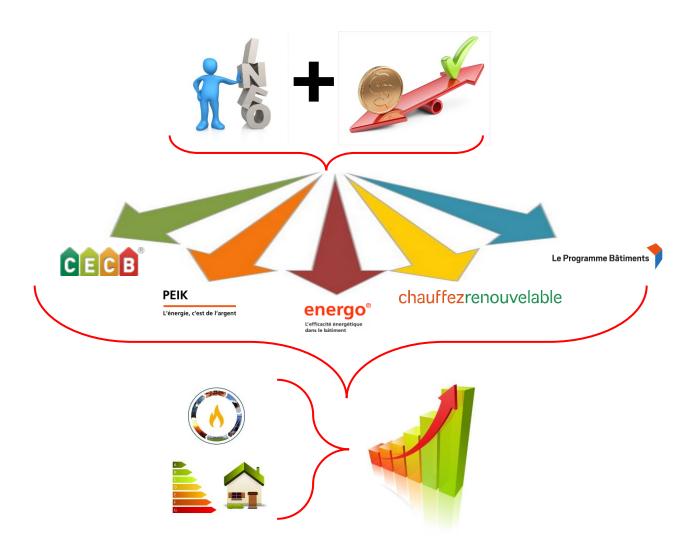
Stratégie *Energie*

Priorité: A4

Instances responsables

Autres instances concernées

Canton de Vaud (DIREN) et Canton du Valais (SEFH) Aigle, Bex, Collombey-Muraz, Massongex, Monthey, Ollon



Mesure

Situation actuelle

Le taux de générateurs de chaleur pour le chauffage alimentés par une énergie fossile ou à l'électrique direct dépasse les 88% sur le périmètre de Chablais Agglo (entre 69 et 96% suivant la commune).

La part de bâtiments anciens (non-rénovés depuis 1990) varie entre 50 et 70% suivant la commune.

Objectifs

- Inciter à la rénovation énergétique des bâtiments anciens ;
- Inciter à remplacer les chauffages fossiles / électriques directs par des générateurs de chaleur renouvelables, en particulier hors des zones assignées au chauffage à distance ;
- Permettre une valorisation du potentiel géothermique à faible, moyenne et grande profondeur.

Description

Il s'agit de mettre en place une démarche coordonnée de communication et de soutien financier renforçant les mesures cantonales et fédérales déjà en place.

A cette fin, les communes vaudoises disposent déjà d'une base légale²⁵ leur permettant de prélever une taxe sur les kWh vendus par le distributeur d'électricité qui alimente un fond dédié à l'efficience énergétique.

En Valais, une démarche similaire a été évoquée dans la stratégie énergétique cantonale de 2013 – sans être mise en place pour l'instant. Mais d'autres sources de financement (taxe hydraulique, fond communal, ...) pourraient être utilisées.

Ces ressources sont utilisées pour financer un renforcement des subventions et des démarches évoquées, ainsi qu'une communication active correspondante auprès des acteurs cibles.

Le renforcement des actions existantes simplifie la communication et la rend plus cohérente. Le message est ainsi renforcé plutôt que dilué.

Ces programmes permettent de déterminer ce qu'il y a à faire (CECB, PEIK), réduire la consommation (energo, Le Programme Bâtiments) et remplacer les énergies fossiles (chauffez renouvelable, Le Programme bâtiments). D'autres programmes pourraient être soutenus – mais le nombre sera limité pour simplifier la communication.

La mesure sera idéalement renforcée par une mise en valeur des experts performants et compétents.

Elle permet ainsi d'accélérer le passage à davantage de renouvelable et à une réduction des besoins.

Opportunité et utilité principale

Les différents programmes mentionnés sont déjà en place et disponibles. La région a ainsi l'opportunité de s'appuyer sur des actions existantes et de les renforcer et les coordonner pour amplifier leur vitesse d'exécution.

Besoins d'action: Transition énergétique

Cette mesure s'inscrit dans les démarches visées pour une réduction des émissions de CO₂ et une production locale d'énergie.

Objectifs stratégiques

N°27 : Réduire les émissions de gaz à effet de serre

N°29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

N°30 : Favoriser les processus industriels optimisés énergétiquement

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Etape 1: Choix des mesures à soutenir et du financement à allouer (priorité A)

Etape 2 : Communication et mise en œuvre (priorité B)

Conformité aux plans directeurs cantonaux

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

- A₃₁ : Qualité de l'air
- F₅: Favoriser les ressources renouvelables et indigènes

Etat de l'intégration dans le plan directeur

- Coordination à mettre en place (PDCn VD)
- Coordination à mettre en place (PDc VS)

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

- E.3: Approvisionnement en énergie

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement

-

Mesures d'urbanisation

-

Mesures de transports

-

ENE.2

Modification du RCC et RCCZ

Stratégie Energie

Priorité: A4

Instances responsables

Autres instances concernées

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

Mesure

Situation actuelle

Les règlements communaux des constructions incluent peu ou pas de mesures liées à l'énergie – sauf à Monthey et Collombey-Muraz où des périmètres de raccordement obligatoire au CAD ont été définis. Pour le reste, la planification énergétique territoriale fait défaut dans un instrument majeur pour le contrôle des constructions.

Objectifs

- Ancrer des exigences de performance énergétique tant dans la rénovation que les nouveaux bâtiments ;
- Préciser les agents énergétiques autorisés par secteur, dans un but d'optimisation globale (surtout concernant le chauffage à distance). Poser éventuellement une étude de faisabilité obligatoire ;
- Préciser des exigences supérieures à celles des cantons pour démarquer Chablais Agglo et mettre en évidence son orientation.

Description

Le règlement des constructions contient des indications sur l'utilisation au sol, la forme des toits, les couleurs, mais souvent l'approvisionnement énergétique n'est pas réglementé. Il s'agit de combler cela, avec une différentiation par secteur. Exemples :

- Dans les périmètres appropriés au chauffage à distance, on ajoutera un article qui l'impose, sauf démonstration de surcoût déraisonnable même en incluant les coûts externes²⁶;
- Exiger une performance Minergie ou équivalente pour de nouvelles constructions ;
- Exiger la pose de tubes en attente pour faciliter l'électrification de places de parc dans un garage souterrain ;
- En cas d'utilisation d'une pompe à chaleur (en neuf comme en rénovation), exiger la pose de panneaux photovoltaïques en toiture couvrant au moins le 60% de ses besoins en bilan annuel²⁷;
- Exiger une part renouvelable d'au moins 70% pour tout remplacement de producteur de chaleur ;
- Exiger la pose de panneaux photovoltaïques sur les toits industriels.

Action à mener

Action transversale d'intégration de la protection de l'environnement dans l'ensemble des mesures.

26 Pour prendre en compte les coûts externes, on ajoute aux prix actuels de l'énergie les suppléments approximatifs ci-après :

Mazout 4.5 ct/kWh
 Gaz 3.0 ct/kWh
 Bois 1.5 ct/kWh

• Electricité 5.0 ct/kWh

• Chaleur à distance Fixer la valeur pour chaque réseau, selon la composition de l'énergie d'alimentation

²⁷ Pour une villa moyenne récente, cela représente environ 10 m² de panneaux photovoltaïques bien exposés. Cela permet de réduire le pic des besoins d'électricité hivernal et renforce l'autonomie locale. Vaud n'exige que 20% des besoins sur les constructions neuves.

Opportunité et utilité principale

Cette démarche est à coordonner à la suite de l'identification des périmètres favorables au CAD (Mesure ENE-3). Un tel soutien légal permettra de renforcer une démarche rationnelle et efficace de distribution de chaleur dans les périmètres concernées. De plus, c'est une démarche longue et opposable, mais qui permet d'ancrer une volonté politique au-delà d'échéances électorales. Les mesures proposées ne conduisent qu'à peu ou pas de surcoûts pour les propriétaires, et ont donc comme but principal d'orienter les choix.

Besoins d'action: Transition énergétique

Cette mesure s'inscrit dans les démarches visées pour une réduction des émissions de CO₂ et une production locale d'énergie.

Objectifs stratégiques

N°27 : Réduire les émissions de gaz à effet de serre

N°29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Etape 1 : identification des périmètres à CAD obligatoire (voir mesure ENE-3)

Etape 2 : adaptation des RCC et RCCZ dès que possible (priorité A)

Etat de l'intégration dans le plan directeur

- Coordination à régler (PDcn VD)
- Coordination à régler (PDC VS)

Conformité aux plans directeurs cantonaux

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

- A₃₁ : Qualité de l'air

- F₅: Favoriser les ressources renouvelables et indigènes

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

E.3: Approvisionnement en énergie

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement

Mesures de transports

ENE-3 GM.2, GM.4

Mesures d'urbanisation

PUM.1, PUM.2, PUM.3, PUM.4, PUM.5, PUM.6, PUM.7, PUM.8, PUM.9, PUM.10, PUM.11, PUM.12, PUM.13, PUM.14, PUM.15,

Références

Règlement sur le chauffage à distance de Monthey, <u>https://www.monthey.ch/N10228/reglements-communaux.html</u>

Règlement sur le chauffage à distance de Collombey-Muraz, <u>https://www.collombey-muraz.ch/commune/constructions-amenagement-territoire-283.html</u>

Règlement des labels Minergie, chap. 14 Mobilité électrique, https://www.minergie.ch/media/200904_produktreglement_minergie_p_a_v2020.1_fr.pdf

ENE.3

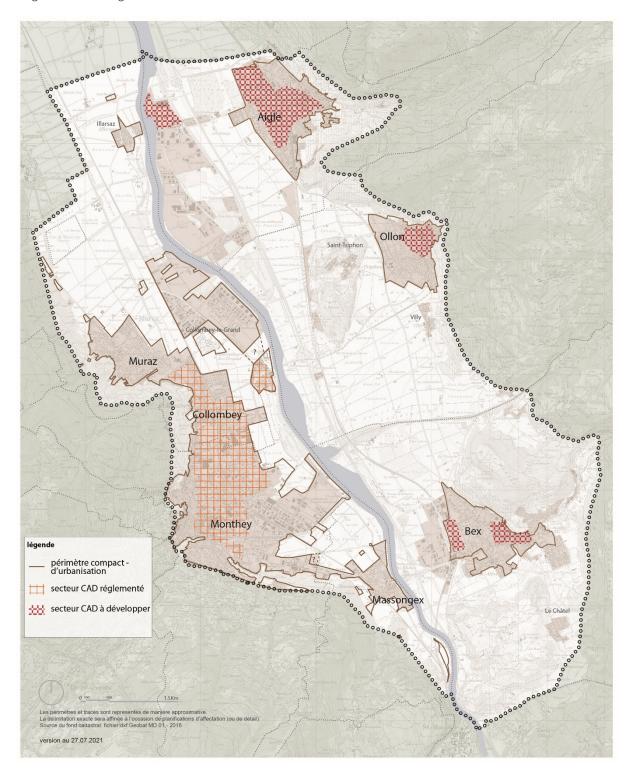
Délimitation des périmètres de chauffage à distance Stratégie *Energie*

Priorité: A4

Instances responsables

Autres instances concernées

Aigle, Bex, Massongex, Ollon



Mesure

Situation actuelle

Le chauffage à distance (CAD) est bien développé à Monthey et Collombey-Muraz, ainsi qu'un début à Aigle et Bex. Mais le diagnostic a permis d'identifier les périmètres supplémentaires potentiellement intéressants pour le CAD.

De plus, la SATOM rejette beaucoup de chaleur inutilisée dans l'atmosphère – il y a un potentiel de chaleur rejetée supplémentaire à valoriser²⁸. Ceci sans compter un potentiel de géothermie profonde et des ressources forestières encore non-exploitées.

Objectifs

- Identifier les périmètres appropriés (où l'exigence de raccordement a du sens) pour mettre en place du chauffage à distance ;
- Servir de base pour la planification énergétique territoriale;
- Identifier la ressource et la topologie de distribution la plus appropriée pour chaque périmètre.

Description

Il s'agit d'analyser plus en détails l'adéquation (ou non) d'un chauffage à distance dans les périmètres identifiés dans le diagnostic grâce à une approche globale.

Une validation des besoins de chaleur, une analyse technique de la faisabilité et des coûts d'implantation d'un réseau avec variantes de réalisation²⁹ sera conduite.

Les rejets de chaleur et la géothermie profonde³⁰ seront valorisés en priorité ; si cela n'est pas adapté, le bois ou la nappe phréatique pourraient être valorisés selon les cas.

L'étude commandée par la SATOM sera un des documents de base pour alimenter cette analyse. L'étude commandée par la SATOM sera un des documents de base pour alimenter cette analyse.

Opportunité et utilité principale

La mise en place d'un chauffage à distance est une opération qui demande d'importants investissements, et qui requiert une planification méticuleuse pour assurer une performance technique et économique maximale.

Dans les périmètres qui seront déterminés comme intéressants, il sera important de mettre en place un règlement adapté, pour éviter que d'autres ressources – mêmes renouvelables – ne soient mises en valeur avant, réduisant ainsi significativement l'opportunité du chauffage à distance. Cette analyse doit donc être effectuée en priorité, vu la grande part de chaleur fossile ou électrique direct encore en place, pour que le meilleur changement soit identifié.

Besoins d'action : Transition énergétique

Cette mesure s'inscrit dans les démarches visées pour une réduction des émissions de CO₂ et une production locale d'énergie.

²⁸ Etude mandatée par la SATOM et co-financée par le canton de Vaud en cours ; publication prévue février 2021.

²⁹ Questions à résoudre entre autres : Densité prévue (MWh/km de réseau/an). Quel niveau de température ? Mono ou bi-tube ? Courbe de charge ? Prédimensionnement de la production. Intégration de l'évolution future des besoins. Identification de ressources complémentaires en fonction de l'évolution de la demande (solaire thermique par exemple).

³⁰ Une coordination quant à l'usage des eaux souterraines doit être réalisée préalablement (étude à mener) : il y a en effet un potentiel de conflit dans leur usage pour l'énergie, l'agriculture, l'eau potable, sans parler de l'incidence des sites pollués. Un cadastre des potentiels de géothermie profonde est disponible pour les communes vaudoises de l'agglomération : https://www.vd.ch/themes/environnement/geologie/ressources-naturelles-du-sous-sol/geothermie/geothermie-profonde/cadastre-degeothermie-profonde/

Objectifs stratégiques

N°27 : Réduire les émissions de gaz à effet de serre

N°29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

N°30 : Favoriser les processus industriels optimisés énergétiquement

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Etape 1 : Sur la base de l'étude financée par la SATOM, identifier les périmètres appropriés pour une alimentation en chaleur par ses rejets (Priorité A)

Etape 2 : Analyser les périmètres proposés non-couverts par l'étude susmentionnée. Identifier la (les) ressources la plus adaptée pour couvrir ses besoins (Priorité A)

Etat de l'intégration dans le plan directeur

- Coordination à mettre en place (PDCn VD)
- Coordination à mettre en place (PDc VS)

Conformité aux plans directeurs cantonaux

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

- A31 : Qualité de l'air
- F₅: Favoriser les ressources renouvelables et indigènes

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

E.3: Approvisionnement en énergie

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement

- SATOM et ChablaisAgglo

Mesures d'urbanisation

PUM.1, PUM.2, PUM.3, PUM.4, PUM.5, PUM.6, PUM.7, PUM.8, PUM.9, PUM.10, PUM.11, PUM.12, PUM.13, PUM.14, PUM.15, PAI.1, PAI.2, PAI.3, PAI.4, PAI.5

Mesures de transports

Références

Etude de la SATOM sur le potentiel CAD qui peut être alimenté par ses rejets de chaleur, en cours.

ASCAD, Guide chauffage et froid à distance, https://www.fernwaerme-schweiz.ch/fernwaerme-franz/Dienstleistungen/Guide_CAD_FAD_200918.pdf

ENE.4

Soutien au solaire thermique

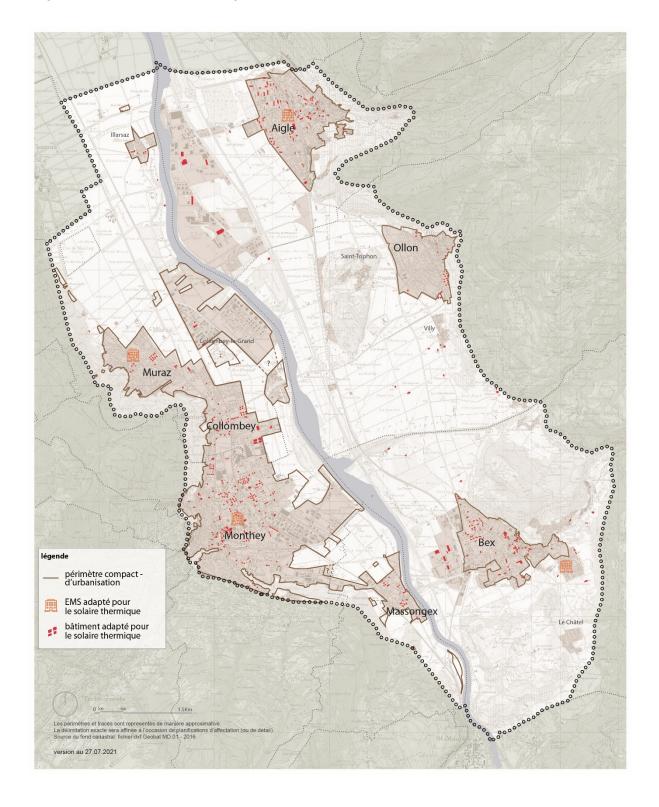
Stratégie *Energie*

Priorité: A4

Instances responsables

Autres instances concernées

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



Mesure

Situation actuelle

Le solaire thermique est très peu utilisé – généralement jugé moins rentable que le couplage pompe à chaleur / photovoltaïque. Il y a pourtant du potentiel pour en faire davantage avec la valorisation thermique, en particulier pour :

- La production d'eau chaude sanitaire sur des immeubles de taille moyenne et surtout les EMS;
- Alimenter un CAD avec le surplus pour réduire les besoins d'enclenchement de la chaufferie centrale en été, période où les pertes du réseau sont les plus importantes.

Ceci d'autant plus que le taux d'ensoleillement de la région est un des plus élevés de Suisse.

Objectifs

- Valoriser le solaire thermique dans les configurations qui sont économiquement intéressantes.

Description

Il s'agit de soutenir la mise en place de production de chaleur solaire dans les immeubles et les EMS, et dans les cas qui s'y prêtent de servir aussi comme soutien à la production de chaleur d'un CAD pendant l'été³¹.

Cela pourra se faire à l'aide d'un soutien financier à une étude de faisabilité et une communication ciblée et adaptée. Une étude de faisabilité sur l'alimentation d'un CAD avec du solaire thermique dans le canton de St-Gall a par exemple conclu sur un prix de revient entre 6.2 et 15.8 cts/kWh sans subventions.

Dans l'agglomération, on compte environ 600 immeubles³² et 4 EMS³³ potentiellement intéressants pour cette approche.

Opportunité et utilité principale

Cette démarche est intéressante dans les cas proposés car la rentabilité énergétique et financière est alors optimale : si l'objet est indépendant, les frais liés à l'infrastructure de base sont partagés entre davantage de locataires. Une connexion au CAD permettrait de valoriser la chaleur excédentaire en été. Une telle approche pourrait être soutenue par un des programmes de soutien de la Confédération (SuisseEnergie pour les Communes).

Besoins d'action: Transition énergétique

Cette mesure s'inscrit dans les démarches visées pour une réduction des émissions de CO₂ et une production locale d'énergie.

Objectifs stratégiques

 N° 27 : Réduire les émissions de gaz à effet de serre

N°29 : Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

³¹ Si le CAD est alimenté par la SATOM, il est probable que l'intérêt est limité vu que cette dernière cherche à évacuer un surplus de chaleur disponible à cette période.

³² On admet qu'un stock d'ECS entre 2000 et 6000 litres, correspondant à une réserve de 3 jours pour entre 13 et 40 personnes est un optimum : plus petit, le coût par personne est trop important ; plus gros, le stockage prend trop de place. Cela correspond à un besoin d'énergie pour l'ECS en total annuel entre 15'000 et 38'000 kWh environ, qui est le critère de sélection des objets mis en évidence sur la carte.

³³ Le gros avantage des EMS est qu'ils utilisent la majorité de leur eau chaude durant la journée, ce qui permet d'avoir une production davantage simultanée avec la consommation que dans le résidentiel 'standard'. L'efficience du système en est renforcée.

Réalisation

Calendrier de mise en œuvre

Etape 1: Communiquer sur le potentiel du solaire thermique dans les contextes définis.

Etape 2 : Identifier les CAD existants ou à venir qui pourraient profiter d'un appoint solaire thermique (étude à mener).

Etat de l'intégration dans le plan directeur

- Coordination à mettre en place (PDCn VD)
- Coordination à mettre en place (PDc VS)

Conformité aux plans directeurs cantonaux

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

- A31 : Qualité de l'air
- F₅: Favoriser les ressources renouvelables et indigènes

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

- E.3: Approvisionnement en énergie

Besoin de coordination

Mesures paysage, nature et environnement

ENE.3

Mesures d'urbanisation

Mesures de transports

_

Références

http://www.sebasol.ch/

https://www.spf.ch/index.php?id=18341&L=0

https://www.local-energy.swiss/fr/dam/jcr:5c1190d5-e52f-4c9c-a4cd-922742b5157d/5_OFEN.pdf