













TABLE DES MATIÈRES

Cppgzg"3 <vcdrgcwz"f g"o="" kug"gp"ã="" th="" wxtg<=""><th> 3</th></vcdrgcwz"f>	3
Cppgzg"4 <"Fqpp†gu"f†oqitcrjkswgu	:
Cppgzg"5 < Otvj qfqnqikg <"txcnwcwlqp"fgu"qdlgewlhu"fg"tgrqtv"oqfcn	34
Cppgzg"6 < Gortkug"uwt "ngu"uwthcegu"f Ícuuqngogpv"*UFC+	38
Cppgzg"8 < Vtcxcwz "gp"eqwtu"""r qwt"nc"Uvtcv†i kg"f g"i guvkqp"f gu" qpgu"f ĺcevkxkv†u	"XF 3:
Cppgzg"9 < Tcrrgtv"fg"egpuwn/cvkgp"rwdnkswg	44

Annexe 1 : Tableaux de mise en œuvre

A2 - I	Mesures pric	rité A (li	ste A) de	la 2e génération												
cf. Acc	ord sur les prest	ations de la	a 2e généra	ation, chap. 3.2												
Léger	ide															
	à remplir obligatoire	ment par l'ag	glomération													
	à remplir par l'agglor	mération, le d	cas échéant													
	rempli par l'ARE															
							Coûts d'inve	stissemei	nt		Etat des coûts lors du cofinancement			Compte reno	lu de mise en oeuvre	
					la rem	ons lors de nise par mération	Evalutat Confédérat Acccord s prestatio	ion et ur les	Etat a	actuel	Accord sur les prestations					
CI.	Agglomération (2000)	ARE-Code (2e g)	Mesure -N° (Agglo) (2e g)	Mesure	Coût d'investi ssement	Priorité ABC	Coûts (2005 hors TVA)	Priorité ABC	Estimation des coûts la plus actuelle (mio.)	Année de l'estimatio n des coûts la plus actuelle (aaaa)	Coûts (2005 hors TVA)	début de la mise en oeuvre/débu t des travaux (aaaa)	Mise en service (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)
К	6153 Chablais	6153.2.001	R1	Réaménagement du centre-ville d'Aigle	11.00	А	9.00	А	11	2016	0.00	2024	2025	Retard relativement important (> 4 ans)	Recours en suspens	En attente du TF. En attendant, la commune tente une nouvelle approche avec installation provisoire pour familiariser les riverains.
К	6153 Chablais	6153.2.004	R4	Réaménagement de l'avenue de l'Europe à Monthey	7.20	А	6.27	A	7.2	2011	0.00	Terminé	2016	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Mesure de mobilité douce complémentaire prévue au PA3 (mesure 5.3)
К	6153 Chablais	6153.2.005	R5	Réaménagement de la route de Lausanne à Aigle	4.36	А	3.53	А	2.35	2016	0.00	2027-2030	2027-2030	Retard relativement important (> 4 ans)	Légère modification de la mesure	Reportée en partie au PA3 (mesure 1.2)
К	6153 Chablais	6153.2.009	R9	Réaménagement de l'avenue du Simplon à Monthey	7.20	A	6.27	A	3	2016	0.00	2023-2025	2025	Retard relativement important (> 4 ans)	en termes d'aménagement Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Intégration des aménagements lié au trace du bus d'agglo, reprise dans la mesure 1.1 du PA3. Réalisations provisoires
К	6153 Chablais	6153.2.010	R10	Réaménagement de l'avenue de France à Monthey	7.86	А	4.50	А	3.5	2016	0.00	2025	2025	Retard relativement important (> 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Modification en lien avec le nouveau tracé AOMC, reprise dans la mesure 7.4 du PA3
К	6153 Chablais	6153.2.011	R11	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Massongex	1.89	А	1.65	А	2	2017	0.00	2024	2024	Retard relativement important (> 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Mesure reprise PA3 7.3
К	6153 Chablais	6153.2.013	R13	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Collombey-Village	2.10	А	1.80	А	0.6	2016	0.00	2023-2026	2023-2026	Retard relativement important (> 4 ans)	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Dépendant de l'avancée du déplacement de la ligne AOMC, reprise dans la mesure 7.5 du PA3
К	6153 Chablais	6153.2.014	R14	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Muraz	1.80	A	1.08	А	1.8	2011	0.00	2022	2022-20223	Retard relativement important (> 4 ans)	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Mesure complémentaire dans le PA3 (mesure 7.6) pour permettre les aménagements en lien avec le bus d'agglomération
К	6153 Chablais	6153.2.027	TP4	Réaménagement de l'interface de la gare CFF d'Aigle	0.95	А	0.83	А	0.95	2011	0.24	2021	2022	Léger retard (≤ 4 ans)	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Etude en cours
К	6153 Chablais	6153.2.056	MD23	Nouveau passage de MD sous la route de la vallée à Collombey-Muraz	1.30	А	1.13	А	1.3	2011	0.35	2025	2025	Retard relativement important (> 4 ans)		En attente de la fin de l'étude Schéma des mobilités Collombey-Muraz/Monthey
К	6153 Chablais	6153.2.088		MD Liste A			7.72	А			2.31	2016	2026	Retard relativement important (> 4 ans)	Autres motifs:	L'avancement des mesures de ce paque est très variable. Pour les informations détaillées se reporter au chapitre 3 du volet explicatif.
К	6153 Chablais	6153.2.090	R3	Réaménagement du centre-ville de Monthey - Etape 1/2	14.70	А	6.99	А	14.7	2011	0.00	2015	2017	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Etape 1/2 réalisée. l'étape 2/2 figure sous la mesure 7.1 du PA3

				imputables - urbanisation						
cf. A	ccord sur les prestat	ions de la	2e génératio	n, chap. 3.1						
Lég	ende									
	à remplir obligatoireme	nt par l'agglo	mération							
	à remplir par l'agglomé	ration, le cas	échéant							
	rempli par l'ARE									
							С	ompte rendu de mise en oeuvre		
										Développement/ concrétisation
CI.	Agglomération (2000)	ARE-Code (2e g)	Mesure - N° (Agglo) (2e g)	Mesure	Horizon temporel (début de la mise en oeuvre)	Début de la mise en oeuvre (aaaa)	Etat de la mise oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)	Mesure - N° (Agglo) (3e g)
К	6153 Chablais	6153.2.060	U1	COMMUNE DE COLLOMBEY-MURAZ : Planification générale	A	2019	Léger retard (≤ 4 ans)	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	e en cours. Finalisation 2021. Homologation	2022
К	6153 Chablais	6153.2.061	U1a	SECTEURS BARME – PERRAIRES – CLOS NOVEX : Planification du site stratégique	A	2016	état théorique à atteindre	e d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique	Terminé	
K	6153 Chablais	6153.2.062	U1b	SECTEURS LE VERGER - CLOS DONROUX (ex- « GIOVANOLA ») : Planification du site stratégique	A	2016	état théorique à atteindre	d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique	niné. Première moitiié construite. Deuxième er	n attente
K	6153 Chablais	6153.2.063	U2	COMMUNE DE MONTHEY: Planification générale	A	2019	Léger retard (≤ 4 ans)	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	Etude en cours.	CV / MU
К	6153 Chablais	6153.2.064	U2a	SECTEURS LE VERGER - CLOS DONROUX (ex- « GIOVANOLA ») : Planification du site stratégique	А	2026	Retard relativement important (> 4 ans)	Autres motifs:	r le pôle Gessimo en cours. Nouvelle stratég	PM1. PM2. PM7
К	6153 Chablais	6153.2.065	U2b	SECTEUR GARE ET CENTRE (AVENUE DE LA GARE) : Planification du site stratégique	A	2019	Léger retard (≤ 4 ans)	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	Secteur Gare en cours	PM4, PM5
К	6153 Chablais	6153.2.066	U2c	SECTEUR AVENUE DE FRANCE : Planification du site stratégique	A		arrêt / suspension de la planification	Autres motifs:	Evolution du projet de territoire	PM6
К	6153 Chablais	6153.2.067	U2d	SECTEUR AU-DELA DU PONT : Planification du site stratégique	А		arrêt / suspension de la planification	Autres motifs:	Evolution du projet de territoire	PM3, PH-1
K	6153 Chablais	6153.2.068	U3	COMMUNE DE MASSONGEX : Planification générale	A	2018	état théorique à atteindre	d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique	Etude en cours (fin 2022)	
K	6153 Chablais	6153.2.069	U4	COMMUNE D'AIGLE : Planification générale SECTEUR ARSENAL ET LANDI : Planification du site	A	2019	Léger retard (≤ 4 ans)	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	Etude en cours (fin 2022)	CV / MU
K	6153 Chablais	6153.2.070	U4A	stratégique	A	2022	Retard relativement important (> 4 ans)	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	Landi 2022 - Arsenal repoussé à 2037	PM9
К	6153 Chablais	6153.2.071	U4B	SECTEUR DE LA GARE-NOVASSALLES : Planification du site stratégique	Α	2019	état théorique à atteindre	d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique	Examen préalable réalisé 2019	PM8
К	6153 Chablais	6153.2.072	U4C	SECTEUR DE LA GARE - CENTRE : Planification du site stratégique	A	2017	état théorique à atteindre	d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique	Planification en vigueur	
К	6153 Chablais	6153.2.073	U4d	SECTEUR DE L'HOPITAL : Planification du site stratégique	A	2020	Léger retard (≤ 4 ans)	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	Changement d'affectation	PEP-1
K	6153 Chablais	6153.2.074	U4e	ENTREE SUD D'AIGLE : Planification du site stratégique	A	2037	Retard relativement important (> 4 ans)	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	hasage du développement pour respecter L	PH3
K	6153 Chablais 6153 Chablais	6153.2.075	U5 U6	COMMUNE D'OLLON : Planification générale COMMUNE DE BEX : Planification générale	A	2019 2019	Léger retard (≤ 4 ans)	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	Etude en cours (fin 2022)	PH4 / PH5 CV / MU
K	6153 Chablais	6153.2.076 6153.2.077	U6 U6a	SECTEUR LA CROIX – PIED DU MONTET (entrée nord de Bex)	A A	2019	Léger retard (≤ 4 ans) état théorique à atteindre	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	Etude en cours (fin 2022) Sous le Montet abandonné	Cv / IVIU
K	6153 Chablais	6153.2.077	U6b	: Planification du site stratégique SECTEUR DE LA GARE : Planification du site stratégique		2027	Retard relativement important (> 4 ans)	1.7.		teurs
K		6153.2.079	U7	PLANIFICATION DES ZONES D'ACTIVITE : Coordination	A		· ` ` ` `		exion en cours - complexité du site et des ac	louis
K	6153 Chablais 6153 Chablais	6153.2.079	U7 	générale BEX: EN VANNEL – LES COURTAITS: Planification du pôle	A	2019	état théorique à atteindre Léger retard (≤ 4 ans)	d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique	étude préliminaire réalisée	PA
K	6153 Chablais	6153.2.080	U7b	d'activités AIGLE: CHAMPEX, LA BIOLE, LES ÎLES: Planification du pôle	A A	2019	Léger retard (≤ 4 ans)	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	Stratégie Régionale en cours Stratégie Régionale en cours	PA PA
K	6153 Chablais	6153.2.081	U7c	d'activités COLLOMBEY-MURAZ : LA CHARBONNIERE: Planification du	A	2019	Léger retard (≤ 4 ans)	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	Etude en cours	PA PA
	0100 Originals	3100.2.002	010	pôle d'activités	A		Logor rolard (2 4 dris)	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations	etudes réalisées en 2013-2014, utilisée	P-R3 / P-EAU / PAGR /
K	6153 Chablais	6153.2.083	Р	PLANIFICATION DU PAYSAGE : Chantier thématique	А	2014	état théorique à atteindre	Absence d'ecart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	comme base pour la stratégie paysage et environnement du PA3	PREC / PNAT / P-ENE / I ENV
К	6153 Chablais	6153.2.084	AGR	PLANIFICATION DES ESPACES AGRICOLES : Chantier thématique	А	2014	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	etudes réalisées en 2013-2014, utilisée comme base pour la stratégie paysage et environnement du PA3	P-R3 / P-EAU / PAGR / PREC / PNAT / P-ENE / P ENV

f Acc	ord sur les prestatio	orité A (li	•													
i. 7.00	Joid 3di 163 prestatio	ilo de la oe g	chicration, chap. 5.2													
ége	nde															
Jgu	à remplir obligatoire	ment par l'ag	alomération													
	à remplir par l'agglo		<u> </u>	1												
	rempli par l'ARE	,		1												
							Coûts d'inve	stisseme	ent		Etat des coûts lors du cofinancement			mise en o	euvre	
						ons lors de nise par	Evalutati Confédérati		Etat a	actuel	Accord sur les prestations					
CI.	Agglomération (2000)	ARE-Code (3e g)	Mesure - N° (Agglo) (3e g)	Mesure	Coût d'investi sseme nt	Priorité ABC	Coûts (2005 hors TVA)	Priorité ABC	Estimation des coûts la plus actuelle (mio.)	Année de l'estimatio n des coûts la plus actuelle (aaaa)	Coûts (2005 excl. TVA)	Début de la mise en oeuvre/débu t des travaux (aaaa)	Mise en service (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cr
	Chablais	6153.3.021	5.4	Amélioration des traversées des voies CFF dans les secteurs "Hôpital" et route d'Evian à Aigle	5.78	А	5.78	А	5.78	2016	2.02	2023	2025	état théorique à atteindre		Le secteur hôpital doit être inauguré pour l'ouverture du gymnase 2023. L'autre points e en réflexion et en discussion
	Chablais	6153.3.029	7.1	Réaménagement du centre-ville de Monthey	7.10	Α	4.95	Α	4.95	2016	1.73	2022	2023	état théorique à atteindre		Etude commence en 2021
	Chablais	6153.3.034	7.2	Réaménagement du centre-ville d'Aigle	11.15	А	9.03	А	9.06	2016	3.16	2024	2025	Léger retard (≤ 4 ans)	Recours en suspens	Projet au TF. Actuellement stratégie d'aménagement provisoire pour permettre
	Chablais	6153.3.045	9.2	Interface à la gare CFF/AOMC de Monthey	4.06	Α	4.06	А	4.06	2016	1.42	2025	2026	Léger retard (≤ 4 ans)	Dépendance à l'égard d'infrastructures	Dépend des travaux de la ligr ferroviaire AOMC (2025). Etud
	Chablais	6153.3.046	9.3	Interface à la halte CFF/AOMC de Clos- Donroux	1.52	А	1.52	А	1.52	2016	0.53	2025	2026	Léger retard (≤ 4 ans)	Dépendance à l'égard d'infrastructures	Dépend des travaux de la ligr ferroviaire AOMC (2025). Etud
	Chablais	6153.3.047	9.4	Interface à la halte CFF/AOMC de Collombey-Corbier	1.01	А	1.01	А	1.01	2016	0.35	2024	2025	Léger retard (≤ 4 ans)	Dépendance à l'égard d'infrastructures	Dépend de la planification de CFF pour la ligne du Simplor
	Chablais	6153.3.095	9.8	Terminal régional de transport combiné de Monthey -nouvelle entrée routière	10.61	А	10.61	А	10.61	2016	3.71	2021	2022	état théorique à atteindre		En attente de l'examen du résu de l'examen des services
	Chablais	6153.3.096	3.1	Développement du réseau de bus d'agglomération: tout sauf les communes	2.09	Α	2.09	А	2.09	2016	0.73	2021	2022	état théorique à atteindre		Coordination en cours entre communes - cantons - TPC
	Chablais	6153.3.098	-	Paquet MD Liste A	4.09	А	3.71	Α	3.71	2016	1.30	2021	2025	état théorique à atteindre		Différents stade d'avancemer La mise en œuvre de mesure plus coûteuse (5.5) commence
	Chablais	6153.3.099	-	Paquet VSR liste A	6.56	A	5.97	A	5.97	2016	2.09	2023	2025	état théorique à atteindre		Stade d'avancement entre le

Av3	- Mesures de 3	e génér	ation non impu	utables - transports	•									
	ccord sur les prestati													
Léae	ende													
	à remplir obligatoireme	nt par l'agglo	omération											
	à remplir par l'agglomé	ration, le cas	s échéant											
	rempli par l'ARE						- ^4							
					de la ı	ons lors	Evalutation Confédération et Acccord sur les prestations		actuel			mise e	n oeuvre	
CI.	Agglomération (2000)	ARE-Code (3e g)	Mesure - N° (Agglo) (3e g)	Mesure	Coût d'investi sseme nt	Priorité ABC	Horizon temporel (selon Accords sur les prestations)	Estimation des coûts la plus actuelle (mio.)	Année de l'estimatio n des coûts la plus actuelle (aaaa)	Début de la mise en oeuvre/début des travaux (aaaa)	Mise en service (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)
	Chablais	6153.3.052	(¬IVIT	Plans de mobilité pour les employés des services publics	0.00	AvE	Av E		,	2020				Mise à disposition de mini vhc électriques pour les employés de la commune et les membres de l'exécutif
	Chablais	6153.3.053	(1/1/2	Plans de mobilité pour les entreprises de l'agglomération	0.00	AvE	Av E			2022	2025	état théorique à atteindre		Volonté de l'intégrer dans les réglements de construction. Les communes révisent actuellement leur plan directeur. Les règlement des constructions suivront.
	Chablais	6153.3.054	GM3	Délégué à la mobilité	0.00	AvE	Av E			2020		état théorique à atteindre		0,5 ETP consacré à la mobilité - complété par l'engagement de stagiaire
	Chablais	6153.3.055	GM4	Politique de stationnement d'agglomération	0.00	AvE	Av E			2021				2021 - Etude régionale (Chablais) P+R pour rabattre l'utilisateur au plus près de son domicile. Réflexions lors de la mise à jour des règlements de constructions et sur la conversion de place de parc en station de recharge
	Chablais	6153.3.056	GM5	Modification des règlements communaux de construction pour les zones d'activités et d'habitat	0.00	AvE	Av E			2022	2025	état théorique à atteindre		Volonté de l'intégrer dans les réglements de construction. Les communes révisent actuellement leur plan directeur. Les règlement de constructions suivront.
	Chablais	6153.3.057	GM6	Intégration tarifaire des transports publics	0.00	AvE	Av E							Problématique de l'intercantonalité. En l'état actuel des discussions avec Mobilis, l'intégration dans ce réseau renchérirait les déplacements internes à l'agglo.
	Chablais	6153.3.058	GM7	Stationnement pour vélos dans les entreprises et les équipements privés	0.00	AvE	Av E			2022	2025	état théorique à atteindre		Volonté de l'intégrer dans les réglements de construction. Les communes révisent actuellement leur plan directeur. Les règlement de constructions suivront.
	Chablais	6153.3.063	Ms5	Passage dénivelé à la gare CFF de Monthey	0.00	AvE	Av E			2025	2026	Léger retard (≤ 4 ans)	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Lié au projet ferroviaire AOMC. Etude réalisée
	Chablais	6153.3.067		Nouvelles passerelles de franchissement du Rhône pour la mobilité douce	0.00	AvE	Av E			2030		Retard relativement important (> 4 ans)		Lié à la mise en œuvre du projet Rhône 3. Projet de réaliser le tronçon de Massongex er priorité pour favoriser la réalisation passerelle MD et TP.
	Chablais	6153.3.094	9.8	Terminal régional de transport combiné de Monthey - Parking de	0.91	Α	Av	12	2016	2022	2023	état théorique à atteindre		Enquête publique en cours

_			_	imputables - urbanisation						
f. Acc	ord sur les pres	tations de l	a 3e génération, chap	. 3.1						
_éger	ide									
	à remplir									
	obligatoirement par	r								
	l'agglomération									
	à remplir par l'agglomération, le									
	cas échéant									
	rempli par l'ARE									
								mise en oeuvre		
										Weiterentwicklu
										/ Konkretisierung
					Horizon	Début de la mise en			Commentaires (facultatifs)	Mesure - N°
CI.	Agglomération	ARE-Code	Mesure - N° (Agglo)	Mesure	temporel (selon	oeuvre/début des travaux	Etat de la mise en oeuvre	Justification	(max.5 lignes avec une largeur	(Agglo)
	(2000)	(3e g)	(3e g)		Accords sur les	(aaaa)			de colonne de 6 cm)	(4e g)
				Cœur de Ville: développement de	prestations)				Planification directrice en cours	
	Chablais	6153.3.068	CV	l'urbanisation vers l'intérieur et amélioration du	As	2019	état théorique à atteindre		d'élaboration à des stades différents	EPQ, AVP, PP
				cadre de vie					selon les communes	
	Chablais	6153.3.069	MU	Maîtrise de l'urbanisation	As	2019	état théorique à atteindre		Planification directrice en cours d'élaboration à des stades différents	
									Planification directrice en cours	PA.1, PAI.2, PAI.3
	Chablais	6153.3.070	PA	Pôles d'activités	As	2019	état théorique à atteindre		d'élaboration à des stades différents	PA.1, PAI.2, PAI.3
									selon les communes. Stratégie des zones d'activités en cours sur VD, à	PAI.7
	O. 11.	0450 0 070	D FALL	Aménagement des cours d'eau latéraux et		0000			Travaux: Vièze 2021	D FALL
	Chablais	6153.3.072	P-EAU	canaux	As	2020	état théorique à atteindre		Etude: Canal Stockalper e Glariers	P-EAU
	Chablais	6153.3.073	P-ENE	Planification énergétique	As	2020	état théorique à atteindre		Réalisation de l'étude énergétique au	ENE.1, ENE.2, ENE.3
	Chablais	6153.3.074	P-ENV	Protection de l'environnement	As	2019			niveau de l'agglo dans PA4	ENE.4 ENV, CLIM
	Chablais	6153.3.075	PEP	Hôpital	As	2019	Etat de la mise en oeuvre		Concours en cours. Inauguration	PEP
				<u> </u>		2010		Conformité à la LAT(-1) et au plan	nrévue 2023 Révision du projet de territoire avec	10
	Chablais	6153.3.078	PH-3	En Lombard	As		arrêt / suspension de la planification	directeur cantonal	meilleure coordination TP et densité	
	Chablais	6153.3.079	PH-4	Sous-le-Montet	As		arrêt / suspension de la planification	Conformité à la LAT(-1) et au plan	Révision du projet de territoire avec	
							<u> </u>	directeur cantonal Modification majeure de la mesure en	meilleure coordination TP et densité Redéfinition de la stratégie pour ce	
	Chablais	6153.3.080	PM-1	Clos-Donroux - Gessimo	As	2026	Léger retard (≤ 4 ans)	termes d'aménagement	pôle	PUM.12
	Chablais	6153.3.081	PM-10	Valerette Nord	As	2037	Retard relativement important	Conformité à la LAT(-1) et au plan	Secteur en attente que les secteurs	PUM.4
							(> 4 ans)	directeur cantonal Conformité à la LAT(-1) et au plan	proche de la gare soient habités Révision du projet de territoire avec	
	Chablais	6153.3.082	PM-11	Les Tombeys	As		arrêt / suspension de la planification	directeur cantonal	meilleure coordination TP et densité	
	Chablais	6153.3.083	PM-2	Les Goilles	As	2019/2022	état théorique à atteindre			PUM.13
	Chablais	6153.3.085	PM-4	Gare de Monthey	As	2020/2023	état théorique à atteindre			PUM.14
	Chablais	6153.3.089	PM-8	Novassalles	As	2019/2023	état théorique à atteindre	Légère modification de la mesure en		PUM.1
		0.00.0.00		1.0700000000		20.072020	Retard relativement important	termes d'aménagement Conformité à la LAT(-1) et au plan	Secteur en attente que les secteurs	. 5
	Chablais	6153.3.090	PM-9	Arsenal	As	2037	(> 4 ans)	directeur cantonal	proche de la gare soient habités	PUM.3
	Chablais	6153.3.092	P-R3	3e correction du Rhône	As	2019/2030	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs:	Projet complexes. La mise en œuvre	P.R3
								Add of Motios	se fait par secteur Schema directeur Nature realise en	
	Chablais	6153.3.093	P-REC	Réseau écologique	As	2019	état théorique à atteindre		1 ravaii en continu parraileie au projet	P.REC
	Chablais	6153.3.071	P-AGR	Projets agricoles	Bs	2019	état théorique à atteindre		R3	P.AGR
	Chablais	6153.3.076	PH-1	Vers Le Nant, Secteur Nord	Bs	2018/2022	état théorique à atteindre			PUM.8
	Chablais	6153.3.077	PH-2	Semilles	Bs	2020/2024	état théorique à atteindre		5 "	PUM.9
	Chablais	6153.3.084	PM-3	Au-delà du Pont	Bs	2026/2030	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs:	En attente des travaux de sécurisation de la Vièze	PUM.17
	Chablais	6153.3.087	PM-6	Avenue de France	Bs	2030	Retard relativement important	Dépendance à l'égard	En attente fin des travaux AOMC et	

cf Ac	cord sur les pre		-	(liste B) de la 3e géné												
01.710	Joord Car 100 pro		na de genera	аоп, опар. 0.0												
Lége	ende															
	à remplir obligato	irement par l'a	agglomération													
	à remplir par l'agg	lomération, le	e cas échéant													
	rempli par l'ARE															
							Coûts d'inve		ent					mise en oeuvre		
						ons lors de nise par	Evalutati Confédérati		Etat a	ectuel						Développement/ concrétisation
Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (3e g)	Mesure - N° (Agglo) (3e g)	Mesure	Coût d'investi sseme nt	Priorité ABC	Coûts (2016)	Priorité ABC	Estimation des coûts la plus actuelle (mio.)	Année de l'estimatio n des coûts la plus actuelle (aaaa)	Début de la mise en oeuvre/débu t des travaux (aaaa)	Mise en service (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)	Mesure - N° (Agglo (4e g)
	Chablais	6153.3.010	2.1	Reconstruction de la passerelle entre Massongex et Bex pour les TP et MD	2.03	В	2.03	В	2	2020	2022/2030	2032	Retard relativement important (> 4 ans)	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Lié à la réalisation de ce tronçon de R3	TP.1
	Chablais	6153.3.049	9.6	Interface à la halte CFF des Perraires	0.61	В	0.61	В	0.6	2020	2024/2027	2029	état théorique à atteindre	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales		PM.4
	Chablais	6153.3.100	-	Paquet MD Liste B	4.26		4.26	В	21	2020	2020	2030			Stade de développement varié	
	Chablais	6153.3.101	-	Paquet VSR liste B	7.95		7.95	В	6.5	2020	2020	2030			Stade de développement varié	
	Chablais	6153.3.102	7.8	Nouvelle liaison routière sous les voies CFF et le quartier Clos-Donroux à	5.58	А	5.58	В	15.7	2020	2020/2022	2027	état théorique à atteindre			CR.1

Annexe 2 : Données démographiques

Données fédérales

Population des communes selon le portait des communes (OFS)¹. Ce tableau tient compte du nombre d'habitants permanents sur l'ensemble du territoire communal (y.c hors agglomération).

		9	7		
Commune	Population 31.12.2014	Population 31.12.2015	Population 31.12.2018	Croissance 2014-2018	Croissance 2015-2018
Collombey-					
Muraz	8'311	8'638	9'256	2.8%	2.4%
Massongex	1'749	1'787	1'788	0.6%	0.0%
Monthey	17'409	17'512	17'785	0.5%	0.5%
VS	27'469	27'937	28'829	1.2%	1.1%
Aigle	9'973	9'942	10'119	0.4%	0.6%
Bex	7'111	7'364	7'771	2.3%	1.8%
Ollon	7'366	7'426	7'463	0.3%	0.2%
VD	24,450	24'732	25'353	0.9%	0.8%
Total	51'919	52'669	54'182	1.1%	1.0%

Population des communes selon les données hectométriques (OFS). Ce tableau tient compte du nombre d'habitants

permanents à l'intérieur du périmètre d'agglomération.

Commune	Population 31.12.2014	Population 31.12.2015	Population 31.12.2018	Croissance 2014-2018	Croissance 2015-2018
Collombey-					
Muraz	7'615	8'250	8'701	3.6%	1.8%
Massongex	1'487	1'632	1'576	1.5%	-1.1%
Monthey	15'122	15'258	15'330	0.3%	0.2%
VS	24'224	25'140	25'607	1.4%	0.6%
Aigle	9'742	9'962	10'096	0.9%	0.4%
Bex	6'383	6'847	7'201	3.2%	1.7%
Ollon	3'085	3'284	3'304	1.8%	0.2%
VD	19'210	20'093	20'601	1.8%	0.8%
Total Agglo	43'434	45'233	46'208	1.6%	0.7%

A noter que seules les communes de Bex et surtout d'Ollon ont un nombre important d'habitants hors du périmètre d'agglomération.

 $^{1 \} Source: https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/statistique-regions/portraits-regionaux-chiffres-cles/communes.html$

Données cantonales

Population des communes vaudoises selon les données cantonales (Stat-VD)². Ce tableau tient compte du nombre d'habitants permanents sur l'ensemble du territoire communal (y.c hors agglomération).

Commune	Population 31.12.2014	Population 31.12.2015	Population 31.12.2018	Croissance 2014-2018	Croissance 2015-2018
Aigle	9'771	9'757	10'134	0.9%	1.3%
Bex	7'007	7'236	7,757	2.7%	2.4%
Ollon	7'152	7'419	7'461	1.1%	0.2%
Total	23930	24412	25352	1.5%	1.3%

Population des communes valaisannes selon les données cantonales (STATPOP-VS)³. Ce tableau tient compte du nombre d'habitants permanents sur l'ensemble du territoire communal (y.c hors agglomération). Ces chiffres sont identiques à ceux fournis par la Confédération.

Commune	Population 31.12.2014	Population 31.12.2015	Population 31.12.2018	Croissance 2014-2018	Croissance 2015-2018
Collombey-					
Muraz	8'311	8'638	9'256	0.9%	1.3%
Massongex	1'749	1'787	1'788	2.7%	2.4%
Monthey	17'409	17'512	17'785	1.1%	0.2%
Total	27'469	27'937	28'829	1.2%	1.1%

3 Source : https://www.vs.ch/web/acf/statpop

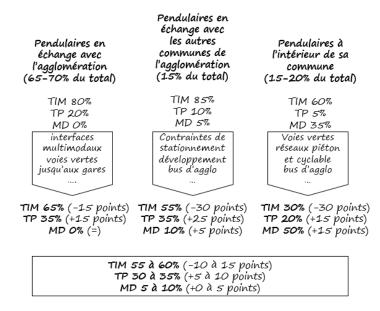
 $^{{\}tt 2 \, Source: http://www.cartostat.vd.ch/\#sly=a_com_DR; sid=o; l=fr; i=pop_natio.pop_31_12; v=map1; s=2o18}$

Annexe 3 : Méthodologie : évaluation des objectifs de report modal

La figure ci-dessous rappelle les objectifs de part modales (en distance) présentés dans le volet stratégique : Ces objectifs, estimés sur des aspects qualitatifs plutôt que quantitatifs (faute de données à disposition), peuvent

> TIM 55 à 60% (-10 à 15 points) TP 30 à 35% (+5 à 10 points) MD 5 à 10% (+0 à 5 points)

notamment être corroborés par un raisonnement portant sur la part de pendulaires utilisant chaque mode de transport dans leurs déplacements domicile-travail présenté dans la figure ci-dessousidonnnées issues du relevé structurel cumulé sur les années 2014 à 2018). Le cadre de la figure présente une projection à 2036 effectué sur la base de l'évolution plausible des parts de pendulaires utilisant chaque mode du fait de l'évolution attendue des pratiques. Il est à noter que les valeurs obtenues pour 2036 correspondent aux parts modales en distance pour 2036, mais il s'agit bien de valeurs exprimées en part de pendulaires utilisant chaque mode de transport. Cette similitude peut être

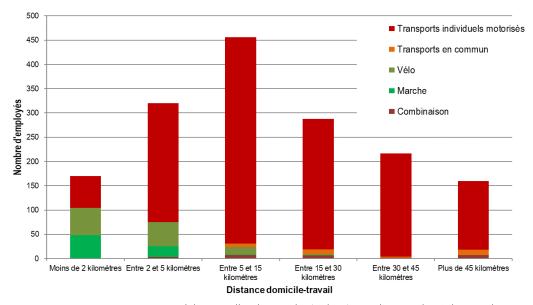


Part des pendulaires utilisant chaque mode de déplacement (domicile-travail, selon relevé structurel cumulé sur les années 2014 à 2018) et estimation de la part 2036 en fonction de l'évolution attendue des pratiques de mobilité

expliquée par le fait que les parts modales actuelles sont très proches, qu'elles soient exprimées « en distances » ou « en parts de pendulaires utilisant chaque mode ». De plus, elles sont présentées sous forme de fourchettes pour le futur (ce qui renforce les « chances » d'avoir des valeurs proches voire similaires).

Un autre raisonnement, effectué sur la base de données issues de plusieurs plans de mobilité en cours pour des entreprises / administrations sur les territoires communaux de Collombey-Muraz et Monthey (total de quelques 1'600 emplois ; part modale actuelle de 84.5%) permet également de corroborer ces éléments.

Le graphique ci-dessous (agrégation des données à disposition) croise l'information de la distance domicile-travail avec le nombre d'employés utilisant les différents modes pour effectuer ce déplacement. En considérant des hypothèses de report modale relativement standard à +15ans (25% de TIM pour les distances de <2km; 50% de TIM entre 2 et 5km; 85% de TIM pour les distances >5km), la part modale passe déjà à 72%, soit – 12.5 points.



Parts modales actuelles des employés classés par distance domicile-travail

Les valeurs présentées ci-dessus ne peuvent pas directement être comparées aux parts modales MOCA, mais indiquent une tendance.

L'évolution de l'indicateur MOCA 1 (part du TIM sur la base de la distance journalière) pour le territoire de l'agglo permet également de conforter le caractère réalisable de ces objectifs à 15 ans. En effet, alors que la part TIM était de 75% en 2010, elle a baissé de 4 points pour atteindre 71% en 2015 (attention, bien que l'évolution paraisse encourageante, les intervalles de confiance ne permettent pas d'en tirer des conclusions consolidées) et ce sans évolution majeure du système de transports publics. L'effet de la mise en service du réseau de bus d'agglomération n'ayant ainsi pas encore pu être évalué et pris en compte, la mise en œuvre des mesures du présent projet vont sans doute renforcer cette tendance d'ici à 2036.

Finalement, un benchmark de la situation de 2015 (indicateur MOCA 1 toujours) des autres petites et moyennes agglomérations permet également de consolider la plausibilité de cette baisse de part modale TIM (moyennant la mise en œuvre des mesures des différents projets d'agglomération). Coire est par exemple déjà à 65% de TIM en 2015, Thoune à 60%.

Compte tenu de l'augmentation de la population dans le périmètre de l'agglomération (de 47'000 à 59'000 en 15 ans) et en partant du principe que le nombre de déplacements par personne restera constant, ces objectifs (-15 points) permettront tout juste de maintenir le trafic au niveau actuel, voire de le diminuer très légèrement. Il s'agira ainsi de réduire au maximum le trafic de transit dans les localités afin de diminuer les nuisances dans les territoires urbanisés.

Annexe 4: Emprise sur les surfaces d'assolement (SDA)

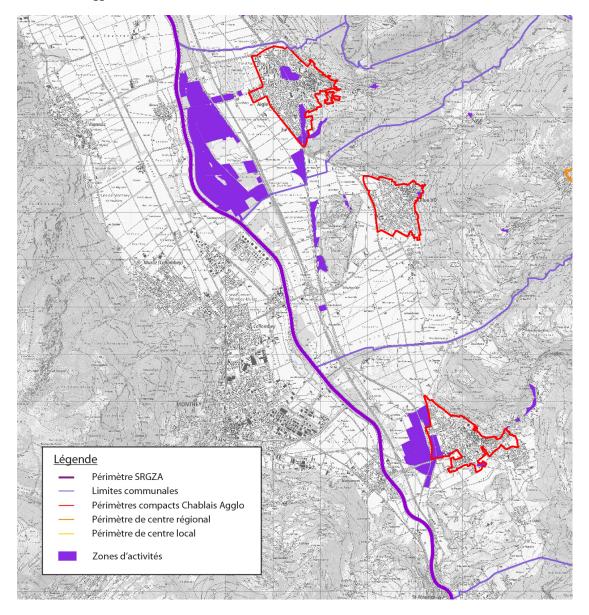
Commune	Mesure	Surface [ha]	Commentaire
Collombey-Muraz	MD.5	0.09	-
Ollon	MD.3	0.375	Admis selon mesure F12 du PDCn VD
Bex	MD.2	0.04	Admis selon mesure F12 du PDCn VD -
Toutes	R ₃	33	Marges de manœuvre cantonales
Toutes	Eau	3	Marges de manœuvre cantonales
Total		environ 36.505 ⁴	

⁴ Si des nouvelles emprises sont nécessaire pour le développement de certains projets, celles-ci seront compensées conformément aux plans directeurs cantonaux VD -VS

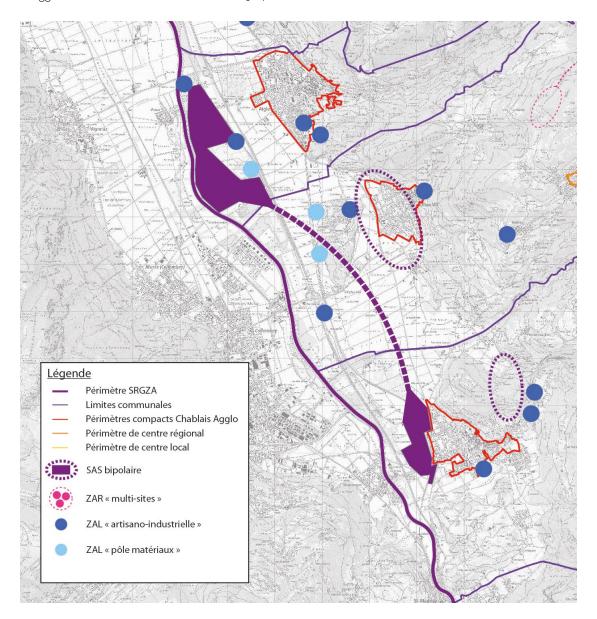
Annexe 6: Coordination avec les travaux en cours pour la Stratégie de gestion des zones d'activités VD

Comme indiqué dans les différents volets du PA4-PDI, des études sont en cours ou agendées pour la mise en place de Stratégie de gestion des zones d'activités. Pour les communes vaudoises, les travaux sont effectués en parallèle au PA4-PDI

L'extrait de carte ci-dessous présente le diagnostic (état actuel – avant SRGZA) des zones d'activités pour les communes vaudoises de l'agglomération, en l'état des travaux au 26.07.2021



L'extrait de carte ci-dessous présente les principes stratégiques pour les zones d'activités pour les communes vaudoises de l'agglomération en l'état des travaux au 29.07.2021



Annexe 7: Rapport de consultation publique

Consultation publique: Du 19 juin au 18 juillet 2021

Les communes d'Aigle, de Bex, de Collombey-Muraz, de Massongex, de Monthey et d'Ollon ont soumis à consultation publique durant 30 jours le projet de plan directeur intercommunal valant projet d'agglomération de 4^e génération de Chablais Agglo conformément aux dispositions de la loi valaisanne d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LcAT, RSVS 701.1) et de la loi vaudoise sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC ; BLV 700.11).

La population a été invitée à y participer par des annonces officielles, des articles dans la presse et les moyens de communication communaux et de l'agglomération. Le document était présent physiquement dans toutes les communes et au bureau d'agglomération avec un carnet pour recueillir les observations. Le PA4-PDi était également disponible sur internet avec la possibilité de réagir par mail ou par courrier.

Le bureau d'agglomération a recueilli 13 réactions provenant aussi bien de privés, d'associations, d'entreprises, que de représentants du monde politique. Ces observations ont été traitées et analysées. Certaines remarques ont été regroupées pour éviter les redondances. Les tableaux ci-dessous présentent les réponses apportées.

GENERAL

Général	Périmètre
Robert Burri, député	Il est regrettable que l'Hôpital intercantonal Riviera-Chablais de Rennaz ne soit pas inclus dans le périmètre de Chablais Agglo. Bien qu'il ne soit effectivement pas situé dans la zone géographique concernée, il constitue néanmoins un pôle d'attractivité majeur pour notre région.
	Comme prestataire de services et comme employeur, il devrait être pris en compte dans l'analyse de la situation, notamment pour ce qui est de son accessibilité en transports publics.

Réponse:

Le périmètre de l'étude ne permet pas d'intégrer cet important acteur régional dans le projet. Il devrait faire l'objet d'une étude au niveau du bassin de population travaillant et utilisant l'Hôpital intercantonal Riviera-Chablais de Rennaz

Général	Mise en œuvre du Projet d'agglomération
Marco Allenbach	Quel fonctionnement au niveau des communes pourrait-il accélérer un peu la réalisation de ces projets, déjà très en retard concernant le projet de génération trois ?

Réponse:

Les communes ont augmenté le budget pour permettre de renforcer le bureau d'agglo en 2019. Cela permet une meilleure coordination des projets. Chablais Agglo participe à la création d'une interface numérique qui permettra de faciliter la gestion de la mise en œuvre. Le PA₄-PDi propose une nouvelle convention de mise en œuvre pour renforcer cet aspect du projet.

Général	Communication du projet
Marco Allenbach ; AHSTRIGA	Organiser une politique de communication et de participation autour du projet : i. aux élus (exécutifs et législatifs, voire aussi les responsables des services techniques concernés) : séances d'informations permettant une discussion, et version(s) synthétique(s) de ces documents (virtuelle ou/et papier), pouvant servir de « porte d'entrée » et de « mode d'emploi » pour aller y chercher des informations plus spécifiques lorsque c'est nécessaire ;
	ii. à l'ensemble de la population, car sans son adhésion, ces projets n'avanceront que très difficilement. L'intérêt actuel de la population pour les problématiques environnementales représente une opportunité pour favoriser son adhésion ;
	iii. aux associations engagées sur ces questions (par exemple Pro Vélo Chablais, Chablair) qui représentent des interlocuteurs avertis et des relais précieux auprès de la population.

Réponse :

- i. Les services techniques, ainsi que les exécutifs (à travers les présidents et syndics) sont parties prenantes lors de l'élaboration du projet. Des séances ont été proposées aux exécutifs et aux législatifs. Elles ont déjà eu lieux pour l'exécutif de Collombey-Muraz et les exécutifs de Monthey et Massongex. Pour des questions d'agenda ou de changement de législature, elles auront lieux plus tard dans les autres législatifs. Chablais Agglo présente chaque année les avancées du projet à la commission agglo de Monthey.
- ii. Il était prévu de présenter le projet à travers de la fugue chablaisienne et d'une conférence publique. Le COVID a rendu ces événements impossibles à organiser. Au début du projet un sondage a été ouvert à l'ensemble de la population de l'agglomération. Les résultats du sondage ont permis de guider les réflexions lors de l'élaboration du projet.
- iii. La conférence publique aurait permis un dialogue avec les associations. Elle n'a pas pu avoir lieu en raison du COVID. Les associations peuvent saisir l'occasion de la consultation publique pour exprimer leur vision sur le projet. Nous avons reçu les associations qui en ont fait la demande (Pro Natura et Groupe Mobilité Chablais).

Général	Politique communale
AHSTRIGA	La croissance démographique prévue implique d'y adapter les équipements publics, de l'école au cimetière et des espaces verts aux maisons de la culture. Les besoins en surface et financement des autres équipements vont alourdir les charges d'investissement et de fonctionnement des collectivités locales. Une règle impérative doit être introduite dans tout dossier : pas de permis de construire tant que les infrastructures ne sont pas réalisées.
AHSTRIGA	Le projet PA4-PDi invoque en filigrane l'importance des outils financiers, tels que la gestion des biens communaux, les priorités budgétaires, les modalités d'imposition, les incitations fiscales (bonus-malus, déductions, crédits d'impôt) ainsi que l'effet de levier des subventions (indemnités, aides à fonds perdus, prêts à intérêts bonifiés, etc.) et le rôle des fonds d'investissement communaux (par analogie aux fonds FORTA, FAIF, etc.). Une augmentation rapide et significative de ces moyens est à mettre en œuvre.
AHSTRIGA	Les collectivités actionnaires de compagnies électriques doivent user leurs pouvoirs pour obtenir une action beaucoup plus volontaire de ces entreprises parapubliques en faveur du climat, notamment sur les modalités et le tarif de rachat de l'énergie photovoltaïque des privés et des entreprises. Les autorités, notamment communales, y seront d'ailleurs tenues une fois adoptés les volets stratégique et opérationnel du PDi.
<u>Réponse :</u>	
Concernant	ces trois thématiques, le PA4-PDi n'a pas autorité en la matière.

AHSTRIGA	Les domaines « Bruit – Air – Lumière – Eaux » dépendent surtout des normes fédérales et cantonales. Cependant chaque décision des autorités locales doit strictement veiller à inclure et viser une réduction spontanée de ces diverses pollutions.
<u>Réponse :</u>	

Pour les domaines « Bruit – Air – Lumière – Eaux », le PA₄-PDi respecte les exigences fédérales et cantonales en la matière. Leur prise en compte est notamment indiquée dans les fiches de mesures sous l'onglet "Protection de l'environnement". Les autorités locales se conforment aux lois et normes en vigueur en la matière.

Projet d'ordre supérieur	Coordination Rhône 3
Françoise Métrailler, député ; PLR Collombey- Muraz	Concernant la 3ème correction du Rhône, beaucoup de terres agricoles vont disparaître. La mise à l'enquête publique pour les mesures prioritaires est prévue pour fin 2022. Une idée était de prendre les terres sur la commune d'Aigle à l'endroit d'une décharge afin de préserver les terres nourricières sur la commune de Collombey-Muraz. Ce projet peut-il encore être possible ?

<u>Réponse</u>:

Cette problématique est traitée directement par les instances cantonales de Rhône 3 et par les deux communes concernées. Le PA4-PDi tient compte et intègre les décisions prises dans le cadre de Rhône3, mais n'est pas partie prenante du processus de décision. A notre connaissance, aucune décision définitive a été prise à ce jour.

URBANISATION

Urbanisation	Affectation des zones
AHSTRIGA	Le projet PA4-PDi n'aborde que peu les problèmes posés par les constructions hors zone à bâtir, qu'elles résultent de la désaffectation d'un bâtiment agricole édifié légalement ou d'un usage non agricole d'un bâtiment antérieur aux dispositions de la LAT 74. Le troisième volet de la problématique des zones non constructibles est celui des limites des activités dites para-agricoles ou complémentaires aux pratiques agricoles. Un microzonage en « ilots construits », sans augmentation de population ni d'emplois, permettrait de lever l'hypocrisie régnante.

Réponse:

Le projet d'agglomération ne règle pas l'affectation du sol mais propose des stratégies et mesures qui sont ensuite traduites dans les plans d'affectation communaux. Concernant la problématique des constructions hors zone à bâtir, leur construction, reconversion ou aménagement est de compétence cantonale. La création d'une zone à bâtir isolée ou fragmentée doit répondre à des critères bien spécifiques.

Urbanisation	Dimensionnement de la zone à bâtir	
AHSTRIGA	Les intérêts des domaines « agriculture – forêt – biotopes – eaux – rivières – dangers naturels – climat - biodiversité » doivent primer les demandes d'expansion des zones constructibles.	

<u>Réponse</u>:

Ces domaines sont prioritaires et préservés. Le PA₄-PDi ne propose pas d'extension des zones constructibles, à l'exception d'une surface en prolongement de la zone industrielle de Colombey-Muraz. Elle est indiquée de manière indicative, en attente d'études.

Zones d'activités	Réflexions sur l'affectation des zones
Orlatti, entreprise	Intégrer le plan d'affectations les Tioleires dans les mesures du PA4-PDi.
Association l'écho du caillou	Désaffecter de la partie Prés Béroud du plan des carrières du Lessus.
Association l'écho du caillou	Ajouter une fiche de mesure exprime clairement la nécessité de renoncer à toute possibilité de légaliser de nouvelles zones artisanales et industrielles sur la périphérie des collines de St-Triphon.
AHSTRIGA	La limitation des zones à bâtir destinées à l'habitat est concrétisée par les zones réservées et le dézonage, au profit d'une densification et d'une requalification du bâti existant. Cette même procédure n'est pas appliquée aux zones artisanales et industrielles de manière aussi claire, qui comportent encore nombre de parcelles agricoles non bâties. Comme le souhaitent les milieux agricoles, le maintien de la surface agricole utile implique donc un dézonage partiel, en particulier pour compenser l'emprise des travaux d'infrastructure que prévoit le projet PA4-PDi.
AHSTRIGA	L'affectation des diverses petites parcelles du PAI.7 est ainsi à revoir, notamment en relation avec la protection du site biologique des collines de St-Triphon, de même que la partie nord La Charbonnière du PAI.4 (2.2) à Collombey-Muraz et l'ensemble des grandes parcelles non bâties de divers PAI.

<u>Réponse</u>:

Les zones d'activités sont inscrites dans le PA4-PDi en tant que donnée de base avec des tendances de développement. Il s'agit de tenir compte de leur impact dans les réflexions du PA4-PDI. Toutes les actions de planification directrices des ZA sont traitées par la Stratégie régionale de gestion des zones d'activités du district d'Aigle côté vaudois et dans une étude à venir côté valaisan (selon les exigences de la LAT).

Equipement public	Futur Gymnase d'Aigle
Françoise	Un gymnase va être construit à Aigle tout prochainement. Est-ce que les accords du
Métrailler,	Chablais vont être maintenus? La question d'un gymnase intercantonal est-elle
député	d'actualité?

Réponse :

Le gymnase est considéré dans le PA₄-PDi comme un équipement public. A ce titre, les aspects d'aménagement du territoire et de mobilité sont pris en compte. Il n'est pour l'heure pas prévu qu'il soit intercantonal. Les accords du Chablais ne relève pas de la sphère de compétence du PA₄-PDi.

MOBILITE

Mobilité	Report modal
Association l'écho du caillou	Nous demandons que le plan prévoie des mesures efficaces pour empêcher le report de trafic sur les routes communales, en particulier sur les routes suivantes : Halte de St-Triphon village – village de St-Triphon, cimetière d'Ollon – zone industrielle du Lessus – route industrielle vers le Duzillet, village de St-Triphon – Andonces – village de St-Triphon Gare.
Réponse :	
(volet straté un maintier des aména	du PA4-PDi propose un report modal de 15 à 20% vers les modes doux et les transports publics gique). En tenant compte de l'augmentation de la population estimée, ce report modal permet n du trafic motorisé actuel sur l'ensemble de l'agglomération pour les 15 prochaines années. Si gements particuliers sont nécessaires pour les mesures demandées, elles sont à traiter t avec la commune qui a la compétence de traiter de ces demandes à une échelle adaptée.
AHSTRIGA	Le projet PA4-PDi traite les questions de mobilité. Il doit cependant anticiper l'augmentation du pendularisme, favorisé par l'amélioration des transports publics, couplé à l'évolution du travail distant ou à domicile.
<u>Réponse :</u>	
observé ces	odal prévu par le projet tient compte d'un changement de comportement en matière de mobilité dernière années. L'évolution liée au télétravail n'est pour l'instant pas solide scientifiquement. tion aussi fine est peu réalisable en l'état actuelle des connaissances scientifiques en la matière.
AHSTRIGA	La volonté de forcer le transfert modal au plus amont des lignes de transport public est compréhensible, mais suppose des équipements significatifs qui doivent précéder les suppressions annoncées des capacités de parcage TIM dans les P+R des gares principales.
Réponse :	
Une étude F	P+R est menée actuellement sur l'ensemble du Chablais par Chablais Région. Elle définira une

ТР	Proposition sur le réseau ferroviaire
Marianne Maret, conseillère aux Etats ;	Le PA ₄ -PDi doit intégrer dans ses réflexions la liaison de Monthey au réseau CFF national, ainsi que ses impacts sur la mobilité et l'aménagement du territoire au sein de l'agglomération.
Philippe Nantermod ;	
Conseiller national;	
PLR Monthey- Choex ;	
PLR Collombey- Muraz	
Association sel de Bex	Pour les habitants de Bex, nous proposons d'ajouter un lieu supplémentaire d'intersection pour les trains du BVB. Grâce à cela, une amélioration considérable des correspondances avec les trains des CFF à la gare de Bex serait possible.

stratégie et les infrastructures nécessaires à sa réalisation.

Réponse:

Selon les Directives pour le programme en faveur du trafic d'agglomération du 13 février 2020, il est nécessaire de se coordonner avec le programme de développement stratégique PRODES Rail ou d'autres mesures de planification nationales ayant fait l'objet d'une décision de financement ou de planifications directrices cantonales en matière de transport. Le projet mentionné n'entre pas dans ces catégories.

Ce type de mesure sont des mesures de rang supérieur (MS dans le volet opérationnel). Elles ne sont pas gérées par Chablais Agglo, mais sont intégrées au projet pour garantir leur prise en compte.

Valorisation Sécurité espace public	Principes généraux
PLR Collombey- Muraz	S'oppose à tout contrôle d'accès.

Réponse :

Un contrôle d'accès est un carrefour à feu. Il permet de donner une priorité à un mode de transports ou de maîtriser l'entrée en ville. Il ne s'agit pas de road pricing ou de borne d'accès. L'unique contrôle d'accès sur la commune de Collombey-Muraz se matérialise par la mesure P.GT.A.2 qui fait partie intégrante de la stratégie communale dans le schéma directeur des circulations Collombey-Muraz-Monthey.

PLR
Collombey-
Muraz

S'oppose à une réduction des vitesses hors zones résidentielles.

Réponse:

Aucune mesure de ce type est présente dans le PA4-PDi. La modération du trafic n'engendre pas forcément une diminution de la vitesse autorisée.

Association	sel
de Bex	

Avec le même but, réduire la vitesse maximale dans les zones résidentielles, sans forcément créer des zones 30, aurait aussi les résultats de sécurisation et incitation à la MD.

Réponse:

Un travail important de mise en zone 30 des zones résidentielles a été réalisé dans le PA2 précédent (voir figure 68 du volet explicatif et rapport de mise en œuvre TIM (R19)). Ce travail est désormais fait de manière plus fine par les communes, au moyen de zones 30 ou d'autres moyens selon les cas.

Valorisation Sécurité espace public	Proposition de mesures
Association sel de Bex	L'amélioration de la sécurité des piétons au centre-ville de Bex pourrait être améliorée en la transformant en zone de rencontre 20km/h.

Réponse:

La commune de Bex va prochainement concrétiser la transformation de la place du marché dans ce but. Le reste du travail sur le centre-ville est l'objet d'une mesure prévue pour la prochaine génération de projet d'agglomération.

Association sel de Bex	Il est nécessaire d'améliorer la sécurité des enfants et des piétons autour des écoles en mettant en place des pédibus, en limitant le stationnement et créant des zone 20 km/h.
Réponse :	
De manière générale, le PA4-PDi vise à pacifier les centres et les zones résidentielles et donnant une meilleure place à chaque mode de mobilité et en sécurisant l'espace dévolu à la mobilité. Les écoles ne sont pas spécifiquement ciblées. Les communes de l'agglomération sont compétentes pour mettre en place ces mesures dans leur forme et leur localisation.	

Association sel de Bex

Avec le même but, réduire la vitesse maximale dans les zones résidentielles, sans forcément créer des zones 30, aurait aussi les résultats de sécurisation et incitation à la MD.

Réponse:

Un travail important de mise en zone 30 des zones résidentielles a été réalisé dans le PA2 précédent (voir figure 68 du volet explicatif et rapport de mise en œuvre TIM (R19)). Ce travail est désormais fait de manière plus fine par les communes, au moyen de zones 30 ou d'autres moyens selon les cas.

Mobilité	Parking de co-voiturage
Françoise Métrailler, député ; Association sel de Bex ; AHSTRIGA	L'absence de projets d'emplacement de co-voiturage et de points de chargement d'autocars et de poids lourds conduit à une anarchie certaine du parcage, bien illustrée aux abords des jonctions autoroutières. Le co-voiturage a le potentiel de diminuer le trafic et donc le CO2. Est-ce que des parcs sont prévus pour le co-voiturage proche des entrées d'autoroutes ou le développement d'une application numérique ?

Réponse:

Une stratégie cantonale du covoiturage est en cours d'élaboration sur le territoire du Canton de Vaud. Elle vise à déterminer l'opportunité de développer le co-voiturage sur le territoire cantonal. Ses conclusions pourront alimenter les réflexions en la matière sur le territoire de Chablais Agglo. Le Canton du Valais n'a pas développé de stratégie en la matière. Cette thématique n'a également pas été jugée prioritaire pour ce projet. Néanmoins, l'agglomération continue d'observer la situation, afin de déterminer si cela fera l'objet d'un sujet plus approfondi dans un prochain projet d'agglomération.

Le développement digital n'est pas non plus envisagé. Il existe déjà des applications.

Fret	Mesures TML.1
PLR Collombey- Muraz ; AHSTRIGA	Intégrer une liaison ferroviaire par-dessus le Rhône pour desservir le site d'activités de l'ancienne raffinerie Tamoil. La volonté de raccorder les zones industrielles au réseau ferroviaire et d'en conditionner leur développement ou leur reconversion est un axe majeur de gestion territoriale. Il apparaît cependant que les calendriers de réalisation entre le franchissement du Rhône TML.1 et les travaux sur le site des Raffineries sont très différents.

Réponse :

La mesure TML.1 priorité C intègre un tel franchissement au projet.

L'état d'avancement du projet de franchissement du Rhône et de Rhône 3 laisse actuellement à penser que cette planification est réaliste pour le franchissement. Si les études sur le sujet sont plus rapides que prévues, il existe toujours la possibilité d'avancer son calendrier de réalisation dans le prochain projet d'agglomération.

Néanmoins, la reconversion du site n'est pas conditionnée à son raccordement au rail. Cette liaison est une stratégie pour favoriser le développement d'un site avec moins de mouvements routiers. Il n'est par conséquent pas nécessaire que ces réalisations soient totalement harmonisées.

Mobilité douce	Planification directrice
Pro-vélo ; Association sel de Bex	Toutes les communes devraient se munir d'un schéma directeur vélo et ces schémas devraient être intégrés dans le PA4-PDi. Il convient que les autorités fixent des priorités de réalisation avec des échéances de mise en œuvre et des financements. Le rôle de ces études n'est pas de servir de feuille de route à consulter lors d'une intervention sur le réseau pour connaître si une mesure doit être réalisée.
_,	

Réponse :

Le PA4-PDi propose une structuration du réseau inter-localité, ainsi que des principaux axes dans les localités. La planification fine se réalise au niveau communal. Le projet d'agglomération se réalise en coordination avec les planifications communales, lorsqu'elles existent ou sont en cours d'élaboration. Un schéma directeur cyclable est à l'étude à Aigle, ainsi qu'un schéma des mobilités conjointement réalisés par les communes de Monthey et Collombey-Muraz. Ces études ne sont pas des feuilles de route à consulter lors d'une intervention sur le réseau, mais une stratégie que les communes veulent mettre en œuvre.

Association sel de Bex

Dans le volet explicatif, il manque une vision pour amener une continuité de ce parcours.

Réponse :

La stratégie du PA₄-PDi vise une continuité du parcours de voie verte et des itinéraires principaux intralocalité. Le réseau planifié permet de relier tous les centres et les principales haltes TP de l'agglomération.

Dans la version du document en consultation publique, une erreur de carte a été constatée et corrigée. Un itinéraire cyclable principal est présent entre l'entrée de Bex (depuis Aigle) et le rond-point de la gare.

AHSTRIGA

Le succès de la politique qui vise à passer, en ville, de la voiture au vélo (de tout genre) et à la marche ne sera acquis qu'en améliorant massivement et rapidement les voiries internes des villes et villages ainsi que les parcages sécurisés au profit de la mobilité douce. Les projets de mobilité douce hors zones urbaines sont nombreux, mais encore insuffisants.

Réponse:

Le PA₄-PDi propose l'ossature d'un réseau structurant MD autant inter-qu'intra-localité. Une fois qu'il sera réalisé, il s'agira d'affiner le réseau. Plusieurs communes de l'agglomération mènent actuellement l'élaboration de plan directeur de mobilité pour traiter de cette problématique à un échelon communal.

Mobilité douce	Observations sur les mesures proposées
Pro-Vélo Chablais	La quasi-totalité des mesures présentées ont déjà été projetées dans le PA3, dont la majorité selon le rapport d'examen de la Confédération ne sont pas prises en considération pour un cofinancement.

Réponse :

Entre le PA3 et le PA4-PDi, la stratégie MD a évolué. Dans le PA3, le Rhône servait de colonne vertébrale. Le PA4-PDi propose une relation directe entre les centres urbains sans passer par les digues du Rhône et proposant des voies vertes plus accueillantes et confortables pour les usagers. Le projet R3 prenant du retard les priorités des mesures MD liées à ce projet ont été revues. Enfin, les communes d'Ollon et Bex faisant désormais partie du périmètre sujet à cofinancement de la Confédération, des mesures ont été à nouveau proposées. D'autres mesures ont été reprises en tenant compte des observations de la Confédération.

Pro-Vélo Chablais

Si la mobilité de loisirs peut être pratiquée sur un réseau relativement développé (berge du Rhône – chemins agricoles), le réseau pour un usage au quotidien (travail, écoles, achats) présente de nombreuses faiblesses. La desserte des zones commerciales et industrielles depuis les centres de localité devrait être une priorité.

<u>Réponse</u>:

Le tracé de la voie verte proposé dans le PA₄-PDi dessert l'ensemble des centres urbains et des zones commerciales et industrielles d'importance. Un certain nombres de ces mesures sont déjà cofinancées dans le PA₂ et le PA₃ (p.ex: MD.6, MD₅, MD₃, MD₈, 6.₃, 4.₁). La concrétisation d'une meilleure connexion cyclable se réalise également par les mesures Valorisation de Sécurité Routière (VSR.₁).

Mobilité Douce	Propositions de mesure	
Association l'écho du caillou	Amélioration de l'axe de mobilité douce entre le giratoire du Bruet et celui de la SATOM fasse l'objet d'une mesure urgente dans le cadre du PA4.	
Réponse :		
La route cantonale Ollon-SATOM n'est pas un axe privilégié pour la mobilité douce. Les obstacles liés aux entrées d'autoroutes, carrefours, pont sur le Rhône rendent cet itinéraire peu sécuritaire et peu confortable. L'axe Ollon-Collombey-Muraz par le nord de la colline de Lessus a été privilégié pour la sécurité et le confort des utilisateurs.		
Association l'écho du caillou AHSTRIGA	Piste cyclable St-Triphon pour rejoindre la voie verte direction Aigle (route des Condémines).	
Réponse :		
l'axe MD Ai	pas à ce jour de projet concernant ce tronçon. La planification propose un itinéraire qui reliera gle-Bex par la mesure MD.3 Ollon-Rhône. La commune a pris note de cette proposition d'axe plus irection d'Aigle. Elle intégrera celle-ci dans ses futures réflexions stratégiques sur le sujet.	
Association du sel de Bex	Propositions pour éliminer le point noir à Bex entre giratoire (RC780) et route de Massongex :	
	Gendarmes couchés, tronçon à sens unique, fermer à la circulation sauf pour TP et MD.	
<u>Réponse :</u>		
un cofinar	Ce tronçon est en priorité B dans le PA4 (MD.2). Cela veut concrètement dire qu'il devrait être proposé pour un cofinancement lors de la prochaine génération de projet d'agglomération. Vos propositions seront étudiées lors des études en vue de la mise en œuvre.	
Association du sel de Bex	Création d'une passerelle MD pour créer un itinéraire MD entre Bex et Villy.	
<u>Réponse :</u>		
Il a été privilégié de réaliser dans un premier temps un itinéraire MD Aigle-Bex le long de la RC. Les habitants de Villy pouvant se rabattre sur cet itinéraire sans perte de temps majeure.		
Association du sel de Bex	Pour renforcer et sécuriser le réseau MD entre la Route des Placettes et le centre de Bex et la gare, on propose deux possibilités pour relier des voies vertes (selon le plan à page 62 du volet explicatif, ici dessous copié), par l'ajout d'une voie piétonne et cyclable sécurisée par des poteaux ou autre obstacle entre la route d'Aigle et la Rte des Placettes.	
Réponse :	Réponse :	
Ces itinéraires sont prévus comme itinéraires cyclables principaux (traitillé vert) dans la stratégie MD. Ils devront faire l'objet de mesure dans une prochaine génération de projet d'agglomération. Les détails de leur réalisation seront réalisés par la commune.		

Association sel de Bex	Création d'une station vélo à la gare de Bex.
Réponse : La mesure PM.2 prévoit un stationnement vélo pour environ 60 places.	
AHSTRIGA	Plusieurs points noirs subsistent pour la MD, la liaison Ollon-St-Triphon-Gare-Pont sur le Rhône ou encore le segment Sortie d'Aigle-rondpoint En Châtoney-Ollon.

Réponse :

L'axe Ollon-St-Triphon-Rhône est prévu pour le prochain projet d'agglomération (Mesure MD.3, priorité B). Le segment compris entre Aigle et en Châtoney est une mesure du PA2. Sa réalisation est actuellement à l'étude.

Mobilité Douce	Eléments de bonne réalisation
Marco Allenbach ;	La bonne réalisation des ouvrages de mobilité est gage d'une plus grande utilisation de ces infrastructures. Les éléments suivants doivent faire preuve d'un soin particulier :
Pro-Vélo Chablais ; AHSTRIGA	 Cohabitation des rails et des cyclistes; Augmentation des gabarits proposés; Ne pas se contenter de faire du marquage; Soigner les signaux routiers pour une bonne cohabitation des modes de transports; Réaliser une voie bidirectionnelle MD sur la place de la gare à Bex.

Réponse:

Le projet prévoit le développement de nombreuses voies en site propre pour augmenter la sécurité et le confort des utilisateurs et donc renforcer l'attractivité de la mobilité douce. Le projet propose un guide de principes pour la mise en œuvre des mesures liées à la mobilité douce. Ces prescriptions restent indicatives. Lors de la mise en œuvre, les communes souhaitent réaliser les infrastructures qui répondent au mieux au confort et à la sécurité des utilisateurs, tout en respectant la réalité du terrain, les lois et les normes en vigueur. Il reste possible de questionner ces éléments lors de la mise à l'enquête publique de ces infrastructures.

Mobilité électrique privée	Observations sur les mesures proposées
Association sel de Bex	En plus de mettre à disposition davantage de bornes électriques pour voiture, moto et vélo sur le sol publique (sur les P+R, les lieux touristiques de montagne,); on devrait pouvoir retrouver les bornes de toute la région dans des cartes sur les sites des communes du Chablais. Cela améliorerait l'attractivité touristique de la région.

Réponse :

La stratégie de mise à disposition de bornes est à étudier dans une stratégie globale de stationnement pour être efficace. Cette politique globale de stationnement sera élaborée ultérieurement.

Sans étude approfondie sur le sujet, le PA4-PDi propose uniquement la mesure ME.1 pour permettre la recharge des vélos électriques dans les gares.

Association	sel
de Bex	

L'obligation du de la pose de bornes électriques dans les places de parc devrait aussi être intégrée dans le point GM7.

<u>Réponse</u>:

La mesure GM.7 vise la communication et la promotion d'agglomération en faveur du vélo.

Les bornes de recharge pour les vélos sont utiles là où les vélos sont stationnés longtemps. La mesure ME.1 prévoit des installations dans B+R des gares.

Une étude sur le stationnement pourra aborder cette question.

ENVIRONNEMENT ET ENERGIE

Energie	Politique énergétique
Marco Allenbach	Quel engagement les communes peuvent-elles prendre, en termes de politiques opérationnelles, tout d'abord pour les projets de nouvelles constructions et rénovations des bâtiments dépendant de la commune ? puis, vis-à-vis des règlements concernant l'ensemble des propriétaires de ces zones ?

Réponse :

Le PA4-PDi propose pour la première fois une planification énergétique territoriale à l'échelle de l'agglomération. Elle identifie des secteurs à privilégier pour le chauffage à distance, le solaire ou le géothermique. Elle propose des densifications favorables à la réalisation de chauffage à distance et propose des solutions pour les nouvelles constructions et les rénovations.

Toutes les communes de l'agglomération travaillent sur leur planification énergétique territoriale. Ces travaux permettent une analyse à l'échelle de la parcelle et des solutions plus finement adaptées.

Finalement une étude menée par la SATOM et les communes vient de se terminer. C'est un outil important pour le développement futur du CAD dans les communes de l'agglomération.

Tous ces éléments nourriront les communes lorsqu'elles rédigeront de nouveaux règlements de construction.

Association sel de Bex

La subvention de bornes électriques chez les privés pour motos et voitures devrait être étendue aux communes des deux Cantons.

Réponse :

Cette compétence est de niveau communal et cantonal. Vous pouvez retrouver toutes les subventions disponibles par commune sur le site internet : suisseenergie.ch.

AHSTRIGA

Les domaines « énergie et ressources » sont caractérisées par l'obligation à court terme d'abandonner les énergies fossiles pour passer aux énergies renouvelables, en insistant sur le fait que la meilleure énergie est celle qui n'est pas consommée. Suivi par le principe d'efficience, enfin par celui du renouvelable. Cette même logique vaut pour les ressources matérielles, sous le concept d'économie circulaire. Une attention particulière doit être réservée à éviter les effets dits « rebond », de manière à obtenir une baisse nette et durable de la consommation des énergies et des ressources.

Réponse:

Le PA₄-PDi va dans ce sens tant avec la stratégie mobilité que celle pour l'énergie. Les objectifs sont de baisser la consommation en énergie (par exemple voies vertes, isolation des bâtiments), de mutualiser (par exemple rejet de chaleur, CAD, plan de mobilité) et de substituer par de l'énergie durable et locale (électromobilité, soutien au solaire thermique). Le PA₄-PDi propose des solutions et un cadre.

Environnement	Observations sur les mesures
Association sel de Bex	Nous avons remarqué un manque de continuité et de liaison directe entre les TIBP sur la commune de Bex et le Rhône. (page 331 du volet opérationnel). Le même problème se présente entre toutes les TIBP du côté vaudois de l'agglomération et les TIBP de montagne.

Réponse:

Les TIBP sont définis à l'échelle cantonale et sont repris dans la carte de stratégie paysage, nature et agriculture.

AHSTRIGA	Il faut également signaler qu'implicitement, les surfaces des gravières, en exploitation ou prévues, doivent revenir à l'exploitation agricole au terme de leur vie, sous réserve des besoins de compensation biologique.
AHSTRIGA	La gestion des déchets de construction est abordée explicitement en Valais, exemple qui mériterait d'être suivi dans le Chablais vaudois, vu les volumes en question et la floraison de « mini-sites de recyclage » y compris en zone inconstructible. Cette question doit être abordée avec la même rigueur que celle appliquée à la gestion des ressources minérales (gravières et carrières), tant il apparaît que le principal gisement de matériaux sera le bâti lui-même et non plus les ressources originelles. Une partie au moins des trafics induits par ces activités doit utiliser le rail, ce qui parle en faveur d'une concentration de ces activités en zone industrielle raccordée au réseau CFF.
Réponse :	
Ces questions sont gérées par les lois dédiées à ces thématiques.	