

# PROJET D'AGGLOMERATION DU CHABLAIS

AIGLE  
BEX  
COLLOMBEY-MURAZ  
MASSONGEX  
MONTHEY  
OLLON

## RAPPORT FINAL

DECEMBRE 2011



## › team +

transports – environnement – aménagement du territoire

César Conforti, ingénieur civil EPFL, chef de projet

Peter Giezendanner, architecte EPFL, urbaniste FSU, responsable du volet territoire

Hervé Ruffieux, ingénieur civil EPFL, responsable du volet mobilité

### Consultants :

Olga Darazs, C'S'D', ingénieurs conseils SA, Granges-Paccot

Laurent Daune, école d'ingénieurs de Lullier, Jussy

Pierre-André Jaccard, Le Mont-sur-Lausanne

Bruno Marchand, bureau DeLaMa, Carouge

Richard Quincerot, Genève

Alexandre Repetti, EMAC ingénieurs sàrl, Montreux



Nous déposons ce dossier, auprès des instances de la Confédération, avec un sentiment de gratitude envers tous ceux, élus, techniciens, bureaux spécialisés, mais aussi citoyens engagés, qui ont contribué à l'élaboration de ce projet d'agglomération.

Par son caractère intercantonal, le projet a nécessité un important travail d'harmonisation, sur le plan technique et juridique, mais surtout des efforts d'imagination et d'adaptation sur un plan politique, voire diplomatique.

Le résultat est toutefois probant. Les six communes (trois vaudoises et trois valaisannes), avec leur exécutif et leur législatif, les deux cantons, avec leurs services administratifs respectifs, et l'Association régionale Chablais Région ont établi un dossier qui s'est amélioré et précisé au fil du temps. De l'étude préliminaire faite en 2007 au dépôt du dossier à fin 2011, le projet a bénéficié d'innombrables remarques et apports au gré des séances de travail, des ateliers et des diverses consultations, en particulier lors de la consultation publique faite du 23 mai au 22 juin 2011.

Conséquence : avant même de se sentir exister, l'agglomération du Chablais a finalement été en mesure, par les prises de position claires des législatifs communaux, de faire éclore une vision qui offre des perspectives prometteuses !

Le Président du COPIL

Antoine Lattion

A handwritten signature in black ink, which appears to be 'A. Lattion'.



## TABLE DES MATIERES

<b>1</b>	<b>CADRAGE .....</b>	<b>13</b>
1.1	Les projets d'agglomération	13
1.2	Périmètre de l'agglomération	15
1.3	Genèse du projet	17
1.4	Organisation de l'étude	24
1.5	Le déroulement de l'étude	28
1.6	Gouvernance	29
1.7	Approbation du projet d'agglomération	30
<b>2</b>	<b>DIAGNOSTIC .....</b>	<b>33</b>
2.1	Contexte général	33
2.2	Urbanisation	36
2.3	Habitat	40
2.4	Emplois et activités	51
2.5	Equipements collectifs	58
2.6	Structure des déplacements	59
2.7	Répartition modale des déplacements	62
2.8	Temps de parcours internes à l'agglomération	66
2.9	Les transports individuels motorisés (TIM)	68
2.10	Les transports publics (TP)	73
2.11	Le nouveau terminal ferroviaire CFF-Cargo	78
2.12	Les mobilités douces (MD)	79
2.13	Sécurité routière	82
2.14	Stationnement	83
2.15	Intermodalité	85
2.16	Installations à forte fréquentation	86
2.17	Espaces naturels et paysage	88
2.18	Environnement	90
2.19	Synthèse	101
<b>3</b>	<b>OBJECTIFS .....</b>	<b>103</b>
3.1	Objectif général	103
3.2	Développement territorial	103
3.3	Gestion des déplacements	104
<b>4</b>	<b>VISION GLOBALE .....</b>	<b>105</b>
4.1	Hypothèse de croissance	105
4.2	Scénario "Développement prioritaire des villes"	105
<b>5</b>	<b>CONCEPTS .....</b>	<b>107</b>
5.1	Paysage	108
5.2	Urbanisation	112
5.3	Réseau routier	116
5.4	Transports publics	120
5.5	Mobilité douce	124
<b>6</b>	<b>PROJET D'AGGLOMERATION.....</b>	<b>129</b>
6.1	Paysage	131
6.2	Urbanisation	139
6.3	Réseau routier	149
6.4	Transports publics	155
6.5	Mobilité douce	161
6.6	Synthèse	167
<b>7</b>	<b>MESURES.....</b>	<b>169</b>
7.1	Définition et organisation des mesures	169
7.2	Principe d'indissociabilité des mesures	171
7.3	Degré de priorité	171
7.4	Liste des mesures	172
7.5	Coûts des mesures	174
7.6	Tableau de synthèse	175
<b>8</b>	<b>FICHES DE MESURES.....</b>	<b>179</b>
8.1	Mesures territoriales	180
8.2	Mesures infrastructurelles de mobilité	219

## ANNEXES

### PLANS

- P1. Projet de territoire, plan de synthèse
- P2. Projet de territoire, volet paysage, agriculture, nature et loisirs
- P3. Projet de territoire, volet urbanisation
- P4. Projet de territoire, volet réseau routier
- P5. Projet de territoire, volet transports publics
- P6. Projet de territoire, volet mobilité douce
- P7. Localisation des mesures infrastructurelles

### ANNEXES<sup>1</sup>

- A1. Scénarios de développement
- A2. Emplois par branche économique
- A3. Capacités avant et après projet
  - Capacité des zones d'habitat et mixtes avant et selon projet + activités (tableaux)
  - Plans :
    - Capacité habitat / mixte avant projet
    - Capacité habitat / mixte selon projet
    - Capacité activités avant projet
    - Capacité activités selon projet
    - Capacité habitat / mixte / activités selon projet
    - Capacité habitat / mixte / activités selon projet, avec desserte TP
- A4. Convention pour la mise en œuvre du projet d'agglomération du Chablais
- A5. Volet environnement, C'S'D'
- A6. Etude d'opportunité agricole, A. Repetti
- A7. Les principes de la méthode « ABC »

---

<sup>1</sup> Les annexes A5, A6 et A7 sont jointes sous forme électronique.

## BIBLIOGRAPHIE

### Documents de référence (ARE)

- > Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2<sup>ème</sup> génération, DETEC-ARE, 14 décembre 2010
- > Concept pour un développement urbain vers l'intérieur. Aide de travail pour l'élaboration des projets d'agglomération transport et urbanisation. Décembre 2009.
- > Rapport du Conseil fédéral du 19 décembre 2001 concernant la "Politique des agglomérations de la Confédération".

### Documents législatifs

- > Loi fédérale du 6 octobre 2006 sur le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques (loi sur le fonds d'infrastructure, LINfr); RS 725.13
- > Loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (LUMin); RS 725.116.2
- > Loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (Loi sur la protection de l'environnement); RS 814.01
- > Loi fédérale sur l'aide en matière d'investissements dans les régions de montagne.
- > Loi fédérale du 1er juillet 1966 sur la protection de la nature et du paysage; RS 451
- > Loi fédérale du 24 janvier 1991 sur la protection des eaux
- > Ordonnance du 28 octobre 1998 sur la protection des eaux
- > Ordonnance du 27 février 1991 sur la protection contre les accidents majeurs (Ordonnance sur les accidents majeurs)
- > Ordonnance du 9 septembre 1981 concernant l'Inventaire fédéral des sites construits à protéger en Suisse (OISOS); RS 451.12
- > Ordonnance du 14 avril 2010 concernant l'inventaire fédéral des voies de communication historiques de la Suisse (OIVS); RS 451.13
- > Ordonnance du 16 janvier 1991 sur la protection de la nature et du paysage; RS 451.1
- > Ordonnance du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit; RS 814.41
- > Ordonnance du 16 décembre 1985 sur la protection de l'air; RS 814.318.142.1
- > Ordonnance du 10 août 1977 concernant l'inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels (OIFP); RS 451.11
- > Inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale.
- > Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse.

### Documents techniques

- > Plaine du Rhône (de Villeneuve à Bex): 1. paysages d'hier et d'aujourd'hui, 2. réflexions sur les paysages de demain, Paysagegestion et L. Veuve, 2000 et 2001
- > Etude stratégique des transports publics dans le Chablais, RR&A, 2004
- > L'importance du tourisme pour l'économie du district d'Aigle, Rütter+Partner et HEC Lausanne, 2004
- > Lignes directrices et schéma d'organisation spatiale du pôle de développement du Chablais vaudois, Esplanade Aménagement, 2004
- > Stratégie de diversification touristique des Alpes vaudoises, Algoé et Serec, 2005
- > 3<sup>ème</sup> correction du Rhône, concept de développement de la plaine, B+C Ingénieurs SA & SEREC, 2007
- > Etude d'opportunité agricole en lien avec la 3<sup>ème</sup> correction du Rhône, B+C Ingénieurs SA & EMAC Ingénieurs Sàrl, 2009
- > Lignes directrices paysagères pour le Rhône et pour la plaine, L. Veuve, P. Feddersen et Paysagegestion, 2008
- > Etude préliminaire sur l'agglomération du Chablais: rapport de synthèse. B+C Ingénieurs SA, Roland Ribl & Associés SA, SEREC.



## GLOSSAIRE

ADPE	Association pour le développement du Pays-d'En-Haut
Agglomération	Ensemble de communes adjacentes réunissant au moins 20'000 habitants. Pour la délimitation exacte d'une agglomération, l'Office fédéral de la statistique (OFS) recourt à des critères de population, emploi, continuité de la zone bâtie, densité habitants/emplois par hectare, croissance démographique, flux de pendulaires, proportion de personnes résidentes travaillant dans le secteur primaire, etc.
AL	Ligne de chemin de fer Aigle-Leysin
AOMC	Ligne de chemin de fer Aigle-Ollon-Monthey-Champéry
ARDA	Association régionale pour le développement du district d'Aigle.
ARE	Office fédéral du développement territorial
ARMS	Association régionale Monthey - St-Maurice.
ASP	Ligne de chemin de fer Aigle-Sépey-Diablerets
BVB	Ligne de chemin de fer Bex-Villars-Bretaye
CE	Critères d'efficacité, au nombre de 4, utilisés par la Confédération autant pour juger de l'efficacité d'un projet d'agglomération (taux de cofinancement) que pour l'évaluation de chacune des mesures individuelles (priorisation des mesures).
CFF	Chemins de fer fédéraux
CLE	Conseil lémanique pour l'environnement
DEC	Département de l'économie (VD)
Densification	La densification consiste à utiliser de manière plus efficace des surfaces déjà bâties, des parcelles non construites en milieu bâti et des infrastructures existantes (p.ex. surélévations, annexes) dans le but de ménager les espaces encore libres en dehors des territoires déjà largement construits.
Développement territorial durable	Par développement territorial durable, on entend un développement qui répond aux besoins du présent en espaces de vie et en sites économiques sans compromettre la possibilité, pour les générations à venir, de pouvoir répondre à leurs propres besoins.
DINF	Département des infrastructures (VD)
EB	Exigences de base, au nombre de 6, définies par la Confédération, permettant d'une part d'assurer la compréhension de la logique du projet d'agglomération, et d'autre part de fonder l'évaluation des projets d'agglomération sur des bases comparables.
Ecologie industrielle	Mise en réseau des industries, les déchets des uns pouvant être une matière première des autres. Modèle calqué sur le fonctionnement d'un écosystème naturel.
Etallement urbain	Propension des surfaces bâties à occuper toujours plus d'espace, au détriment des surfaces naturelles et agricoles. Le rallongement des distances parcourues est également l'une des conséquences principales.
GEC	Groupement des entreprises du Chablais
IBN	Sites de reproduction de batraciens d'importance nationale
ICFF	Installations commerciales à forte fréquentation
IFP	Inventaire fédéral des paysages
Infrastructures	Les infrastructures désignent les constructions et installations servant aux transports, à la communication, à l'approvisionnement, au traitement des déchets, à la formation, à la santé publique et aux loisirs.

ADPE	Association pour le développement du Pays-d'En-Haut
ISOS	Inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale.
IVS	Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse.
LEaux	Loi fédérale du 24 janvier 1991 sur la protection des eaux
LFIInfr	Loi fédérale du 6 octobre 2006 sur le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques (loi sur le fonds d'infrastructure, LInfr); RS 725.13
LIM	Loi fédérale sur l'aide en matière d'investissements dans les régions de montagne.
LUMin	Loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (LUMin) ; RS 725.116.2
Mitage du territoire	Conséquence de l'étalement des constructions sur un territoire. Il en découle, notamment, un gaspillage du sol, une augmentation des distances parcourues et une augmentation des coûts d'infrastructures.
Mobilité douce (MD)	On entend par mobilité douce les déplacements à pied, sur roues, sur roulettes, à la seule force des muscles.
Multimodal	Offre de transport multimodal : différents modes de transport, comme p.ex. le transport individuel motorisé, TIM (automobile, motos, vélomoteur), les transports publics, TP (bus, trolleybus, tram, train, avion)
MUT	Mesures urgentes transitoires (dans le cadre de la 3 <sup>ème</sup> correction du Rhône)
OEaux	Ordonnance du 28 octobre 1998 sur la protection des eaux
OFEV	Office fédéral de l'environnement
OFROU	Office fédéral des routes
OFS	Office fédéral de la statistique
OFT	Office fédéral des transports
OIDC	Organisme intercantonal de développement du Chablais, fondé en 1981, et rassemblant l'ARDA ET l'ARMS.
OPAM	Ordonnance du 27 février 1991 sur la protection contre les accidents majeurs (Ordonnance sur les accidents majeurs)
OPB	Ordonnance sur la protection contre le bruit
P+R	Park and Ride (parking d'échange). Pour plus de précisions, d'autres abréviations sont parfois utilisées : P+Rail, P+Bus, P+M (marche à pied)
PAZ	Plan d'affectation des zones
PDR	Programme de développement régional.
PM10	Particules fines en suspension dans l'air, de diamètre inférieur à 10 micromètres
PPS	Prairies et pâturages secs d'importance nationale
Périmètre compact	Le périmètre compact d'agglomération comprend les cœurs urbains prioritaires en termes de développement.
Projet d'agglomération (PA)	Un projet d'agglomération est un plan d'action. Il s'agit d'un instrument de planification qui vise à aider les villes et les agglomérations à résoudre leurs problèmes les plus urgents. Il peut porter sur tous les domaines politiques qui requièrent une coordination dépassant les frontières communales ou cantonales.
PubliCar	Service de bus sur appel

ADPE	Association pour le développement du Pays-d'En-Haut
SATOM	Centrale thermique intercantonale pour la valorisation de l'énergie contenue dans les déchets incinérables et la méthanisation des déchets biodégradables.
SCRIS	Service cantonal de recherche et d'information statistiques (VD)
SDA	Surface d'assolement. Depuis 1992, afin de garantir l'approvisionnement de la population même en cas de crise majeure, la Confédération (art. 6 al. 2a de la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire) exige des cantons qu'ils distinguent les parties de leur territoire se prêtant à l'agriculture et qu'ils préservent les surfaces dites d'assolement (SDA) par des mesures d'aménagement du territoire.
SDT	Service du développement territorial (VD et VS)
SEVEN	Service de l'environnement et de l'énergie (VD)
Site stratégique	Les sites stratégiques constituent des secteurs libres, en milieu urbain, offrant un grand potentiel de développement à l'agglomération.
Solde migratoire	Bilan annuel entre arrivées et départs pour une entité géographique donnée.
Solde naturel	Bilan annuel entre naissances et décès pour une entité géographique donnée.
SR	Service des routes (VD)
SRCE	Services des routes et cours d'eau (VS)
ST	Service des transports (VS)
STEP	Station d'épuration
TAD	Transport à la demande
Tonkin (ligne du)	Ligne ferroviaire sud-lémanique
TP	Transports publics (routiers et ferroviaires)
TPC	Transports publics du Chablais
Trafic individuel motorisé (TIM)	Trafic des véhicules à moteur, à l'exception des transports publics.
Trafic journalier moyen (TJM)	Somme annuelle des véhicules circulant dans les deux directions en un endroit du réseau routier, divisée par 365 jours.
VAE	Vélos à assistance électrique
VLI	Valeurs limites d'immissions (bruit)
Zones 30 km/h	Le signal "zone 30" désigne des routes situées dans des quartiers ou des lotissements, et sur lesquelles les conducteurs sont tenus de circuler de manière particulièrement prudente et prévenante. La vitesse maximale est fixée à 30 km/h. Les piétons n'ont pas la priorité dans ces zones.



# 1 CADRAGE

## 1.1 Les projets d'agglomération

### 1.1.1 La politique des agglomérations de la Confédération<sup>2</sup>

Les agglomérations ont connu, durant les dernières décennies, une croissance importante avec comme corollaire un développement urbain important, généralement peu ou pas coordonné au niveau régional. En effet, les centres urbains étant déjà construits ou les prix des terrains y étant excessivement chers, l'urbanisation s'est développée en périphérie, dans les communes voisines de la commune-centre, secteurs où la desserte en transports publics était souvent peu développée.

Ce développement, couplé à l'augmentation du niveau de vie de la population et à la diminution des coûts de la mobilité individuelle, a eu pour conséquence une saturation croissante des réseaux routiers, notamment en entrées de villes et dans les centres urbains. Si à l'origine ce phénomène était limité aux plus grandes villes du pays, on doit bien constater aujourd'hui que cette problématique atteint également les villes de taille plus modeste.

Après avoir tenté, dans un premier temps, de résoudre les problèmes de saturation par une amélioration des performances du réseau routier, les villes centres ont bien été forcées de constater, et les cantons et la Confédération avec elles, qu'elles ne pouvaient plus gérer toutes seules ce problème dont les causes les dépassaient. Il fallait prendre le problème à la base et non tenter de traiter les symptômes par une illusoire "amélioration" des infrastructures routières, elle-même génératrice de nouveaux problèmes.

Consciente de cette situation, la Confédération a réagi dès 2001. Dans un rapport du 19 décembre 2001, le Conseil fédéral déclarait :

*"Les zones urbaines de Suisse, petites et grandes, revêtent une importance particulière comme moteurs de l'activité économique du pays et comme lieu de vie de près des deux tiers de la population. Malgré leur dynamisme, ces zones sont pourtant confrontées à un certain nombre de défis spécifiques (extension de l'urbanisation, polarisation croissante, suburbanisation, défis institutionnels) qui impliquent des conséquences négatives sur le développement durable du territoire suisse.*

*Pour mettre en œuvre l'article 50 de la Constitution fédérale<sup>3</sup>, de même que pour concrétiser les objectifs des Grandes lignes de l'organisation du territoire suisse et de la nouvelle politique régionale de 1996, une action de la Confédération à l'égard de l'ensemble de l'espace urbain est envisagée. Elle reste toutefois subsidiaire à une action nécessaire et prioritaire des cantons et des communes."*

### 1.1.2 Le fonds d'infrastructure<sup>1</sup>

Pour la thématique des transports, une des mesures de première priorité prévue par le rapport du Conseil fédéral sur la politique des agglomérations visait à renforcer l'engagement financier de la Confédération dans les agglomérations, à condition que les collectivités concernées mettent en place une gestion coordonnée des transports et de l'urbanisation à l'échelle de l'agglomération.

Pour ce faire, la Confédération a constitué un fonds d'infrastructure de 20,8 milliards de francs (valeur 2005, hors renchérissement et TVA) disponible sur une durée de 20 ans dès 2008 et réparti comme suit :

- 8.5 milliards de francs pour achever le réseau des routes nationales,
- 5.5 milliards de francs pour supprimer les goulets d'étranglement entravant le réseau des routes nationales existant,
- 6 milliards de francs pour les infrastructures de trafic d'agglomération privé et public,

<sup>2</sup> Confédération suisse, DETEC, ARE, Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2<sup>ème</sup> génération (extraits)

<sup>3</sup> Constitution fédérale de la Confédération suisse, art. 50 :

<sup>1</sup> L'autonomie communale est garantie dans les limites fixées par le droit cantonal.

<sup>2</sup> La Confédération tient compte des conséquences éventuelles de son activité pour les communes.

<sup>3</sup> Ce faisant, elle prend en considération la situation particulière des villes, des agglomérations urbaines et des régions de montagne.

- 0.8 milliard de francs pour le maintien de la qualité des routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques.

Dans le montant réservé au trafic d'agglomération, un premier crédit de 2,56 milliards a été libéré à la date de l'entrée en vigueur de la loi pour des projets urgents. Il restait donc 3,44 milliards de francs pour le cofinancement de mesures issues des projets d'agglomération.

### **1.1.3 Les exigences de base et les critères d'efficacité**

Pour pouvoir bénéficier d'un cofinancement de la Confédération, un projet d'agglomération doit respecter six exigences de base (EB), à savoir :

- EB1 Faire l'objet d'une démarche participative associant les autorités et la population à l'élaboration du projet d'agglomération.
- EB2 Etre porté par un organisme responsable, interlocuteur unique de la Confédération et doté des pouvoirs décisionnels et des moyens financiers nécessaires à la mise en œuvre du projet.
- EB3 Présenter une analyse de la situation actuelle et des tendances de développement de l'agglomération (en particulier dans les domaines de l'urbanisation, de la mobilité et de l'environnement) et en avoir identifié les forces et les faiblesses, les opportunités et les risques.
- EB4 Proposer un plan d'actions coordonné dans tous les domaines susmentionnés. Ce plan d'action doit être issu d'une vision globale et se traduire en stratégies sectorielles et en mesures concrètes.
- EB5 Fournir une description détaillée des différentes mesures retenues et une justification de l'ordre de priorité proposé.
- EB6 Préciser le processus de mise en œuvre du projet et les procédures de contrôle prévues. Il s'agira notamment de démontrer la faisabilité financière (investissements et exploitation) des mesures retenues.

Lorsqu'un projet d'agglomération répond aux exigences de base, il peut bénéficier d'un cofinancement de la Confédération. Pour déterminer le taux de cofinancement, le projet est alors évalué globalement et mesure par mesure sur la base de quatre critères d'efficacité (CE) :

- CE1 L'amélioration de la qualité du système de transports (pour tous les usagers, piétons, cyclistes, usagers des transports publics et automobilistes).
- CE2 Le développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti et plus particulièrement dans les secteurs centraux et bien desservis par les transports publics.
- CE3 L'accroissement de la sécurité du trafic.
- CE4 La réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources (et notamment des surfaces à bâtir).

### **1.1.4 Les échéances**

Les projets d'agglomération de seconde génération doivent être déposés à la Confédération pour le 31 décembre 2011.

## 1.2 Périmètre de l'agglomération

### 1.2.1 Périmètre statistique de l'agglomération (OFS)

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

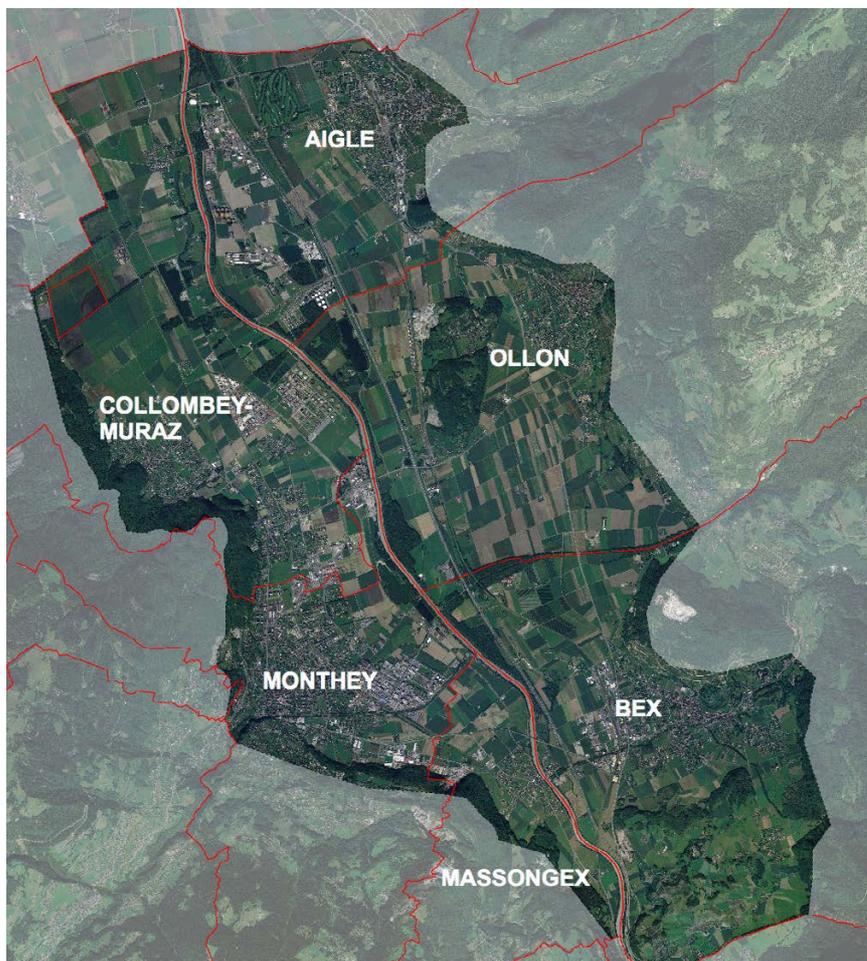
### 1.2.2 Périmètre retenu pour le Projet d'agglomération

Le périmètre OFS 2000 est basé sur des critères standardisés appliqués à la situation existant il y a plus de 10 ans. Les spécificités locales et l'évolution observée depuis l'an 2000 ont conduit les communes à réexaminer la pertinence de ce périmètre.

L'étude préliminaire réalisée en 2007 a permis de redéfinir le périmètre de l'agglomération. L'étude a en effet mis en évidence qu'il devait être élargi aux communes d'Ollon (territoire de plaine) et Bex, deux communes importantes étroitement interconnectées avec les communes d'Aigle et de Monthey. A l'inverse, la commune de Troistorrents, à vocation essentiellement touristique, a été identifiée comme faisant clairement partie du Val d'Illeiez et fonctionnant avec les communes qui y sont sises (Champéry et Val d'Illeiez).

En conséquence, afin d'optimiser les réflexions en termes de territoire et de mobilité, le périmètre a été fixé à six communes, Aigle, Bex, Collombey-Muraz, Massongex, Monthey et Ollon. Il a de plus été limité à la plaine (plus précisément, au territoire situé au-dessous de 550 mètres d'altitude). Sur cette base, les communes et les cantons concernés (Valais et Vaud) ont ratifié la Charte d'intention qui a permis le lancement du Projet d'agglomération.

Ultérieurement, il y aura lieu d'examiner l'opportunité d'étendre le périmètre aux communes voisines dont les échanges avec le cœur de l'agglomération ont augmenté de façon significative au cours de ces dernières années (en particulier Yverne, Vionnaz, Saint-Maurice et Lavey).



*Périmètre de l'agglomération*

### **1.2.3 Coordination avec l'agglomération RiVeLac**

Le projet d'agglomération RiVeLac fait, comme le projet d'agglomération du Chablais, partie des projets de 2<sup>ème</sup> génération qui seront déposés à la Confédération fin 2011.

Même si, territorialement, les deux projets ne sont pas directement liés, l'interdépendance fonctionnelle des deux agglomérations est patente. On ne citera pour s'en convaincre que le nombre de pendulaires actifs d'un côté et habitant de l'autre, ou la future construction de l'Hôpital intercantonal de Rennaz.

C'est sur ces deux éléments que se sont principalement focalisés les actions, côté chablaisien, afin de garantir l'efficacité du projet.

Concernant l'Hôpital intercantonal, l'enjeu principal sera l'efficacité du système de transports. Pour l'agglomération du Chablais, compte tenu de la localisation de l'hôpital, la question de la liaison en transports publics est cruciale. Une étude ad hoc, pilotée par des responsables des deux cantons et des deux agglomérations, a proposé la mise en place d'une ligne de bus, à la cadence de 30 minutes, entre la gare d'Aigle, nœud du réseau de transports publics de l'agglomération, et l'hôpital.

Concernant les déplacements pendulaires entre les deux agglomérations, le nombre de liaisons sera doublé et les temps de parcours en transports publics seront sensiblement réduits par l'amélioration de la liaison AOMC entre Monthey et Aigle. Le temps de parcours entre Monthey et Montreux passera par exemple de 37-39 minutes aujourd'hui à 28-29 minutes demain, ce qui représente un gain de temps de 25% à 30%.

La coordination formelle entre les deux projets a été assurée par le SDT vaudois.

## 1.3 Genèse du projet

Le projet d'agglomération du Chablais constitue une étape importante dans les réflexions menées par les différents acteurs régionaux depuis près de 40 ans. Sans revenir ici sur l'ensemble des travaux réalisés par la région, les communes ou l'entreprise des TPC, nous nous limiterons à relever quelques étapes déterminantes dans le processus qui aboutit, aujourd'hui, à l'élaboration du projet d'agglomération du Chablais.

### 1.3.1 Les institutions

C'est il y a près de 40 ans, en 1971, que fut constituée l'Association du Chablais valaisan et vaudois. Suite à l'entrée en vigueur, en 1975, de la LIM (Loi Fédérale sur l'aide en matière d'investissements dans les régions de montagne, les institutions évoluent :

- En novembre 1975, l'ARMS (Association régionale Monthey-St Maurice, 14 communes sur territoire valaisan) et l'ARDA (Association régionale pour le développement du district d'Aigle, 15 communes sur territoire vaudois) sont constituées.
- En 1981, le PDR (programme de développement régional) est approuvé par les autorités fédérales.
- La même année (1981), l'OIDC (organisme intercantonal de développement du Chablais), qui rassemble l'ARDA et l'ARMS, est créé et l'ARMS se dote d'un secrétariat permanent à Monthey (qui fonctionne également comme secrétariat de l'OIDC).
- En 1987, l'ARDA crée un poste de délégué économique régional et ouvre un bureau permanent à Aigle.
- En 1996, un nouveau projet de développement régional (intitulé "Plan Delta") est approuvé par les autorités cantonales et fédérales dans le cadre des programmes de 2ème génération.
- Les 24 novembre 1999 et 24 janvier 2000, les cantons du Valais et de Vaud signent une convention qui précise qu'ils privilégieront, chaque fois que faire se peut, les solutions régionales lors de la délégation de tâches aux communes. Ils s'engagent également à consulter les organismes régionaux représentant le Chablais lors de l'élaboration de projets importants sur le plan législatif, administratif ou matériel d'intérêt pour une, plusieurs ou toutes les communes.
- Le 19 mai 2010, les 29 communes membres de l'OIDC, réunies au Bouveret, votent la modification des statuts de l'association qui prend, dès ce jour, le nom de "Chablais Région".

### 1.3.2 Les premières études

Outre le programme de développement régional (mentionné ci-dessus), différentes études régionales ont été menées au cours de ces dix dernières années dans le périmètre de l'agglomération.

#### **Plaine du Rhône (de Villeneuve à Bex) : 1. paysages d'hier et d'aujourd'hui, 2. réflexions sur les paysages de demain, Paysage et L. Veuve, 2000 et 2001**

L'étude test paysage, réalisée dans le cadre de la révision du Plan directeur cantonal vaudois, a présenté en premier lieu un diagnostic paysager de la plaine sur la base de son évolution historique, ainsi que les potentiels de valorisation existants. Sur la base de ces constats, elle a ensuite proposé trois scénarios futurs possibles de la plaine du Rhône : "Au fil de l'eau", "Parc Plaine vaudoise" et "Axe urbain du Chablais". Le dernier scénario présente une vision d'agglomération en définissant l'aménagement d'un axe urbain entre Aigle et Monthey offrant un haut niveau d'équipements et de services à l'échelle du Chablais (70'000 habitants), notamment en se dégageant des limites cantonales. Il est souhaité que cet axe soit également équipé d'un transport public à grande fréquence. Le traitement paysager de l'axe renforce son caractère d'avenue urbaine.

L'étude conclut par la nécessité d'un projet paysager à l'échelle régionale, afin que le paysage à venir soit l'expression d'une volonté définie et non plus le résultat d'actions individuelles.

### **Etude stratégique des transports publics dans le Chablais, RR&A, 2004**

L'étude stratégique des transports publics dans le Chablais a défini cinq grands enjeux :

1. Orienter le développement régional (au sens large) dans une direction qui ne disqualifie pas le transport public;
2. Rattacher de manière lisible et claire le système régional des transports publics au système national et international;
3. Sauvegarder l'infrastructure ferroviaire en site propre pour rester en mesure de faire face aux conséquences de l'augmentation de la mobilité conjuguée avec la saturation des réseaux routiers;
4. Organiser le transport public régional de manière maillée et équitable;
5. Transférer sur les transports publics les déplacements pour lesquels cela constitue un avantage tant au plan de l'individu que de la société.

Ces enjeux se sont transformés en objectifs stratégiques à mettre en oeuvre selon quatre types d'actions relevant de l'aménagement du territoire, des relations de la région avec l'extérieur, de la desserte régionale et de l'amélioration de la qualité et de l'attrait de l'offre régionale de transport public. Parmi les 18 actions proposées, une d'entre elles revêtait une importance et une priorité particulières. En effet, il était proposé "d'élaborer un plan directeur intercommunal concerté entre (au minimum) les communes de Monthey, Collombey-Muraz et Aigle, mais idéalement également les communes de Bex, Ollon et Massongex, qui fasse abstraction des limites communales et cantonale".

### **L'importance du tourisme pour l'économie du district d'Aigle, Rütter+Partner et HEC Lausanne, 2004**

Cette étude, commandée par l'ARDA, a été menée en collaboration avec le Département cantonal de l'Economie (DEC). Elle a permis de mettre en évidence l'importance considérable du chiffre d'affaire généré, dans le district, par l'activité touristique (25% du PIB régional). Elle n'a pas porté particulièrement, et pour cause, sur le territoire de l'agglomération.

### **Lignes directrices et schéma d'organisation spatiale du pôle de développement du Chablais vaudois, Esplanade Aménagement, 2004**

Les sites composant le Pôle de développement cantonal n° 9 s'étendent sur toute la plaine du Chablais vaudois, de Villeneuve à Bex, et présentent des caractéristiques fort différentes, que ce soit en matière d'environnement, de contraintes, de planification ou de volonté politique des autorités communales.

L'étude visait à identifier la vocation des différents sites, qu'il s'agisse des loisirs, du commerce de grande distribution, de l'industrie légère ou lourde ou d'agriculture de pointe. Il s'agissait en particulier de préserver la capacité concurrentielle des entreprises industrielles et artisanales face aux entreprises commerciales et de loisirs.

L'étude a confirmé le rôle "ultra-stratégique" du pôle de développement du Chablais vaudois. Elle a également confirmé que le pôle de développement du Chablais souffre d'un problème de lisibilité, notamment par l'absence de vocation clairement définie et choisie.

L'étude a ainsi proposé d'établir une stratégie de communication destinée à mieux "vendre" la région "Chablais" auprès d'entrepreneurs susceptibles de s'y installer. Elle a mis en évidence la nécessité d'un travail commun du canton et de la région pour définir une "vocation globale du Pôle Chablais" de manière "à en assurer l'exclusivité et l'intégration au niveau cantonal, par rapport et avec les autres Pôles économiques du canton".

Finalement elle propose, à côté des "drapeaux" agroalimentaire et tourisme, de déterminer un drapeau propre au secteur industriel du secondaire, qui serait notamment à même de préserver les étiquettes existantes telles que chimie, recyclage et production de matériaux.

### **Stratégie de diversification touristique des Alpes vaudoises, Algoé et Serec, 2005**

Cette étude a été lancée par l'Association pour le développement du Pays-d'Enhaut (ADPE), l'Association régionale pour le développement du district d'Aigle (ARDA) et les communes directement concernées en concertation avec les services de l'économie et de l'aménagement du territoire du Canton de Vaud.

Cette étude visait à aider les destinations à choisir leur future politique de développement touristique. Les enjeux majeurs identifiés pour la diversification touristique des Alpes vaudoises figurent ci-dessous :

- l'accroissement de la clientèle de proximité et de courts séjours (nécessité d'adapter l'offre afin de la rendre plus polyvalente);
- la diversification des hébergements dans trois directions : résidences de tourisme, hébergement rural et locations, tout en améliorant l'offre hôtelière existante;
- la valorisation de l'attractivité des paysages en limitant l'étalement urbain et l'avancée de la forêt par le maintien d'une agriculture active;
- l'amélioration de l'organisation de l'offre et valorisation du patrimoine bâti et naturel existant en recherchant des complémentarités internes et externes;
- la définition d'un positionnement pour chaque destination (dans le souci d'une vision commune à l'échelle des Alpes vaudoises) et de la valorisation des atouts propres de chacune d'entre elles;
- l'amélioration et pérennisation du mode de gouvernance dans un souci de cohérence et d'efficacité en jouant la complémentarité à l'échelle de l'ensemble du territoire.

L'étude a ainsi identifié cinq axes stratégiques conduisant à un plan d'actions dans quatre domaines d'intervention :

- la politique d'aménagement du territoire;
- l'aménagement de l'espace;
- l'équipement des destinations;
- l'accompagnement de la diversification.

L'étude a enfin mis l'accent sur la nécessité de mettre en place une gouvernance pour l'ensemble des Alpes vaudoises.

### **3ème correction du Rhône, concept de développement de la plaine, B+C Ingénieurs SA & SEREC, 2007**

Dans le cadre de l'élaboration du CDP, trois groupes de projets thématiques ont été mis sur pied par l'OIDC en particulier celui : "Mise en valeur du territoire bâti" (urbanisation, équipements et économie). Ce groupe est notamment arrivé à la conclusion qu'il serait souhaitable, pour avoir une organisation territoriale cohérente de la plaine, "d'initier la réflexion sur un projet d'agglomération Monthey-Aigle (définition du périmètre, des thèmes prioritaires de travail et des modalités d'organisation)". Le CDP a confirmé la nécessité de traiter à une échelle régionale la problématique des transports publics et individuels (ligne directe AOMC Aigle - St-Triphon, liaisons transversales et traversées du Rhône, terminal combiné railroute), de l'urbanisation (tendance à devenir continue entre les localités de plaine), des infrastructures et équipements (interconnexion réseaux d'eau, services et énergies, paliers hydroélectriques de Massongex et d'Ilarsaz), des zones industrielles et des pôles de développement économiques (Monthey/Bex/Massongex et Collombey-Muraz/Aigle).

### **Etude d'opportunité agricole en lien avec la 3ème correction du Rhône, B+C Ingénieurs SA & EMAC ingénieurs Sàrl, 2009**

Cette étude d'opportunité traite de façon détaillée des enjeux non urbains, qui ne sont que sommairement pris en compte dans le cahier des charges classique d'un projet d'agglomération.

La phase de diagnostic reprend les éléments issus du développement communal et de la 3ème correction du Rhône. Elle les complète avec une analyse de la typologie et des structures agricoles, ainsi que par une série de tableaux sectoriels : foncier, eaux souterraines, projets sur les cours d'eau latéraux et canaux, réseau écologique, loisirs, hydroélectricité.

La phase de diagnostic met en évidence que l'espace agricole est partitionné par les routes, le rail et les cours d'eau en unités fonctionnelles très indépendantes les unes des autres. Les centres d'exploitation agricoles sont peu situés dans les villages, mais majoritairement dans la plaine et cultivent les terres alentours.

L'analyse montre que certains secteurs sont encore essentiellement agricoles (cœurs agricoles), alors que d'autres sont plus ou moins largement influencés par le développement de l'urbanisation, par les réserves industrielles et par la pression des loisirs.

Dans les cœurs agricoles, la logique est celle des projets agricoles, en fonction des besoins (équipements ruraux, améliorations foncières, remaniement parcellaire, réseaux OQE, intégration agriculture Rhône), avec parfois la question de l'intégration d'activités agricoles sur les digues du Rhône élargi.

Dans les espaces mixtes par contre, les unités fonctionnelles agricoles sont généralement dégradées, du fait de la difficulté d'accès, de la disparition des centres d'exploitation, de la perte progressive de terres arables, de la pression des loisirs, du trafic routier et industriel et

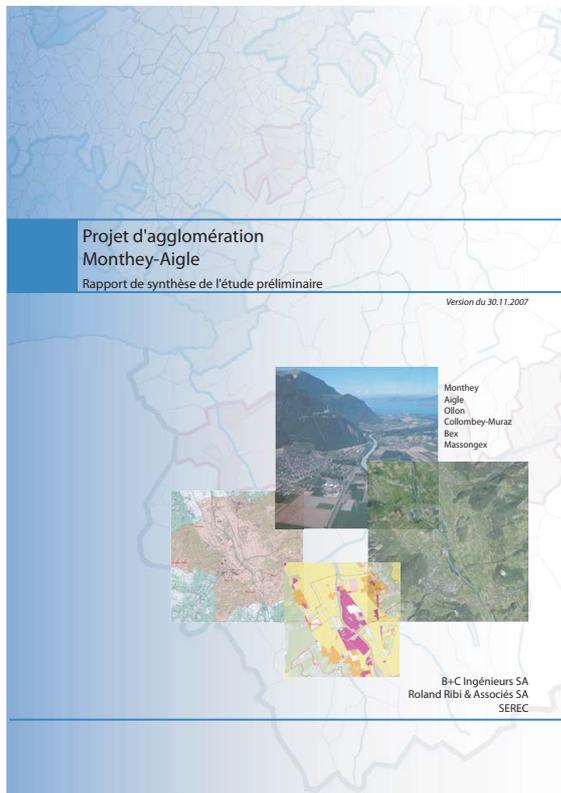
des logiques spéculatives qui vont à l'encontre de l'investissement pour des terres au devenir flou. Dans ces espaces, une requalification des espaces est nécessaire qui porte l'attention nécessaire à la rentabilité des exploitations agricoles maintenues, à leur orientation face aux futur et à la valorisation des synergies potentielles, en coordination entre agglomération, agriculture, 3ème correction du Rhône et nature. Certaines parties seront urbanisées, d'autres redeviendront des cœurs agricoles, d'autres encore privilégieront les aspects nature, paysagers, loisirs, sécurité, hydroélectrique ou para-agricoles.

### Lignes directrices paysagères pour le Rhône et pour la plaine, L. Veuve, P. Feddersen et Paysagegestion, 2008

Cette étude commandée par l'Etat du Valais (Projet Rhône) a visé à définir les principes d'aménagement paysagers applicables à la plaine du Rhône en général et au projet de la 3ème correction du Rhône en particulier.

Partant du principe que la 3ème correction du Rhône modifiera radicalement le paysage de la plaine du Rhône, l'étude insiste sur la nécessité d'une approche paysagère globale Rhône - plaine. A terme, le Rhône est en effet appelé à devenir un véritable corridor de vie, constituant la colonne vertébrale du Valais et du Chablais vaudois. La transformation du paysage du Rhône s'accompagnera de celle de la plaine.

### 1.3.3 L'étude préliminaire



En 2007, l'OIDC décide de mandater les bureaux B+C, RR&A et SEREC pour réaliser une étude préliminaire du projet d'agglomération Monthey-Aigle. Les instances régionales souhaitent en effet disposer d'une vision globale de leur agglomération afin de l'organiser de la manière la plus rationnelle possible. A leurs yeux, l'agglomération représentait "un fort potentiel de développement intercantonal et régional, devant être utilisé au mieux dans le cadre d'une vision stratégique partagée et guidée par une structure de décision claire".

L'étude préliminaire avait pour objectifs :

- au-delà des critères statistiques définis par l'OFS, de vérifier l'existence fonctionnelle (socio-économie, organisation du territoire) de l'agglomération polycentrique de Monthey-Aigle,
- de définir le périmètre pertinent de l'agglomération avec ses caractéristiques, son identité, ses forces et ses faiblesses et ses relations avec l'extérieur,
- d'évaluer les intérêts du Chablais et des communes concernées à la constitution d'une agglomération,
- de présenter les exigences de la Confédération pour qu'une agglomération soit éligible à l'obtention de financements du fonds d'agglomération fédéral,
- d'esquisser les domaines dans lesquels il devrait y avoir une gouvernance d'agglomération supra communale et les avantages qui en découleraient en termes d'obtention de financement et de pertinence et d'efficacité de l'action.
- d'obtenir pour la fin de l'année 2007 une réponse forte du territoire quant à l'existence de l'agglomération "Monthey-Aigle" afin que cela constitue le démarrage du projet,
- de permettre que les acteurs politiques, économiques et techniques puissent être approchés et qu'ils puissent exprimer leur adhésion à une vision d'agglomération,
- d'esquisser une "feuille de route" pour la suite possible des opérations, si la pertinence de poursuivre le projet est avérée.

Pour aller dans ce sens, l'accent a été mis sur les aspects participatifs et de concertation associant d'emblée les acteurs locaux et régionaux qui seraient amenés à développer le projet lors des phases ultérieures. Il s'agissait en effet, en finalité, de se prononcer sur l'opportunité ou non d'entreprendre les démarches politiques et techniques visant à concrétiser un projet d'agglomération.

Trois ateliers participatifs ont été organisés :

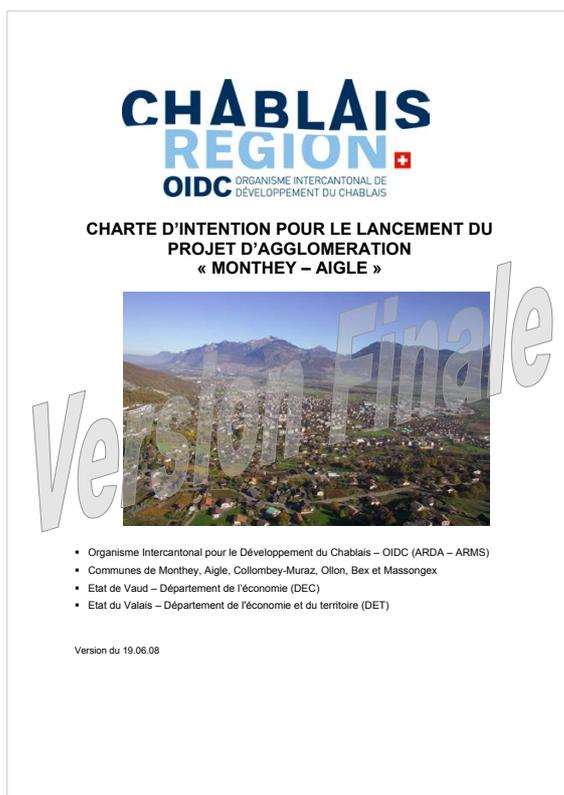
- Le premier atelier de problématique générale visait notamment à définir la vision, les enjeux majeurs/thèmes stratégiques de l'agglomération et les apports de cette dernière aux collectivités territoriales qui la composaient (structuration interne). En parallèle, il s'agissait également de considérer les relations à créer/développer avec les agglomérations voisines de Vevey-Montreux-Riviera (RiVeLac), Lausanne-Morges et le réseau des villes valaisannes.
- Le deuxième atelier de problématiques particulières communales devait permettre aux collectivités locales d'exprimer leur point de vue sur leurs attentes/souhaits et leur situation par rapport à l'agglomération. Il s'agissait aussi d'esquisser les premiers contours d'une gouvernance propre à l'agglomération.
- Le troisième atelier de synthèse visait enfin à tirer les principaux enseignements des deux premiers ateliers et à présenter les expériences des autres agglomérations (Yverdon et Fribourg) et les outils existants en termes d'organisation structurelle et de cadre législatif. De plus, les étapes envisagées pour aboutir à un projet d'agglomération y ont été esquissées.

Cette étude a abouti à la proposition de "trois axes de travail pour la suite du processus de réflexion :

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

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

### 1.3.4 La Charte d'intention



Suite à ces conclusions, les communes décident de lancer les études en vue d'élaborer un projet d'agglomération et de le déposer à Berne pour le 30 juin 2011. Pour formaliser leur démarche, elles ratifient, avec les cantons du Valais et de Vaud et les institutions régionales, une charte qui précise en préambule :

“Le présent document constitue la charte d'intention pour le lancement du projet d'agglomération Monthey-Aigle. Celle-ci fait l'objet d'une adhésion et d'un engagement formels de la part de tous les partenaires (contractants) impliqués dans ce projet. Cette adhésion se concrétise par leur signature, comme sur une convention, qui marque leur engagement. Cette charte représente la première étape d'un processus de collaboration qui devra notamment déboucher sur un schéma d'agglomération et des actions à conduire. Elle fixe les éléments de base communs pour le futur déroulement des travaux.

Dans ce sens, la présente charte a pour but de lancer le projet d'agglomération Monthey-Aigle, dont les objectifs globaux sont de :

- Renforcer la collaboration entre les communes de l'agglomération et les synergies au niveau régional.
- Engager formellement les communes, la région (OIDC) et les Etats de Vaud et du Valais dans le projet d'agglomération.
- Rechercher à mettre en commun les ressources dans la conduite du projet.
- Viser la complémentarité avec les agglomérations voisines.
- Favoriser le positionnement stratégique de la région du Chablais.
- Orienter le projet d'agglomération selon les principes du développement durable.
- Définir une organisation de projet.”

Cette charte définit “Pour tous les partenaires signataires”, “les orientations majeures du futur idéal de l'agglomération partagées par tous”. Elle délimite le périmètre de travail avec les thèmes jugés prioritaires et structurants, elle donne l'approche et la méthode pour mener le projet, elle amorce le processus politique à même de conduire les réflexions et les travaux et alloue les ressources financières nécessaires. Elle se conclut par des engagements du type “les partenaires signataires de la présente charte s'engagent à...”.

Les contractants de la charte sont :

- Les communes du périmètre défini comme pertinent à savoir : Aigle, Bex, Ollon, côté vaudois et Monthey, Collombey-Muraz et Massongex, côté valaisan.
- Les instances régionales valaisannes et vaudoises réunies au sein de l'OIDC (Organisme intercantonal de développement du Chablais).
- Les Cantons de Vaud et du Valais par leurs départements concernés.

La charte définit une "Vision", "futur idéal de l'agglomération" :

"Agglomération bipolaire, fortement interconnectée, à haute qualité du cadre de vie et des activités économiques.

A un horizon 2030, l'agglomération est constituée de deux pôles urbains forts, Aigle et Monthey, disposant de connexions de transports rapides et fréquentes. Des centres secondaires bien délimités leur assurent une complémentarité socio-économique. Un réseau de transports publics performants couvre l'ensemble du périmètre de l'agglomération. La qualité du cadre de vie, le paysage et l'environnement, sont préservés et mis en valeur. Les compétences et le savoir-faire des industries sont reconnus, alors que le Chablais est une destination touristique forte, notamment autour des Portes du Soleil et des Alpes vaudoises, garantissant des emplois durables. Les manifestations sportives et l'offre culturelle sont coordonnées. Elles jouissent d'une renommée certaine et sont bien fréquentées.

Les synergies et complémentarités entre les communes ont été exploitées au maximum. L'esprit d'agglomération et la cohérence de son organisation spatiale prime sur le développement individuel et la compétition entre les communes. Les communes qui constituent l'agglomération, la région et les cantons ont su former un véritable esprit d'agglomération; les communes travaillent ensemble comme si l'agglomération ne formait qu'une seule commune."

La charte fixe le périmètre de l'agglomération : "Monthey, Aigle, Ollon, Collombey-Muraz, Bex et Massongex avec leur territoire de plaine situé en dessous de 550 m".

Elle identifie les thèmes prioritaires structurants :

- les réseaux de transports (améliorer les performances des transports publics et promouvoir les mobilités douces),
- le cadre de vie et l'urbanisation (développer le potentiel résidentiel de l'agglomération en coordination avec les transports, pérenniser et mettre en valeur les équipements et infrastructures publics, ainsi que l'offre culturelle, sportive et de loisirs afin de rester, sur la base de ces nombreux atouts, une destination attractive),
- les pôles industriels (tirer profit de la situation géographique favorable de l'agglomération, valoriser les déchets comme ressources, mettre en œuvre des synergies entre les différentes activités existantes).

Enfin, la charte souligne l'importance de considérer l'agglomération dans son contexte géographique large et notamment :

- par rapport à son rôle de porte d'entrée vers les stations touristiques de montagne
- compte tenu de sa situation charnière entre la métropole lémanique et le Valais central.

Il sera en conséquence nécessaire de se positionner par rapport aux autres projets d'agglomération, et notamment :

- Vevey-Montreux-Riviera (RiVeLac),
- Lausanne-Morges (PALM),
- Sion.

Du point de vue méthodologique, la charte met en évidence la nécessité de créer un "esprit d'agglomération" et de "penser agglomération".

Les partenaires s'engagent à élaborer un schéma d'agglomération, comme "instrument de planification commun aux communes de l'agglomération, à la région et aux cantons". Les communes s'engagent en outre, dès la décision prise de lancer l'élaboration du schéma d'agglomération, "à entreprendre toutes leurs démarches de planification et/ou de réalisation de projets territoriaux de manière concertée".

La charte fixe également un calendrier, une structure opérationnelle de suivi et un budget pour l'élaboration du projet.

## 1.4 Organisation de l'étude

### 1.4.1 Partenaires institutionnels

- Les cantons du Valais et de Vaud,
- Les communes valaisannes de Collombey-Muraz, Massongex et Monthey,
- Les communes vaudoises d'Aigle, de Bex et d'Ollon,
- Chablais Région.

### 1.4.2 Organisation du projet

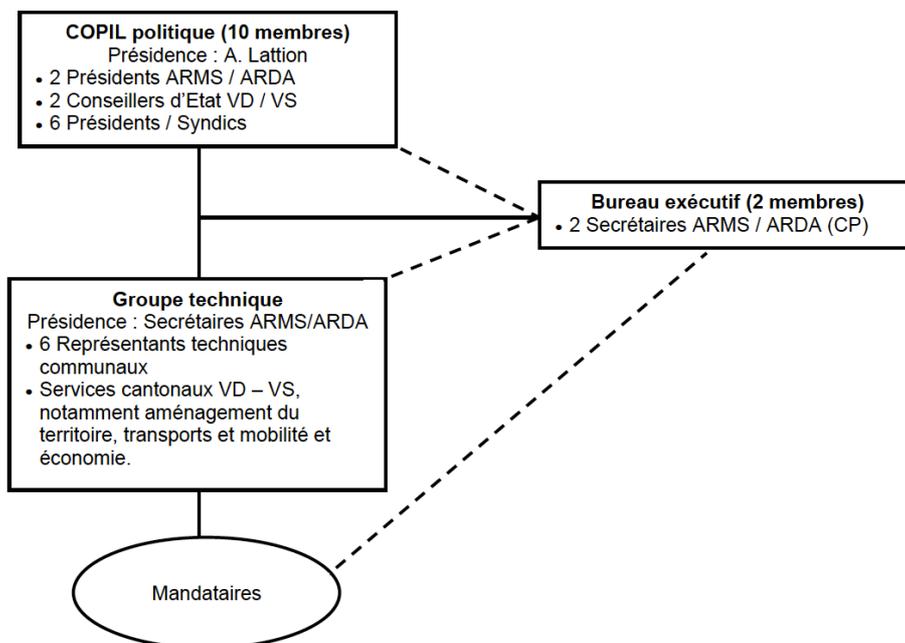
Le projet est placé sous la responsabilité d'un Comité de pilotage présidé par le Président de Chablais Région, M. Antoine Lattion, et composé de représentants politiques des cantons, des districts et des communes concernées.

Le mandat a été confié au bureau team+ qui s'est adjoint les compétences des consultants suivants :

- Urbanisme : Bruno Marchand, architecte diplômé, Dr. ès sc. EPFL, bureau DeLaMa, Carouge
- Paysage : Laurent Daune, architecte paysagiste, école d'ingénieurs de Lullier, Jussy
- Agriculture : Alexandre Repetti, Dr. ès sc. ingénieur EPFL génie rural et environnement, aménagiste REG A, FSU, EMAC ingénieurs sàrl, Montreux
- Environnement : Olga Darazs, Géologue / hydrogéologue diplômée, C'S'D', ingénieurs conseils SA, Granges-Paccot
- Economie : Pierre-André Jaccard, Dr. es sc. techniques EPFL, EGL Conseils SA, Le Mont-sur-Lausanne
- Communication : Richard Quincerot, arch.- urb. dipl., Permis de Construire

Les études sont suivies par un groupe technique composé de représentants des communes et des principaux services concernés des cantons (aménagement du territoire, transports, économie).

M. Georges Mariétan, secrétaire régional de Chablais Région, assume le rôle de chef de projet et d'interlocuteur de la Confédération.



### 1.4.3 Le Comité de pilotage

#### Président

- > M. Antoine Lattion, Préfet du district de Monthey, Président de Chablais Région

#### Secrétaire

- > M. Georges Mariétan, secrétaire régional

#### Membres

- > M. Jean-Michel Cina, Conseiller d'Etat, Conseiller d'Etat, VS
- > Feu M. Jean-Claude Mermoud, puis M. Philippe Leuba, Conseillers d'Etat, VD
- > Mme Josiane Granger, Présidente de la commune de Collombey-Muraz
- > M. Frédéric Borloz, Syndic d'Aigle
- > M. Jean-Luc Chollet, Syndic d'Ollon
- > M. Fernand Mariétan, Président de Monthey
- > M. Bernard Moulin, Président de Massongex
- > M. Michel Flückiger, puis M. Pierre Rochat, Syndic de Bex
- > Mme Annie Oguey, Présidente d'AigleRegion

Ont également participé à plusieurs séances, en tant qu'invités :

- > M. Damian Jerjen, Chef du Service du développement territorial, VS
- > M. Pascal Bovey, Chef du Service des Transports, VS
- > M. François Seppey, Chef du Service du développement économique, VS
- > Mme Rebecca Lyon Stanton, Service du développement territorial, VD
- > Mme Sylvie Cornut, Service du développement territorial VD
- > M. Georges Mariétan, secrétaire régional Chablais Région, Président du groupe technique
- > M. Pierre Anderegg, Délégué économique Aigle Région

### 1.4.4 Groupe technique

#### Président

- > M. Georges Mariétan, secrétaire régional Chablais Région

#### Membres

- > M. Martin Bellwald, Service de l'aménagement du territoire, VS, coordinateur VS
- > Mme Sylvie Cornut, Service du développement territorial VD, coordinatrice VD
- > M. Francis Kaehr, Service de l'urbanisme, Aigle
- > M. Eric Maendly, puis M. Christian Bridevaux, Chef du Service technique, Bex
- > M. Pierre-Alain Martenet, Direction des travaux Ollon
- > M. Claude Oreiller, Municipal de Massongex
- > M. Abel Udressy, Chef technique, Collombey-Muraz
- > M. David Vigolo, Architecte de Ville Monthey
- > M. Willy Cretton, Service de l'aménagement du territoire VS
- > M. Gilles Délèze, Service des transports VS
- > M. Werner Zenhäuser, Service du développement économique VS
- > M. Guillaume Dekkil, Service de la mobilité VD
- > M. Olivier Roque, Service de l'économie du logement et du tourisme VD
- > M. Pierre Anderegg, Délégué économique Aigle Région

### 1.4.5 Les ateliers participatifs

Deux ateliers participatifs regroupant des représentants des exécutifs et des législatifs communaux, des associations, de l'économie et de différents groupes d'intérêts ont été organisés.

#### Atelier I : 16 septembre 2009, Hôtel de Ville d'Ollon, Un diagnostic partagé

Avant de parler d'avenir, il fallait se mettre d'accord sur ce qui est. Le mercredi 16 septembre 2009, un atelier participatif a réuni à Ollon près de 80 élus et techniciens communaux, régionaux et cantonaux. Il a permis d'élaborer un diagnostic partagé sur les atouts, les handicaps et les chances de l'agglomération intercantonale du Chablais.

#### Atelier II : 9 juin 2010, Théâtre du Crochetan, Monthey, Orientations stratégiques

Les orientations stratégiques du projet d'agglomération du Chablais ont été mises en discussion le mercredi 9 juin 2010 dans le cadre d'un atelier participatif ouvert non seulement aux autorités communales (exécutives et législatives) et aux professionnels concernés (services de l'Etat et services communaux), mais également aux élus cantonaux (députés), aux acteurs de l'économie et aux milieux de l'environnement. Près de 100 personnes participaient à cet atelier.



Atelier II du 9 juin 2010

#### **1.4.6 Les autres acteurs concernés par le projet**

Des présentations du projet Chablais Agglo, suivies de discussions ouvertes, ont été effectuées auprès :

- des 6 législatifs communaux et des commissions concernées
- du Groupement des entreprises du Chablais (GEC)
- du Conseil lémanique pour l'environnement (CLE)

Des contacts soutenus avec ces institutions ou organismes vont perdurer tout au long du projet.

De plus, dans le but de faire adhérer la population au projet, un site internet a été créé et différents documents (plaquettes d'information) ont été édités et mis à disposition dans les administrations communales.

Différentes conférences ou communiqués de presse ont permis à la presse locale (radio et écrite) de rendre compte à la population de l'avancée des travaux.

Un forum public a enfin été organisé au cours duquel la population et les acteurs économiques ont pu dialoguer avec deux Conseillers d'Etat et les Présidents et Syndics des communes de l'agglomération.

#### **1.4.7 La coordination avec d'autres projets d'importance**

L'étude de l'agglomération du Chablais prend en compte d'autres projets d'envergure qui ont une incidence certaine sur les concepts qu'elle développe. Outre le projet d'agglomération RiVeLac (cf. chapitre 1.2.3), deux projets ont principalement retenu l'attention de Chablais Agglo :

- Rhône 3 : ce projet définit des mesures particulières d'aménagement du Rhône, de sa source jusqu'au Léman. Le plan directeur sera adopté par les Conseils d'Etat valaisan et vaudois en 2011. "Rhône 3" aura des incidences principalement sur le paysage de la région chablaisienne. Afin de coordonner au mieux ce projet dans le Chablais, un CoRePil (Comité régional de pilotage) a été formé en janvier 2006. Ce comité compte parmi ses membres M. Mariétan, secrétaire régional de Chablais Région et président du Groupe technique de Chablais Agglo, ainsi que M. Anderegg, Délégué économique d'AigleRegion et membre du Groupe technique de Chablais Agglo. Le bureau mandataire de l'agglomération chablaisienne, team+, suit également de près le déroulement de ce projet.
- Coordination des transports publics du futur hôpital Riviera-Chablais : le futur hôpital Riviera-Chablais se situera à Rennaz. Bien que hors du périmètre de l'agglomération du Chablais, il est important et nécessaire de desservir au mieux cet hôpital. Dans cette optique, un comité de coordination a été mis en place par le Conseiller d'Etat vaudois Pierre-Yves Maillard. Ce comité est composé notamment de représentants de Chablais Agglo et de Rivelac. Un mandat d'étude spécifique pour le plan d'accès et de mobilité autour de l'hôpital sera attribué en décembre 2010 pour une étude qui s'achèvera en juin 2011.

## 1.5 Le déroulement de l'étude

- 2007 > Etude préliminaire
- 2008 > Signature d'une charte d'intention entre les communes, les organismes régionaux et les deux cantons concernés
- 2009 > Lancement de l'étude principale du projet d'agglomération
  - > Analyses de base, constats, diagnostic de l'état actuel, hypothèses de développement, enjeux
  - > Premier atelier participatif (16 septembre, Hôtel de Ville d'Ollon)
- 2010 > Objectifs et scénarios de développement, orientations stratégiques, lignes directrices
  - > Second atelier participatif (9 juin, Théâtre du Crochetan, Monthey)
  - > Projet de territoire, mesures infrastructurelles et non infrastructurelles
  - > Remise du rapport intermédiaire à la Confédération (décembre)
- 2011 > Consultation formelle des exécutifs communaux et des cantons (janvier-mars)
  - > Finalisation et priorisation des mesures, évaluation des coûts, examen des sources de financement, mise au point du projet d'agglomération
  - > Consultation publique
  - > Mise au point finale du projet d'agglomération
  - > Validation par les communes (exécutifs et législatifs) et par le canton (Conseil d'Etat)
  - > Dépôt du projet à la Confédération (décembre 2011)

## 1.6 Gouvernance

### 1.6.1 Principes généraux

Dans la phase d'élaboration du projet, et jusqu'au dépôt du dossier à la fin 2011, le mode de gouvernance a été régi par la Charte d'intention, approuvée en été 2008 par les Conseils municipaux des six communes et les deux Cantons.

Cette Charte d'intention manifeste la volonté politique d'élaborer un projet de territoire. Celui-ci doit être établi en conformité avec les directives de l'ARE, partie intégrante des exigences de base, et pourrait ainsi, cas échéant, bénéficier d'un soutien financier de la Confédération et des Cantons pour sa mise en œuvre.

Pour la réalisation des mesures retenues dans ce projet d'agglomération, les partenaires s'engagent à œuvrer de manière concertée dans leurs domaines de compétence et dans la mesure de leurs moyens. Ils ont signé à cet effet une convention, (cf. annexe 4), qui définit notamment le but, l'organisation et le financement de ce travail commun. Celle-ci est signée par les six communes et l'Association régionale Chablais Région. Elle est également contresignée par les deux cantons de Vaud et du Valais, qui ont participé à l'élaboration du dossier, qui soutiennent le Projet d'agglomération et qui seront partie prenante du futur Copil, mais qui n'ont pas pu prendre des engagements formels pour la mise en œuvre du projet avant l'adoption de la loi valaisanne sur les agglomérations, dont la deuxième lecture au Grand Conseil aura lieu au printemps 2012.

### 1.6.2 But

Les partenaires s'engagent en particulier à :

- > adapter leurs planifications territoriales, tout en conservant leur compétence propre,
- > tenir compte des objectifs du projet et de la stratégie régionale d'aménagement,
- > inscrire à leur budget les montants nécessaires,
- > organiser, au minimum une fois par année, une conférence d'agglomération ouverte à divers représentants (élu, acteurs concernés, milieux intéressés, etc.).

### 1.6.3 Organisation

L'organisation est assurée par la constitution des structures suivantes :

- > le Comité de pilotage,
- > la Conférence d'agglomération.
- > le groupe de travail technique,
- > le bureau d'agglomération.

Il convient de souligner que ces structures vont évoluer progressivement en fonction de l'évolution du dossier, mais aussi en fonction de l'évolution de la législation des deux Cantons en la matière. Elles devraient en particulier être affinées et consolidées en vue de la signature de l'accord sur les prestations et de la mise en œuvre des mesures retenues.

### 1.6.4 Financement des travaux d'agglomération

Le financement des travaux de mise en œuvre du projet d'agglomération du Chablais est assuré de la façon suivante :

- > Charges générales : les charges générales du projet d'agglomération font l'objet d'une convention budgétaire, signée par les partenaires, laquelle détermine la participation de chacun au financement des charges et la nature des participations (contributions financières ou prestations).
- > Chantiers/mesures d'agglomération : chaque chantier d'agglomération donne lieu à une convention de chantier, signée par les partenaires concernés par le chantier. La convention détermine le plan de travail, le calendrier de mise en œuvre et les contributions de chaque partenaire au financement du chantier, ainsi que la nature de ces participations (contribution financière ou prestations). Les travaux sont validés par le Copil d'agglomération.

## **1.7 Approbation du projet d'agglomération**

### **1.7.1 Consultation publique**

Le projet d'agglomération a été mis en consultation publique entre le 23 mai et le 22 juin 2011. Le dossier était disponible dans chaque administration communale et exposé à Aigle et à Monthey. Il était également téléchargeable sur internet.

Deux séances d'information publique ont enfin été organisées, le 25 mai à Collombey-Muraz et le 7 juin à Bex.

Vingt-cinq prises de position motivées ont été transmises à l'agglomération. Si certaines remarques formulées remettaient en cause le principe même du projet, la plupart d'entre-elles saluaient la volonté de planifier ensemble le développement de l'agglomération.

On relèvera par exemple :

- > plusieurs prises de position demandant une amélioration des liaisons ferroviaires,
- > une prise de position s'opposant à la réintroduction de l'AOMC sur l'avenue de la Gare,
- > une prise de position saluant le fait que le projet ne soit pas exclusivement focalisé sur l'amélioration des liaisons ferroviaires,
- > une prise de position saluant la volonté de densification des centres et souhaitant qu'elle soit étendue également aux villages,
- > plusieurs prises de position proposant diverses mesures notamment dans le domaine de la mobilité douce, de la préservation des terres agricoles, de la construction de parkings d'échange ou de la sécurisation des traversées de villages ou des centres-villes,
- > d'autres prises de position s'attachant plus spécifiquement à l'une ou l'autre mesure, proposant des adaptations ou demandant des précisions quant à leur formalisation,
- > quatre prises de position semblables remettant en cause le principe même des collaborations intercommunales trop soutenues (craintes de pertes d'autonomie des communes),
- > une prise de position souhaitant au contraire un renforcement de la gouvernance de l'agglomération,
- > une prise de position regrettant que le périmètre ne soit pas étendu aux vallées latérales,
- > plusieurs autres prises de position demandant que les réflexions intercommunales soient étendus à d'autres domaines (culture, sport, énergie notamment),
- > deux prises de position enfin portant sur des propriétés privées et demandant leur intégration aux pôles de développement prioritaires de l'agglomération.

Ces différentes prises de position ont permis d'apporter un certain nombre d'adaptations ou de compléments au projet d'agglomération.

### **1.7.2 Approbation du projet par les exécutifs communaux et cantonaux**

Le projet d'agglomération a été formellement approuvé par les exécutifs des six communes et par les deux cantons du Valais et de Vaud.

### **1.7.3 Convention pour la mise en œuvre du projet d'agglomération**

La « convention pour la mise en œuvre du projet d'agglomération du Chablais », signée le 22 décembre 2011, formalise les engagements des partenaires du projet et précise les modalités de mise en œuvre et de financement du projet d'agglomération.

**1.7.4 Approbation par les législatifs**

Bien que leur accord ne soit exigé ni par la Confédération ni par les cantons, les exécutifs communaux ont décidé de consulter leurs législatifs (Conseil général pour la commune de Monthey, Assemblées primaires pour les communes de Collombey-Muraz et Massongex et Conseil communal pour les communes d'Aigle, Bex et Ollon).

Les législatifs des six communes ont ainsi formellement donné leur accord au dépôt du projet d'agglomération :

Commune	Instance	Date	Oui	Non	Abst
Aigle	Conseil communal	7 décembre	60	7	0
Bex	Conseil communal	8 décembre	55	0	0
Monthey	Conseil général	12 décembre	43	0	8
Massongex	Assemblée primaire	12 décembre	45	2	3
Collombey-Muraz	Assemblée primaire	12 décembre	141	3	3
Ollon	Conseil communal	15 décembre	57	2	1



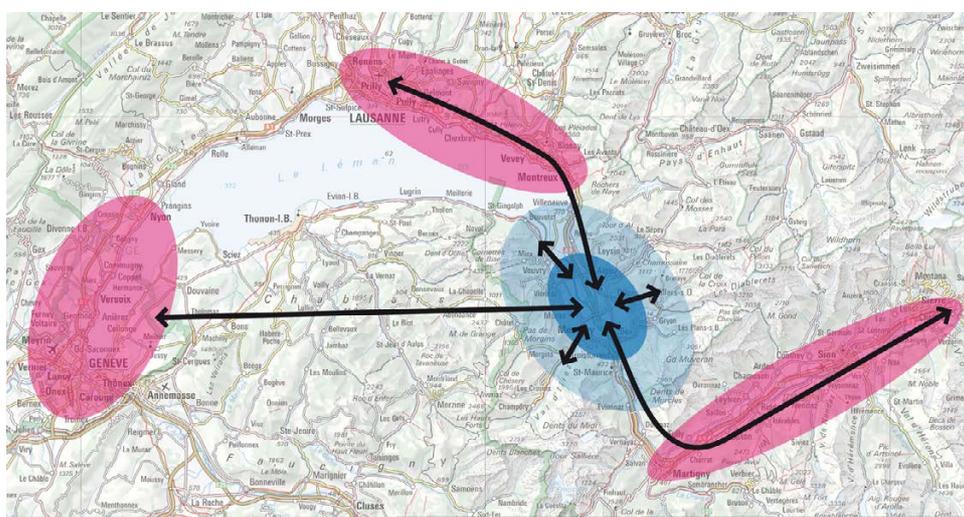
## 2 DIAGNOSTIC

Le diagnostic ci-dessous a été établi sur la base des directives de l'ARE. Pour l'élaboration de ce rapport final, un accent particulier a été mis sur les éléments en relation avec le Projet d'agglomération proposé.

### 2.1 Contexte général

#### 2.1.1 Situation

L'agglomération du Chablais est située à proximité directe de l'arc lémanique et constitue la porte d'entrée du canton du Valais, sur la voie historique du Simplon. Les liens avec la Riviera et l'agglomération Lausanne-Morges sont particulièrement forts, ces régions constituant un bassin d'emplois important, et générant une pression démographique significative sur le Chablais.



L'agglomération du Chablais et les agglomérations voisines.

Temps de parcours depuis la gare d'Aigle	Transports publics <sup>4</sup>	Transports individuels motorisés <sup>5</sup>
Sion	31 min	40 min
Lausanne	32 min	40 min
Genève	1h16	1h20
Berne	1h43	1h20
Zurich	2h45	2h30

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

#### Constats et enjeu :

- > L'agglomération du Chablais est située à proximité immédiate des zones urbaines, largement saturées, de Genève, Lausanne et de la Riviera.
- > La gare principale de l'agglomération, la gare d'Aigle, est idéalement connectée aux gares de Genève, Lausanne et Sion.
- > L'agglomération est située à l'entrée du Valais et au pied de stations touristiques importantes.
- > L'agglomération du Chablais doit exploiter les atouts liés à sa position stratégique et à la qualité de ses connexions avec les centres urbains lémaniques.

<sup>4</sup> Temps minimal selon horaire

<sup>5</sup> Temps estimé avec des conditions de circulation fluides



### 2.1.3 Contexte géographique

#### Vallée fluvio-glaciaire

Le territoire de l'agglomération est structuré par la morphologie fluvio-glaciaire de la vallée du Rhône. Bordé des reliefs des Préalpes et des Alpes, ce territoire s'insère dans une entité paysagère bien définie, qui s'étire du verrou de St-Maurice au delta du Rhône. Cette entité est caractérisée par une plaine s'élargissant en direction du lac, qui offre de vastes espaces ouverts.

#### Éléments structurants du paysage

Le paysage du Chablais est marqué par des éléments naturels qui ont un fort effet structurant :

- les montagnes et leurs coteaux qui dominent la vallée ;
- les cônes de déjection qui s'étalent au pied des monts ;
- des émergences calcaires ponctuelles, comme les collines de St-Triphon, de Chiètres et du Montet, qui surgissent tels des îlots dans la plaine ;
- le Rhône et son cordon boisé qui partagent la plaine dans sa largeur ;
- le réseau hydrographique, confluant vers le Rhône, qui provient des vallées latérales et parcourt la plaine transversalement ;
- les transversales vertes à la plaine (bois et cordons boisés).

Les interventions anthropiques, tel que les grands axes de communication et les aménagements liés à l'agriculture, structurent également le paysage :

- les grands axes d'infrastructures parallèles à la vallée, en particulier l'autoroute et les lignes de chemin de fer du Simplon et du Tonkin ;
- les canaux de drainage, en particulier le canal Stockalper et le Grand Canal ;
- les lignes transversales à la vallée (voies de communication, canaux, rideaux-abris, etc.).



## 2.2 Urbanisation

### 2.2.1 Identité des localités

#### Situation :

- > Le territoire de l'agglomération comprend plusieurs localités distinctes et en partie discontinues.
- > **Monthey** est la principale commune de l'agglomération en terme de nombre d'habitants/emplois. Située au bas de la vallée d'Illiez, elle est le premier centre urbain du Bas-Valais entre St-Gingolph et Martigny, fournissant services et emplois pour la région du Chablais. Le site chimique, situé à proximité de la gare du Tonkin, est un des pôles d'emplois principaux du Chablais.
- > **Aigle** est un centre cantonal au sens du Plan directeur cantonal vaudois. Aigle est positionnée au bas des vallées menant aux cols des Mosses et du Pillon. Située sur la ligne ferroviaire du Simplon et point de convergence de lignes de transport public régionales, Aigle constitue le principal nœud de transports publics de l'agglomération. La commune comporte deux entités bâties distinctes : la ville en pied de mont et la zone industrielle et commerciale qui borde le Rhône. Elle comprend des équipements de services à vocation régionale.
- > **Collombey-Muraz** comprend plusieurs villages et hameaux (Muraz, Collombey, Collombey-le-Grand, Illarsaz, Les Neyres). Les villages de Muraz, Collombey et Collombey-le-Grand sont regroupés dans un tissu urbain continu. Le village de Muraz présente toutefois une vocation résidentielle, principalement de faible densité, tandis que la partie sud de la commune présente des densités plus fortes et des activités industrielles et commerciales. La partie est de la commune, située dans la plaine, est clairement artisanale et industrielle. Le tissu bâti est quasi continu entre les communes de Collombey-Muraz et Monthey.
- > **Ollon** se situe un peu en retrait de la plaine, de par sa position en pied de mont, derrière la colline de St-Triphon. De vocation plutôt résidentielle, elle comprend des équipements et services locaux. La commune comprend dans la partie haute de son territoire la station de Villars, hors du périmètre du Projet d'agglomération.
- > **Bex** est constituée du regroupement de plusieurs villages et hameaux préexistants. Elle présente un tissu s'étendant du bourg historique (au haut du cône de déjection) en direction du Rhône. La commune est de vocation plutôt résidentielle et comprend des équipements et services locaux. La zone industrielle s'étend entre la gare et le Rhône. La commune de Bex dispose d'une gare CFF sur la ligne du Simplon, ainsi que d'un aéroport à vocation régionale et de loisirs.
- > **Massongex** est de taille plus modeste que les autres communes. Le village de Massongex se situe dans le resserrement de la vallée, à proximité du Rhône. Le tissu bâti de Massongex jouxte celui de Monthey par la zone industrielle des llettes. La commune a une vocation résidentielle, et comprend des équipements et services locaux.
- > L'agglomération comprend plusieurs sites de valeurs nationale au sens de l'ISOS : Aigle, Ollon, Bex, et Saint-Triphon, Les sites suivants sont de valeur régionale : Massongex, Monthey, Collombey et Villy, A noter encore le village de Muraz et le hameau de Collombey-le-Grand dont la valeur est locale.

#### Tendances :

- > De manière globale, le développement de la deuxième moitié du XXe siècle s'est accompagné souvent de banalisation du caractère des localités. L'agglomération du Chablais n'échappe évidemment pas à cet état de fait. Une nette inversion de cette tendance n'a pas encore véritablement eu lieu bien que certains projets tendent maintenant à renforcer à nouveau les identités locales. A ce titre, le réaménagement de la place de la Gare d'Aigle est exemplaire.

**Enjeux :**

- > Respecter l'identité de chaque localité.
- > Valoriser et tirer parti des particularités de chaque localité (situations, formes urbaines, paysage, topographie, etc.).
- > Le projet d'agglomération par ses mesures urbanistiques et infrastructurelle devra prendre en compte et valoriser les sites construits, en particulier ceux de valeur nationale, régionale et locale au sens de l'ISOS.

## **2.2.2 Structure de l'urbanisation**

**Situation :**

*(Basé sur l'étude VEUVE et alii, 2000)*

*Jusque vers 1950*

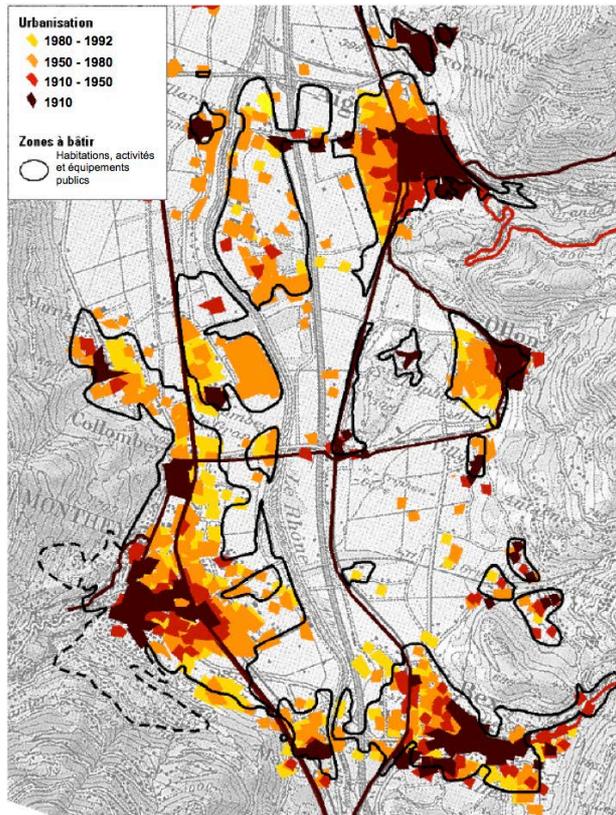
- > Le développement du territoire de l'agglomération a été fortement structuré par le contexte géographique. En effet, la colonisation de la plaine par les activités humaines a été conditionnée à la maîtrise des eaux dans la plaine. Jusqu'à la fin du XIXe s., le Rhône occupe la majeure partie de la plaine et les activités humaines (habitat, activités, agriculture) ne se concentrent alors que sur les cônes de déjection, les coteaux et les collines, à l'abri des inondations.
- > Les grands travaux d'infrastructure de la fin du XIXe siècle ont permis le désenclavement du Chablais, et, par extension, du Valais (1853, ouverture de la ligne de chemin de fer Le Bouveret Martigny ; 1859, prolongation jusqu'à Sion ; 1860, ouverture de la ligne Lausanne - St-Maurice ; 1907, ouverture de la ligne de tram Monthey - Aigle).
- > L'occupation de la plaine n'a été possible que suite aux travaux d'assainissement de la plaine (drainages et canaux) et de correction du Rhône qui ont débuté à la fin du XIXe siècle et se sont poursuivis jusqu'au milieu du XXe siècle
- > Vers 1950, le territoire urbanisé est encore très concentré, la mobilité individuelle n'ayant pas encore d'impact sur la dispersion des constructions. L'habitat et les activités industrielles, notamment l'usine CIBA à Monthey, se concentrent à proximité des gares.

*Après 1950*

- > Dès la seconde moitié du XXe siècle, le développement de l'urbanisation déborde du cadre des villages pour investir la plaine. On assiste à l'installation de grands ensembles industriels dans la plaine (notamment la raffinerie de Collombey) et à la dispersion des constructions. La rationalisation des pratiques agricoles modifie le paysage agricole de la plaine, déjà transfiguré par les améliorations foncières des décennies précédentes.
- > L'éclatement de l'urbanisation est favorisé par l'amélioration des conditions de mobilité individuelle. Ainsi, entre 1975 et 1980, l'arrivée de l'autoroute renforce fortement l'attractivité de la région et dynamise le développement.

*Etat actuel*

- > L'urbanisation de la deuxième moitié du XXe siècle a eu pour effet d'enrober les noyaux d'origine d'un tissu bâti qui s'est largement étalé. Cet étalement de l'urbanisation a conduit à une perte de lecture des structures d'origine et a induit une banalisation des couronnes des villes et des villages.
- > Le développement autour des noyaux initialement isolés a conduit Monthey, Collombey et Muraz à ne former plus qu'un seul tissu bâti continu. Les distances entre les localités vaudoises les ont préservées de ce phénomène.
- > Des zones commerciales aux abords des localités, ou à l'écart de celles-ci, ont fortement contribué à un éclatement des structures initiales.



*Evolution de l'urbanisation au cours du XXe siècle.  
Source: Projet d'agglomération Monthey-Aigle, 2007 : rapport de synthèse.  
Auteurs: B+C Ing. SA, Roland Ribi & Associés SA, SEREC*

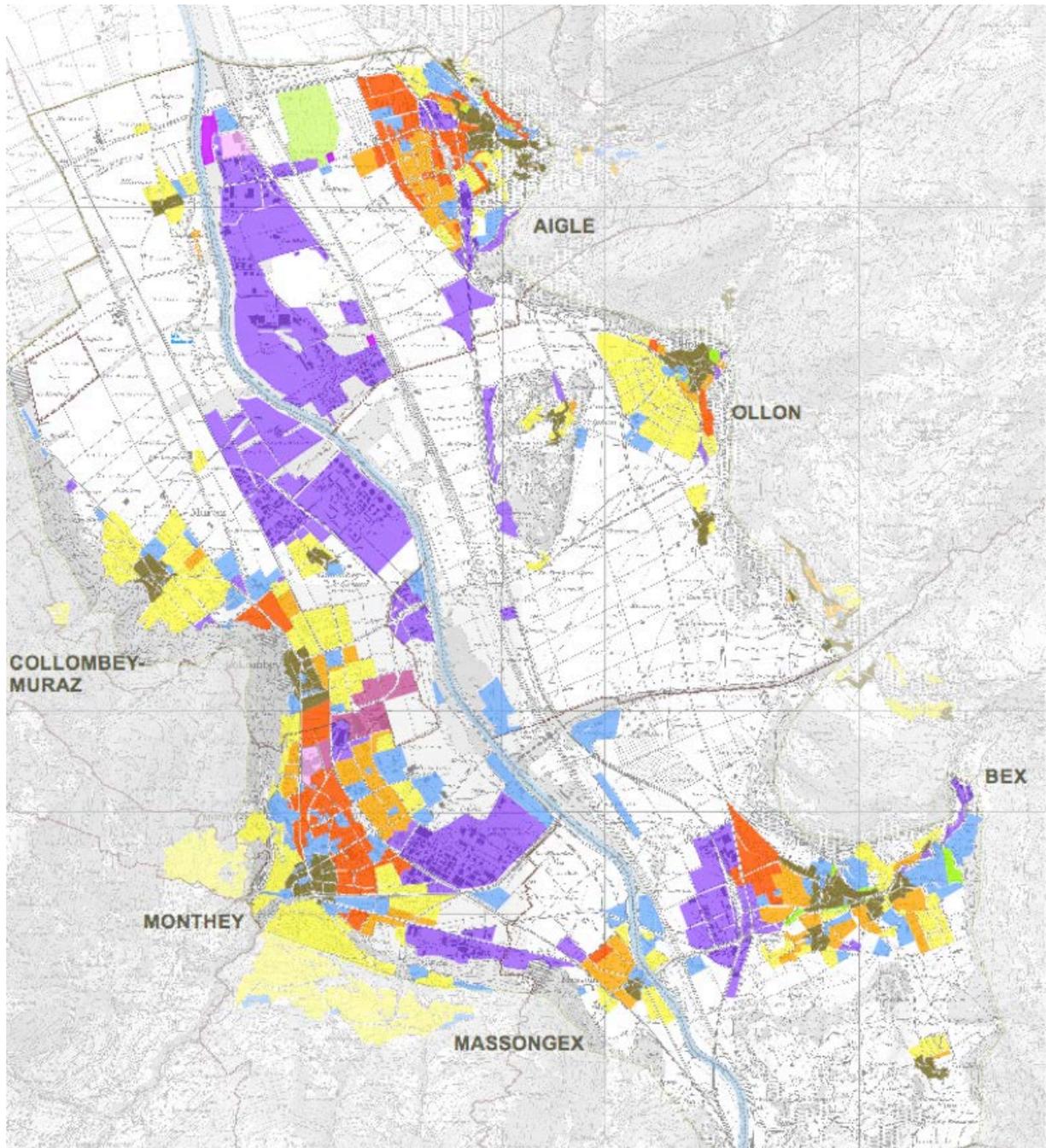
#### Tendances :

- > On observe un fort étalement de l'urbanisation.
- > L'étalement urbain entraîne une perte de lecture du paysage et de ses caractéristiques topographiques.
- > La pression tendant à l'étalement reste très importante, essentiellement pour les activités commerciales et l'habitat.
- > Des réserves situées à l'intérieur du tissu bâti ou dans des zones déjà affectées existent (terrains encore libres, friches industrielles, secteurs en mutation). Elles pourraient répondre aux besoins de développement de l'agglomération. Toutefois, certaines ne sont pas disponibles, pour d'autres la planification n'est pas conforme aux besoins, ou encore, les densités autorisées conduisent à un gaspillage de celles-ci.

#### Enjeux :

- > Sans modification fondamentale dans la planification des communes, ce phénomène d'étalement se poursuivra, or la limitation de l'étalement urbain doit être un objectif fondamental.
- > Cette modification fondamentale que doit amener le Projet d'agglomération est une inversion de la tendance à l'étalement : l'urbanisation vers l'intérieur.
- > L'urbanisation vers l'intérieur est souvent plus complexe, c'est pourquoi elle nécessite une priorisation forte dans le cadre de la planification.
- > Le "gaspillage" des réserves à l'intérieur du tissu bâti constitue également un risque qu'il s'agit d'éviter.
- > Les planifications communales sont à adapter afin de répondre aux enjeux.

Zones actuelles



**Légende**

-  Zone de centre de localité et/ou centre historique
-  Zone d'habitation de forte densité
-  Zone d'habitation de moyenne densité
-  Zone d'habitation de faible densité
-  Zone mixte
-  Zone artisanale
-  Zone industrielle
-  Zone commerciale
-  Zone tertiaire
-  Zone d'installations (para-)publiques
-  Zone de verdure
-  Zone d'extraction et de dépôt de matériaux

Source : Geoplanet (VD) et plans communaux (VD+VS). NB : données indicatives

## 2.3 Habitat

### 2.3.1 Evolution de la population résidente permanente<sup>6</sup>

Situation :

- > La répartition spatiale des habitants dans l'agglomération montre l'importance du pôle Monthey – Collombey-Muraz pour l'habitat. En effet, les deux communes valaisannes hébergent à elles seules plus de 55% des habitants de l'agglomération. Côté vaudois, les communes d'Aigle et de Bex sont également des pôles importants pour l'habitat.
- > L'évolution de la population résidente permanente entre 1995 et 2010 laisse entrevoir l'attractivité de l'agglomération pour l'habitat. En effet, sur une période de 15 ans, l'agglomération a connu une croissance de quelque 21%, se situant au-dessus des moyennes de croissance des deux cantons (VD : 18%, VS 15%) et de la Suisse (11%). La partie valaisanne de l'agglomération a connu une croissance sensiblement plus élevée que la partie vaudoise. Elle s'explique notamment par la croissance très marquée de Collombey-Muraz (+50%). Toutes les communes de l'agglomération ont connu une croissance marquée.
- > Au cours de la période 2005-2010 la croissance s'est accentuée, atteignant pour l'agglomération annuellement 1.9%, soit près de 800 habitants de plus chaque année. La différence de croissance par canton s'est estompée, les territoires vaudois ont connu une croissance légèrement supérieure à celle du Valais. Cela est essentiellement dû à une forte augmentation de la population aiglonne. En chiffres absolus, sur les deux territoires la croissance a été identique au cours des deux dernières années.
- > A fin 2010, l'agglomération du Chablais comptait près de 44'500 habitants.

---

<sup>6</sup> **Cette population comprend:**

1/ Les Suisses établis dans le canton

2/ Les étrangers détenteurs d'un permis d'établissement ou d'une autorisation de séjour pour une durée d'un an au moins (selon les données du Registre central des étrangers au 31.12)

**Cette population ne comprend pas:**

1/ Les Suisses qui ne sont qu'en séjour dans le canton

2/ Les étrangers saisonniers, requérants d'asile ou détenteur d'un permis de courte durée et les fonctionnaires internationaux.

Population *	1995	2001	2005	2008	2010	Var 95-10	Var 01-10	Var 05-10
<b>Suisse</b>	<b>7'062'354</b>	<b>7'255'653</b>	<b>7'459'128</b>	<b>7'701'856</b>	<b>7'870'134</b>	<b>11.4%</b>	<b>8.5%</b>	<b>5.5%</b>
<b>Canton de Vaud</b>	<b>605'677</b>	<b>624'980</b>	<b>654'093</b>	<b>688'245</b>	<b>717'759</b>	<b>18.5%</b>	<b>14.8%</b>	<b>9.7%</b>
<b>Canton du Valais</b>	<b>271'291</b>	<b>278'419</b>	<b>291'575</b>	<b>303'241</b>	<b>312'684</b>	<b>15.3%</b>	<b>12.3%</b>	<b>7.2%</b>
<b>Chablais Agglo</b>	<b>36'563</b>	<b>37'696</b>	<b>40'421</b>	<b>42'683</b>	<b>44'329</b>	<b>21.2%</b>	<b>17.6%</b>	<b>9.7%</b>
part VD	16'364	16'258	17'242	18'169	18'992	16.1%	16.8%	10.1%
part VS	20'199	21'438	23'179	24'514	25'337	25.4%	18.2%	9.3%
Aigle	7'732	7'523	7'995	8'507	9'084	17.5%	20.7%	13.6%
Bex	5'609	5'612	5'978	6'207	6'414	14.4%	14.3%	7.3%
Ollon 1/2	3'023	3'123	3'269	3'455	3'494	15.6%	11.9%	6.9%
Collombey-Muraz	4'833	5'818	6'324	6'720	7'276	50.5%	25.1%	15.1%
Monthey	13'960	14'257	15'476	16'302	16'408	17.5%	15.1%	6.0%
Massongex	1'406	1'363	1'379	1'492	1'653	17.6%	21.3%	19.9%

Variations annuelles	Var 95-01	Var 01-05	Var 05-08	Var 08-10	Var 95-10	Var 01-10	Var 05-10
<b>Suisse</b>	<b>32'217</b>	<b>50'869</b>	<b>80'909</b>	<b>84'139</b>	<b>53'852</b>	<b>68'276</b>	<b>82'201</b>
<b>Canton de Vaud</b>	<b>3'217</b>	<b>7'278</b>	<b>11'384</b>	<b>14'757</b>	<b>7'472</b>	<b>10'309</b>	<b>12'733</b>
<b>Canton du Valais</b>	<b>1'188</b>	<b>3'289</b>	<b>3'889</b>	<b>4'722</b>	<b>2'760</b>	<b>3'807</b>	<b>4'222</b>
<b>Chablais Agglo</b>	<b>189</b>	<b>681</b>	<b>754</b>	<b>823</b>	<b>518</b>	<b>737</b>	<b>782</b>
part VD	-18	246	309	412	175	304	350
part VS	207	435	445	412	343	433	432
Aigle	-35	118	171	289	90	173	218
Bex	1	92	76	104	54	89	87
Ollon 1/5	17	37	62	20	31	41	45
Collombey-Muraz	164	127	132	278	163	162	190
Monthey	50	305	275	53	163	239	186
Massongex	-7	4	38	81	16	32	55

Var. annuelles %	Var 95-01	Var 01-05	Var 05-08	Var 08-10	Var 95-10	Var 01-10	Var 05-10
<b>Suisse</b>	<b>0.5%</b>	<b>0.7%</b>	<b>1.1%</b>	<b>1.1%</b>	<b>0.7%</b>	<b>0.9%</b>	<b>1.1%</b>
<b>Canton de Vaud</b>	<b>0.5%</b>	<b>1.1%</b>	<b>1.7%</b>	<b>2.1%</b>	<b>1.1%</b>	<b>1.5%</b>	<b>1.9%</b>
<b>Canton du Valais</b>	<b>0.4%</b>	<b>1.2%</b>	<b>1.3%</b>	<b>1.5%</b>	<b>1.0%</b>	<b>1.3%</b>	<b>1.4%</b>
<b>Chablais Agglo</b>	<b>0.5%</b>	<b>1.8%</b>	<b>1.8%</b>	<b>1.9%</b>	<b>1.3%</b>	<b>1.8%</b>	<b>1.9%</b>
part VD	-0.1%	1.5%	1.8%	2.2%	1.0%	1.7%	2.0%
part VS	1.0%	2.0%	1.9%	1.7%	1.5%	1.9%	1.8%
Aigle	-0.5%	1.5%	2.1%	3.3%	1.1%	2.1%	2.6%
Bex	0.0%	1.6%	1.3%	1.7%	0.9%	1.5%	1.4%
Ollon 1/5	0.5%	1.1%	1.9%	0.6%	1.0%	1.3%	1.3%
Collombey-Muraz	3.1%	2.1%	2.0%	4.1%	2.8%	2.5%	2.8%
Monthey	0.4%	2.1%	1.7%	0.3%	1.1%	1.6%	1.2%
Massongex	-0.5%	0.3%	2.7%	5.3%	1.1%	2.2%	3.7%

\* Population résidante permanente (état au 31.12)  
 Source : OFS (communes, OCS-VS et SCRIS-VD pour 2010)

### 2.3.2 Bases des hypothèses

#### Construction des hypothèses

Plusieurs hypothèses de croissance ont été appliquées au périmètre de l'agglomération, afin de définir celle à retenir pour le projet.

Il s'agit des hypothèses suivantes :

- 3 scénarios "OFS", voir ci-dessous.
- Application des trends cantonaux "5 ans" et "9 ans" (2005-2010 et 2001-2010). Les trends cantonaux correspondent à la moyenne de la croissance des deux cantons, pour la période donnée.
- Application des trends de l'agglomération "5 ans" et "9 ans" (2005-2010 et 2001-2010). Les trends de l'agglomération correspondent à la croissance dans le territoire de l'agglomération, pour la période donnée.

#### Hypothèses OFS

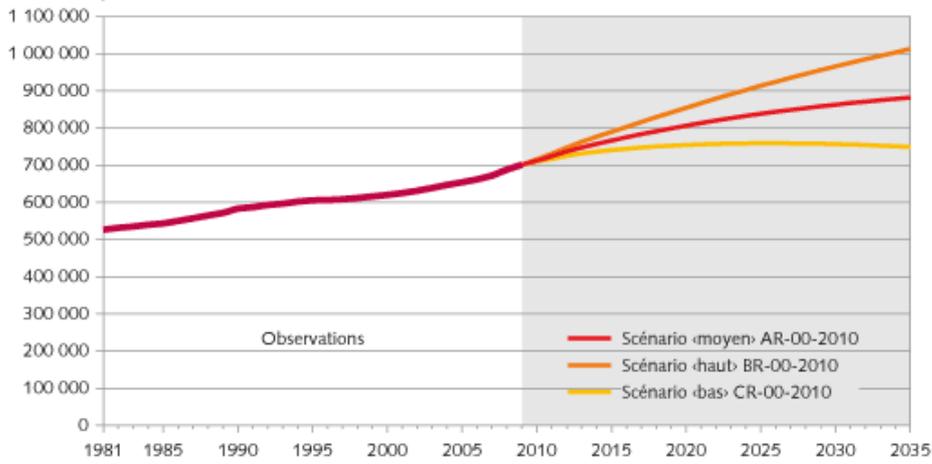
L'Office fédéral de la statistique (OFS) propose des scénarios d'évolution démographique par canton, à savoir un scénario "moyen", un scénario "haut" et un "bas". Les scénarios "haut" et "bas" marquent les limites supérieure et inférieure des évolutions démographiques plausibles, le scénario "moyen" étant décrit comme le scénario paraissant le plus probable. A noter que seul le scénario "haut" ne prévoit pas de tassement de la croissance pour la période 2025-2035. Dans le projet les moyennes des deux cantons ont été retenues.

<b>Bas</b>	<b>2010</b>	<b>var. ann.</b>	<b>2025</b>	<b>var. ann.</b>	<b>2035</b>
Vaud	712'664	0.42%	759'259	-0.13%	749'141
Valais	310'764	0.06%	313'386	-0.36%	302'343
Moyenne VD-VS		0.24%		-0.25%	
<b>Moyen</b>	<b>2010</b>	<b>var. ann.</b>	<b>2025</b>	<b>var. ann.</b>	<b>2035</b>
Vaud	712'664	1.64%	913'798	-0.35%	882'132
Valais	310'764	0.96%	359'292	-0.46%	343'126
Moyenne VD-VS		1.30%		-0.41%	
<b>Haut</b>	<b>2010</b>	<b>var. ann.</b>	<b>2025</b>	<b>var. ann.</b>	<b>2035</b>
Vaud	715'656	1.62%	913'798	1.03%	1'013'010
Valais	311'661	0.94%	359'292	0.61%	382'047
Moyenne VD-VS		1.28%		0.82%	

*Les trois scénarios OFS (2010).*

### Evolution de la population résidente permanente Canton de Vaud

Nombre de personnes, selon les trois scénarios de base à la fin de l'année

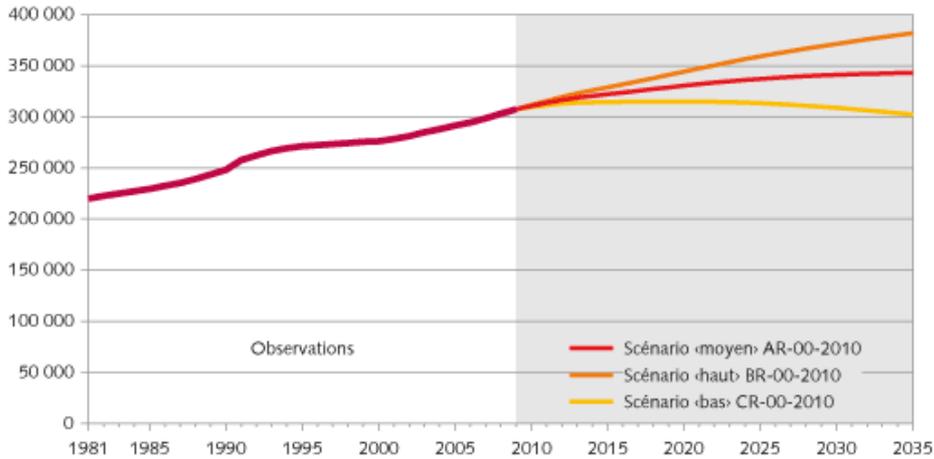


Source: SCENARIO

© OFS

### Evolution de la population résidente permanente Canton du Valais

Nombre de personnes, selon les trois scénarios de base à la fin de l'année



Source: SCENARIO

© OFS

### 2.3.3 Hypothèses de croissance 2025

#### Hypothèses d'évolution OFS et tendances, horizon 2025

Les trois premières hypothèses appliquent les scénarios OFS (A, B, et C).

Les deux hypothèses suivantes extrapolent la population à 2025 en appliquant la moyenne des taux annuels cantonaux de croissance de la population sur la période donnée.

Les trois dernières hypothèses extrapolent la population à 2025 en appliquant le taux annuels de croissance de la population de l'agglomération sur la période donnée.

	Population 2010	taux annuel	Différence	Population 2025
OFS A (bas)	44'329	0.24%	<b>1'614</b>	45'943
OFS B (moyen)	44'329	1.30%	<b>9'502</b>	53'831
OFS C (haut)	44'329	1.28%	<b>9'317</b>	53'646
Tendance cantonale VD-VS 2001-2010	44'329	1.42%	<b>10'472</b>	54'801
Tendance cantonale VD-VS 2005-2010	44'329	1.64%	<b>12'262</b>	56'591
Tendance Agglo 1995-2010	44'329	1.29%	<b>9'416</b>	53'745
Tendance Agglo 2001-2010	44'329	1.82%	<b>13'749</b>	58'078
Tendance Agglo 2005-2010	44'329	1.86%	<b>14'141</b>	58'470

### 2.3.4 Hypothèses de croissance 2035

#### Hypothèses d'évolution OFS et trends, horizon 2035, "sans tassement"

Pour l'horizon 2035, les scénarios OFS sont appliqués. Les tendances identiques à la période 2010-2025 sont appliquées.

	Population 2010	taux annuel	Différence	Population 2025	taux annuel	Différence	Population 2035
OFS A (bas)	44'329	0.24%	<b>1'614</b>	45'943	-0.25%	<b>-1'121</b>	44'821
OFS B (moyen)	44'329	1.30%	<b>9'502</b>	53'831	-0.41%	<b>-2'153</b>	51'678
OFS C (haut)	44'329	1.28%	<b>9'317</b>	53'646	0.82%	<b>4'558</b>	58'204
Tendance cantonale VD-VS 2001-2010	44'329	1.42%	<b>10'472</b>	54'801	1.42%	<b>8'323</b>	63'124
Tendance cantonale VD-VS 2005-2010	44'329	1.64%	<b>12'262</b>	56'591	1.64%	<b>10'006</b>	66'597
Tendance Agglo 1995-2010	44'329	1.29%	<b>9'416</b>	53'745	1.29%	<b>7'364</b>	61'108
Tendance Agglo 2001-2010	44'329	1.82%	<b>13'749</b>	58'078	1.82%	<b>11'460</b>	69'538
Tendance Agglo 2005-2010	44'329	1.86%	<b>14'141</b>	58'470	1.86%	<b>11'853</b>	70'322

#### Hypothèses d'évolution OFS et trends, horizon 2035, "avec tassement"

Pour tenir compte du tassement de la population supposé par l'OFS, une réduction de l'augmentation a été appliquée aux hypothèses suivantes (croissance période 2025-2035 diminuée de moitié).

	Population 2010	taux annuel	Différence	Population 2025	taux annuel	Différence	Population 2035
OFS A (bas)	44'329	0.24%	<b>1'614</b>	45'943	-0.25%	<b>-1'121</b>	44'821
OFS B (moyen)	44'329	1.30%	<b>9'502</b>	53'831	-0.41%	<b>-2'153</b>	51'678
OFS C (haut)	44'329	1.28%	<b>9'317</b>	53'646	0.82%	<b>4'558</b>	58'204
Tendance cantonale VD-VS 2001-2010	44'329	1.42%	<b>10'472</b>	54'801	0.71%	<b>4'029</b>	58'830
Tendance cantonale VD-VS 2005-2010	44'329	1.64%	<b>12'262</b>	56'591	0.82%	<b>4'820</b>	61'411
Tendance Agglo 1995-2010	44'329	1.29%	<b>9'416</b>	53'745	0.65%	<b>3'575</b>	57'320
Tendance Agglo 2001-2010	44'329	1.82%	<b>13'749</b>	58'078	0.91%	<b>5'498</b>	63'576
Tendance Agglo 2005-2010	44'329	1.86%	<b>14'141</b>	58'470	0.93%	<b>5'680</b>	64'150

### 2.3.5 Comparaison entre hypothèses

Le graphique ci-dessous permet de visualiser les écarts entre les différents scénarios. Pour l'horizon 2025, les écarts sont déjà très importants : ils varient entre 46'000 et 58'000 habitants. Ils s'accroissent évidemment encore pour l'horizon 2035 : ils varient entre 45'000 et 70'000. On remarque par ailleurs que le scénario "tendance" le plus bas correspond au scénario OFS "haut". Il s'agit de l'hypothèse basée sur la moyenne de croissance des cantons au cours des 15 dernières années.

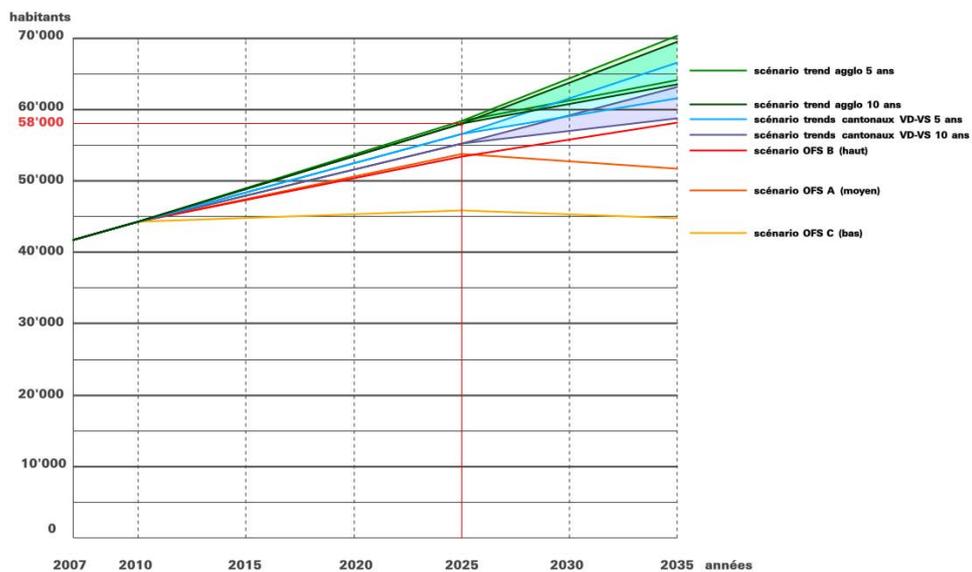
### 2.3.6 Hypothèse retenue

Pour l'horizon 2025, l'hypothèse d'une augmentation de la population de **14'000** habitants menant à **58'000** est retenue. Cette hypothèse représente l'application de la tendance observée dans l'agglomération au cours des 9 dernières années. Elle est logiquement supérieure aux scénarios basés sur les tendances cantonales, en effet, il s'agit de compter sur une dynamique plus importante dans les agglomérations que dans les autres territoires cantonaux. Tant les planifications cantonales (Plans directeurs cantonaux) que celle de l'agglomération appuient cette dynamique.

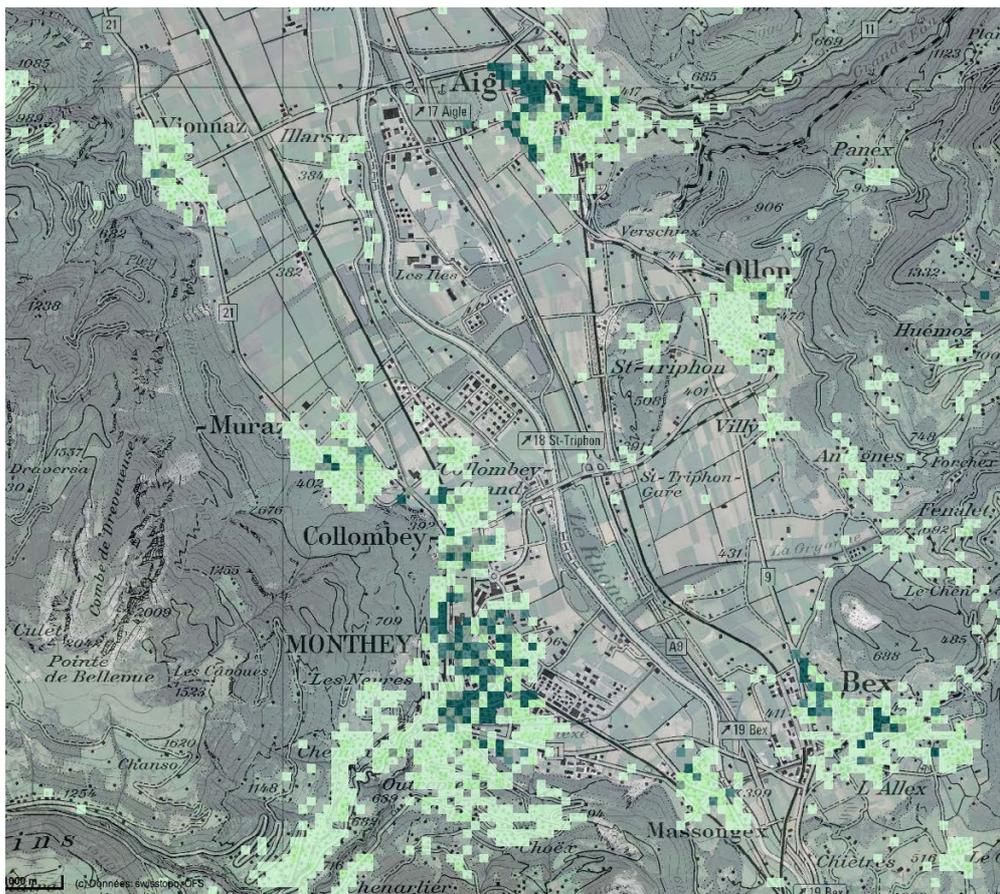
Par ailleurs, dans le cadre du Projet d'agglomération, la détermination précise de cette valeur de référence est à relativiser. En effet :

- > une "erreur" d'estimation de la croissance de 1'000 habitants est "rattrapée" dans l'année, ce qui n'est pas significatif sur une prévision à 15 ans.
- > pour la plupart des hypothèses "tendance" cette valeur serait de toute manière dépassée avant 2030.
- > ce n'est que dans le scénario "tendance" le plus bas cette valeur n'est atteinte qu'en 2035.

**Evolution de la population résidante permanente  
Selon les scénarios**



### 2.3.7 Répartition des habitants et densités



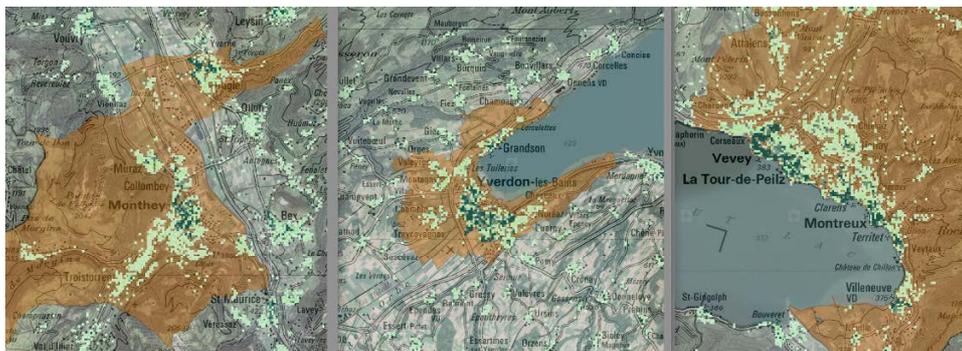
**Légende**

- > 80 habitants par ha
- 60 - 80 habitants par ha
- 40 - 60 habitants par ha
- 20 - 40 habitants par ha
- 5 - 20 habitants par ha

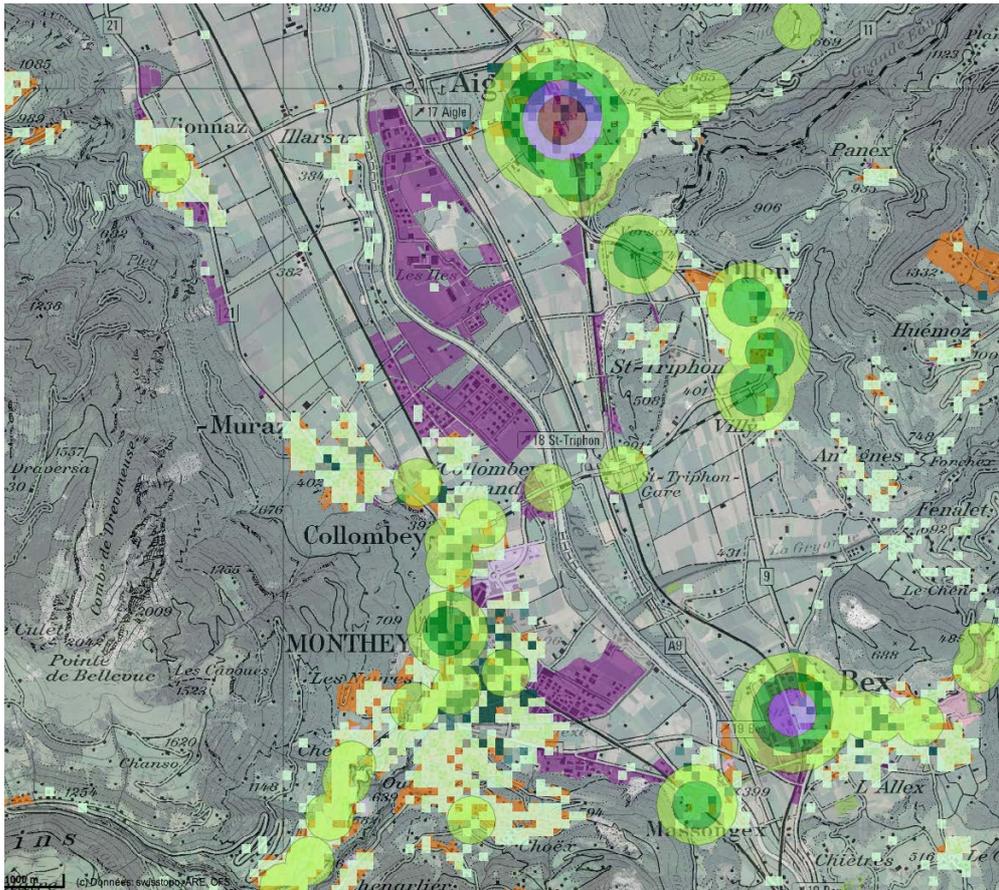
source : <http://map.are.admin.ch/>

La carte ci-dessus présente les densités de population à l'hectare (valeurs 2000). On constate une prédominance de secteurs présentant une densité inférieure à 20 habitants par ha, peu compatibles avec un usage économe du sol ou la mise en place de transports publics performants. On distingue par contre bien les centres villes de Monthey et d'Aigle, comme des secteurs comportant des densités plus élevées.

A titre de comparaison sont présentées ci-dessous, à la même échelle, les agglomérations du Chablais, d'Yverdon-les-Bains et de la Riviera. Cette comparaison avec des agglomérations de taille similaire met en évidence la faible étendue des secteurs présentant une densité supérieure à 60 habitants par ha. Or, une telle densité est celle qui devrait au minimum être visée par toute nouvelle urbanisation au sens du plan directeur cantonal vaudois.



### 2.3.8 Desserte en transports publics habitants



**Légende**

- Zones d'habitation
- Zones d'activité
- Zones mixtes
- Zones centrales
- Zones d'utilité publique
- Zones de tourisme et de loisirs
- Zones de protection des sites (construits)
- Zones à bâtir soumise à des restrictions
- Zones à bâtir spéciales
- Zones de transport (à l'intérieur de la zone à bâtir)
- Zones à bâtir combinées

source : <http://map.are.admin.ch/>

La carte ci-dessus présente les densités d'habitants à l'hectare (valeurs 2000), les zones à bâtir et le niveau de desserte en transports publics de l'agglomération.

On peut constater :

- > En général, sur le territoire vaudois de l'agglomération, la répartition des densités en habitants est en adéquation avec la qualité de la desserte en transports publics.
- > Le centre ville de Bex, éloigné de la gare, est par contre mal desservi.
- > A Monthey, seuls les abords de la gare AOMC bénéficient d'une desserte satisfaisante.
- > Massongex bénéficie également d'une desserte satisfaisante.
- > Les autres secteurs habités de la partie valaisanne de l'agglomération sont mal ou pas desservis par les transports publics.

### 2.3.9 Réserves de capacités pour l'habitat

Voir également plan et tableau en annexe 3.

#### Situation :

- > En 2010, la population de l'agglomération atteint 44'500 habitants. Le scénario de croissance retenu pour le projet d'agglomération prévoit une augmentation de 14'000 habitants à l'horizon 2025. Le projet doit ainsi répondre à l'accueil de ces nouveaux habitants.
- > Les plans de zones légalisés offrent, sur la base des règlements en vigueur, une capacité d'environ 8'500 habitants sur une surface d'environ 105 ha. Cette valeur est calculée sur la base d'une analyse des terrains libres, en fonction d'une analyse sommaire offerte par les plans de zones des communes.
- > Cette valeur est ainsi nettement en dessous des besoins établis à 14'000 habitants. Ce constat pourrait indiquer un besoin de nouvelles zones à bâtir. Toutefois cette estimation est faite sur la base des zones en vigueur, dont les densités sont souvent relativement basses.
- > Avec des densités adaptées, cette surface est suffisante pour répondre aux besoins mentionnés.

#### Estimation sommaire des capacités existantes (avant projet)

(sans les zones d'activités)

Résumé des capacités	surface de terrain libre		EQHE	Hab.	Empl.
Aigle	135'500	m <sup>2</sup>	1'200	1'100	80
Ollon	151'000	m <sup>2</sup>	800	800	30
Bex	210'000	m <sup>2</sup>	1'500	1'400	90
Collombey-M.	265'000	m <sup>2</sup>	3'000	3'000	0
Monthey	295'000	m <sup>2</sup>	2'000	1'800	150
Massongex	37'000	m <sup>2</sup>	200	200	30
<b>Total</b>	<b>1'093'500</b>		<b>8'700</b>	<b>8'300</b>	<b>380</b>

EQHE : équivalents emplois-habitants

Voir également plan et tableau détaillé en annexe 3.

Le tableau ci-dessus présente les capacités disponibles par commune. Elles sont calculées sur la base de la méthode décrite dans le plan directeur cantonal vaudois qui comprend des taux de correction permettant de prendre en compte la thésaurisation ainsi que les surfaces d'équipement.

- > Certaines zones considérées dans le tableau sont des zones d'habitat individuel présentant des entités de grande surface, dont l'affectation peut être modifiée vers une densité plus élevée.
- > Des terrains en friche, libres ou sous-utilisés, constituent une réserve d'environ 50 ha. Ces terrains sont souvent situés dans des secteurs compatibles avec l'habitat. Ainsi leur affectation à des projets d'habitat peut éviter de recourir à l'étalement urbain.
- > Des possibilités de densification du tissu bâti existent également.

**Tendances :**

- > L'occupation par de l'habitat individuel ou des projets peu denses conduit à une consommation rapide du sol menant soit à un blocage du développement ou, plus probablement, à une poursuite de l'étalement urbain.
- > Une pression vers l'étalement pour répondre à un besoin de projets facilement réalisables est toujours présente.
- > Des démarches de densification du tissu bâti sont en cours. Leur complexité peut être un frein à leur développement, en particulier avec l'existence d'une offre en terrains facilement disponibles.

**Enjeux :**

- > Il s'agit de répondre à la croissance de la population, sans procéder à un étalement de l'urbanisation (sans créer de nouvelles zones à bâtir).
- > Les zones disponibles, en raison des densités admises aujourd'hui, ne permettent aujourd'hui pas l'accueil des 14'000 habitants visés, par contre l'augmentation des densités admises sur les terrains en zone à bâtir, l'utilisation de terrains libres ou en friche, la densification peuvent permettre de répondre à la croissance.



*Site Giovanola en friche*

## 2.4 Emplois et activités

### 2.4.1 Types et nombre d'emplois

#### Evolution du nombre d'emplois

- > La répartition spatiale des emplois est identique à celle des habitants. Les deux communes urbaines de Monthey et d'Aigle sont les principaux pôles pour l'emploi, suivies des communes de Collombey-Muraz et de Bex.
- > L'évolution des emplois entre 2001 et 2008, montre une croissance en matière d'emplois à l'échelle de l'agglomération de l'ordre de 220 emplois/an pour la période 2001-2005 et qui s'intensifie à 430 emplois/an pour la période de 2005-2008.
- > En se basant sur les tendances on peut estimer la croissance des emplois. Ainsi selon que l'on applique le trend 2005-2008, avec une croissance annuelle de 2.4 % on obtient une croissance de 8'400 emplois sur la période 2010-2025. En appliquant le trend 2001-2008, soit une croissance moyenne de 1.8 %, cette valeur tombe à 5'800 emplois. Une valeur moyenne conduirait à une augmentation de 7'100 emplois.

#### Rapport entre emplois et habitants

Les valeurs des tableaux ci-dessous montrent l'évolution de la part emplois/habitants ainsi que l'évolution par secteur économique et par canton.

- > Jusqu'en 2005, on constate une lente érosion de la part emplois/habitants. Elle s'explique par une tendance générale en Suisse ainsi que du fait d'une dépendance croissante au bassin d'emplois que constitue l'arc lémanique. La valeur de la part emplois/habitants passe ainsi progressivement de 48.4 % en 1995, 44.6 % en 2001 pour atteindre 43.8 % en 2005.
- > Au cours de la période 2005-2008, une inversion de cette tendance s'est produite, la valeur de la part emplois/habitants passe ainsi à 44.5 %. En effet, la croissance annuelle du nombre d'emplois au cours de cette période a été de 2.4 %, alors que celle des habitants a été de 1.8 %. Cette inversion s'explique notamment par une augmentation du nombre de frontaliers venant travailler dans l'agglomération. La tendance au pendularisme vers l'arc lémanique se poursuit par contre certainement en parallèle.
- > Pour garantir la vocation du pôle économique de l'agglomération, cette tendance doit se confirmer. Le nombre d'emplois doit ainsi progresser plus fortement que celui des habitants. Ainsi pour une augmentation de la population de 14'000 habitants, le nombre de nouveaux emplois doit être de 6'000 pour une stagnation de la part emplois/habitants (correspond à une évolution des emplois selon le trend 2001-2008). Une option plus ambitieuse serait de viser une augmentation d'environ 7'000 emplois, ce qui correspond à une moyenne entre le trend 2001-2008 et celui de 2005-2008.

		Habitants	hab/emplois	Emplois
<b>1995</b>		<b>36'563</b>	<b>48.4%</b>	<b>17'708</b>
<b>2001</b>	Aigle	7'523	51.7%	3'887
	Bex	5'612	39.6%	2'221
	Ollon 1/2	3'123	13.4%	417
	Collombey-Muraz	5'818	26.7%	1'556
	Monthey	14'257	59.2%	8'442
	Massongex	1'363	20.6%	281
	<b>TOTAL</b>	<b>37'696</b>	<b>44.6%</b>	<b>16'804</b>
<b>2005</b>	Aigle	7'995	54.4%	4'351
	Bex	5'978	34.8%	2'080
	Ollon 1/2	3'269	11.6%	379
	Collombey-Muraz	6'324	35.2%	2'229
	Monthey	15'476	54.2%	8'390
	Massongex	1'379	18.6%	256
	<b>TOTAL</b>	<b>40'421</b>	<b>43.8%</b>	<b>17'685</b>
<b>2008</b>	Aigle	8'507	55.1%	4'684
	Bex	6'207	34.4%	2'137
	Ollon 1/2	3'455	12.1%	419
	Collombey-Muraz	6'720	38.4%	2'580
	Monthey	16'302	54.7%	8'910
	Massongex	1'492	16.7%	249
	<b>TOTAL</b>	<b>42'683</b>	<b>44.5%</b>	<b>18'979</b>

Evolution de la répartition des emplois par secteur

Voir également branches économiques en annexe 2.

- > En comparaison nationale, le secteur secondaire est plus présent dans le Chablais. Toutefois, une tertiarisation plus forte que dans le reste du pays tend à estomper cette différence.
- > Pour la période 2005-2008, tous secteurs confondus, la croissance des emplois de l'agglomération est comparable à la moyenne suisse.
- > Du point de vue des différents secteurs, au cours de la période 2005-2008 :
  - Le secteur primaire est globalement à la baisse, trahissant la baisse du nombre des exploitations au profit d'un accroissement de leur taille. Elle est comparable à ce qui se passe en Suisse et a conduit dans l'agglomération à une baisse de 60 emplois sur 770.
  - La croissance dans le secteur secondaire est légèrement plus basse dans l'agglomération en comparaison suisse. L'augmentation de 325 emplois est majoritairement due aux emplois dans le secteur de la construction (+205 emplois). Dans ce secteur, la croissance est nettement supérieure à la moyenne suisse. L'industrie manufacturière est l'autre branche responsable de la hausse du nombre d'emplois dans la secondaire (+137 emplois), la croissance dans cette branche est toutefois inférieure à la situation en Suisse.
  - L'agglomération se distingue fortement de la moyenne suisse dans le secteur tertiaire. Elle s'est élevée de 19.5 % au cours de cette période alors qu'elle était de 10.6 % en Suisse. En trois ans, 1028 emplois ont été créés dans ce secteur (+ 2052, pour la période 2001-2008) Ces emplois se répartissent sur plusieurs branches sans que l'une d'elles ne se démarque réellement, ce qui conduit à une diversification du tissu économique.
- > Le commerce a vu une forte croissance au cours de la période 2001-2005 (+ 200 emplois). Ce processus s'est par contre légèrement atténué par la suite, alors qu'en moyenne nationale, c'est l'effet inverse qui s'est observé.
- > L'agglomération est en retrait par rapport à la Suisse dans certaines branches, en particulier dans l'information et la communication, ainsi que dans les activités spécialisées, scientifiques et techniques. Toutefois, pour ces deux branches, on observe dans l'agglomération un processus de rattrapage. Elles ont connu une augmentation de 314 emplois au cours de la période 2001-2008, menant à un total de 1015 emplois.
- > L'agglomération est par contre nettement en retrait par rapport à la Suisse dans les activités financières et d'assurances. Elle le reste avec seulement 20 emplois créés en 7 ans, menant à un total de 316 emplois.
- > En appliquant la moyenne des tendances 2001-2008 et 2005-2008, l'évolution par secteur pour la période 2010-2025 serait la suivante : primaire : - 200 emplois / secondaire + 1'800 emplois / tertiaire : + 5'400 emplois.

	2001	Primaire	Second.	Tertiaire	2005	Primaire	Second.	Tertiaire	2008	Primaire	Second.	Tertiaire
<b>Suisse</b>	<b>3'897'090</b>	<b>212'783</b>	<b>1'012'449</b>	<b>2'671'858</b>	<b>3'904'378</b>	<b>188'679</b>	<b>983'107</b>	<b>2'732'592</b>	<b>4'192'645</b>	<b>175'808</b>	<b>1'061'643</b>	<b>2'955'194</b>
<b>Chablais Agglo</b>	<b>16'804</b>	821	6'455	9'529	<b>17'685</b>	769	6'364	10'552	<b>18'979</b>	709	6'689	11'581
part VD	<b>6'525</b>	636	1'745	4'145	<b>6'810</b>	556	1'833	4'421	<b>7'240</b>	535	2'039	4'666
part VS	<b>10'279</b>	185	4'710	5'384	<b>10'875</b>	213	4'531	6'131	<b>11'739</b>	174	4'650	6'915
<b>Aigle</b>	<b>3'887</b>	257	927	2'703	<b>4'351</b>	255	1'062	3'034	<b>4'684</b>	257	1'236	3'191
<b>Bex</b>	<b>2'221</b>	322	764	1'135	<b>2'080</b>	251	719	1'110	<b>2'137</b>	234	746	1'157
<b>Ollon 1/5</b>	<b>417</b>	57	54	307	<b>379</b>	50	52	277	<b>419</b>	44	57	318
<b>Collombey-Muraz</b>	<b>1'556</b>	89	799	668	<b>2'229</b>	95	1'002	1'132	<b>2'580</b>	110	1'128	1'342
<b>Monthey</b>	<b>8'442</b>	66	3'772	4'604	<b>8'390</b>	94	3'410	4'886	<b>8'910</b>	37	3'420	5'453
<b>Massongex</b>	<b>281</b>	30	139	112	<b>256</b>	24	119	113	<b>249</b>	27	102	120

VAR. ANNUELLES	Var 01-05	Primaire	Second.	Tertiaire	Var 01-08	Primaire	Second.	Tertiaire	Var 05-08	Primaire	Second.	Tertiaire
<b>Suisse</b>	<b>1'822</b>	-6'026	-7'336	15'184	<b>42'222</b>	-5'282	7'028	40'477	<b>96'089</b>	-4'290	26'179	74'201
<b>Chablais Agglo</b>	<b>220</b>	-13	-23	256	<b>311</b>	-16	34	293	<b>431</b>	-20	108	343
part VD	<b>71</b>	-20	22	69	<b>102</b>	-14	42	74	<b>143</b>	-7	69	81
part VS	<b>149</b>	7	-45	187	<b>209</b>	-2	-9	219	<b>288</b>	-13	40	261
<b>Aigle</b>	<b>116</b>	-1	34	83	<b>114</b>	0	44	70	<b>111</b>	1	58	52
<b>Bex</b>	<b>-35</b>	-18	-11	-6	<b>-12</b>	-13	-3	3	<b>19</b>	-6	9	16
<b>Ollon 1/5</b>	<b>-9</b>	-2	0	-7	<b>0</b>	-2	1	2	<b>13</b>	-2	2	13
<b>Collombey-Muraz</b>	<b>168</b>	2	51	116	<b>146</b>	3	47	96	<b>117</b>	5	42	70
<b>Monthey</b>	<b>-13</b>	7	-91	71	<b>67</b>	-4	-50	121	<b>173</b>	-19	3	189
<b>Massongex</b>	<b>-6</b>	-2	-5	0	<b>-5</b>	0	-5	1	<b>-2</b>	1	-6	2

Nouveaux emplois				Agglo	<b>327</b>		<b>10.3%</b>	<b>89.7%</b>	<b>451</b>		24.0%	76.0%
Répartition en secteurs				VD	116		36.2%	63.8%	150		45.8%	54.2%
				VS	219			100.0%	301		13.2%	86.8%

VAR. ANNUELLES %	Var 01-05	Primaire	Second.	Tertiaire	Var 01-08	Primaire	Second.	Tertiaire	Var 05-08	Primaire	Second.	Tertiaire
<b>Suisse</b>	<b>0.0%</b>	-3.0%	-0.7%	0.6%	<b>1.0%</b>	-2.7%	0.7%	1.5%	<b>2.4%</b>	-2.3%	2.6%	2.6%
<b>Chablais Agglo</b>	<b>1.3%</b>	-1.6%	-0.4%	2.6%	<b>1.8%</b>	-2.1%	0.5%	2.8%	<b>2.4%</b>	-2.6%	1.7%	3.1%
part VD	1.1%	-3.3%	1.2%	1.6%	1.5%	-2.4%	2.3%	1.7%	2.1%	-1.2%	3.6%	1.8%
part VS	1.4%	3.6%	-1.0%	3.3%	1.9%	-0.9%	-0.2%	3.6%	2.6%	-6.5%	0.9%	4.1%
<b>Aigle</b>	<b>2.9%</b>	-0.2%	3.5%	2.9%	<b>2.7%</b>	0.0%	4.2%	2.4%	<b>2.5%</b>	0.3%	5.2%	1.7%
<b>Bex</b>	<b>-1.6%</b>	-6.0%	-1.5%	-0.6%	<b>-0.5%</b>	-4.5%	-0.3%	0.3%	<b>0.9%</b>	-2.3%	1.2%	1.4%
<b>Ollon 1/5</b>	<b>-2.3%</b>	-3.2%	-0.6%	-2.5%	<b>0.1%</b>	-3.5%	1.0%	0.5%	<b>3.4%</b>	-3.8%	3.1%	4.6%
<b>Collombey-Muraz</b>	<b>9.4%</b>	1.6%	5.8%	14.1%	<b>7.5%</b>	3.1%	5.0%	10.5%	<b>5.0%</b>	5.0%	4.0%	5.8%
<b>Monthey</b>	<b>-0.2%</b>	9.2%	-2.5%	1.5%	<b>0.8%</b>	-7.9%	-1.4%	2.4%	<b>2.0%</b>	-26.7%	0.1%	3.7%
<b>Massongex</b>	<b>-2.3%</b>	-5.4%	-3.8%	0.2%	<b>-1.7%</b>	-1.5%	-4.3%	1.0%	<b>-0.9%</b>	4.0%	-5.0%	2.0%
<b>2025 Tendence</b>	<b>T moyen</b>	Primaire	Second.	Tertiaire	<b>T 01-08</b>	Primaire	Second.	Tertiaire	<b>T 05-08</b>	Primaire	Second.	Tertiaire
<b>2008 Agglo</b>	<b>18'979</b>	709	6'689	11'581	<b>18'979</b>	709	6'689	11'581	<b>18'979</b>	709	6'689	11'581
part VD	7'240	535	2'039	4'666	7'240	535	2'039	4'666	7'240	535	2'039	4'666
part VS	11'739	174	4'650	6'915	11'739	174	4'650	6'915	11'739	174	4'650	6'915
Nouveaux emplois												
Estimation VD			40%	60%			40%	60%			40%	60%
Estimation VS			15%	85%			15%	85%			15%	85%
<b>estim. 2010</b>	<b>19'772</b>	676			<b>19'651</b>	680			<b>19'894</b>	672		
part VD	7'543	510			7'496	513			7'589	507		
part VS	12'229	166			12'154	167			12'305	165		
<b>2025</b>	<b>26'877</b>	473			<b>25'507</b>	498			<b>28'316</b>	450		
part VD	10'253	357			9'730	376			10'802	339		
part VS	16'624	116			15'776	122			17'514	110		
<b>Diff. 2010-2025</b>	<b>7'105</b>	-203	1'812	5'496	<b>5'856</b>	-183	1'499	4'540	<b>8'422</b>	-223	2'142	6'503
part VD	2'710	-153	1'145	1'718	2'234	-138	949	1'423	3'213	-168	1'352	2'029
part VS	4'394	-50	667	3'778	3'622	-45	550	3'117	5'209	-55	790	4'474

### Perspectives et besoins territoriaux

- > Globalement la tendance s'oriente clairement vers une tertiarisation. Les emplois tertiaires créés sont pour une grande partie à localiser dans des contextes urbains. A cette fin des pôles de développement, mixtes, centraux et bien desservis par les transports publics, doivent constituer les sites d'implantation privilégiés pour des entreprises de ce secteur d'activité. Une partie du tertiaire est lié à l'industrie ou la construction. Ces emplois ne sont ainsi pas des emplois tertiaires urbains et ont besoin de se localiser à l'extérieur des centres.
- > Malgré cette tertiarisation, le secteur secondaire reste bien représenté dans l'agglomération et constitue une orientation de développement pour laquelle il s'agit de trouver un contexte propice. Par ailleurs, compte tenu de la rareté des terrains destinés à ce type d'activités sur l'arc lémanique, l'agglomération peut se profiler dans l'accueil d'entreprises de cette catégorie. Il peut en particulier s'agir d'entreprises cherchant à se relocaliser suite aux mutations urbaines en cours, par exemple dans l'Ouest lausannois. Ainsi, l'offre en zones artisanales et industrielles doit être maintenue. Il s'agit par contre de définir les vocations des différents sites, notamment en application de la méthode "ABC". Cette orientation est d'autant plus intéressante que des surfaces très importantes sont disponibles.
- > Le développement récent des activités commerciales (ayant entraîné une augmentation non négligeable du nombre d'emplois) s'est fait pour l'essentiel hors des centres, en périphérie. Or, dans l'avenir il s'agit de privilégier à nouveaux les centres urbains pour le commerce. Cette orientation peut notamment se réaliser par une stratégie d'accompagnement des enseignes vers des sites appropriés.
- > Le site de Tamoil et le site chimique de Monthey constituent des cas particuliers. Pour faire face à leurs besoins futurs et afin de garantir un environnement sécurisé à même de répondre à leurs besoins spécifiques, ces sites comprennent des réserves et des dégagements importants qui doivent être maintenus.
- > L'agglomération est à même d'offrir des terrains propres à des implantations nécessitant de très grandes surfaces d'un seul tenant. De tels terrains sont rares et peuvent de ce fait représenter une opportunité pour des projets d'intérêt stratégique, à l'échelle de la région, des cantons et de la Suisse.

## 2.4.2 Zones d'activités

Voir également plan et tableau en annexe 3.

### Situation :

- > La constitution d'un pôle industriel dès les années 1950 a débouché sur la planification de grandes surfaces industrielles.
- > L'agglomération dispose ainsi aujourd'hui d'une réserve de plus de 200 ha en zones d'activités. Pour l'essentiel il s'agit de trois surfaces d'un seul tenant avoisinant chacune 40 à 50 ha (situées sur la commune d'Aigle et de Collombey-Muraz, aux abords du Rhône).
- > Compte tenu de la tertiarisation de l'économie cette surface paraît très importante aujourd'hui.
- > Cette surface reste une grande opportunité pour l'agglomération. En particulier, les sites proposant d'un seul tenant de telles surfaces sont rares en Suisse et permettent de répondre à des projets exceptionnels. Entrent dans cette définition :
  - 190'000 m<sup>2</sup> d'un seul tenant, propriété de la Banque Cantonale du Valais.
  - 500'000 m<sup>2</sup> sur le territoire de Collombey-Muraz. Cette dernière est toutefois fragmentée en multiples propriétés, et nécessite de ce fait une démarche foncière préalable.
- > Environ 640'000 m<sup>2</sup> constituent des réserves d'entreprises spécifiques, en particulier liés à la raffinerie et au site chimique.
- > Le solde des surfaces est constitué de zones d'activités plus fragmentées.

Selon la norme SIA 422 (Méthodes de mesure de la capacité des zones à bâtir), dans les zones d'activités économiques, ces valeurs peuvent osciller entre 50 m<sup>2</sup> et 500 m<sup>2</sup>. Sans connaissances précises de la structure des places de travail, il est soutenable de retenir des valeurs moyennes pour la surface de plancher entre 50 m<sup>2</sup>/emploi et 200 m<sup>2</sup>/emploi. Par ailleurs, les règlements communaux fixant des indices de masse, l'estimation est encore plus difficile. Le besoin des entreprises de constituer des réserves pour leur développement futur constitue également une difficulté supplémentaire dans l'estimation de la capacité. Pour les besoins de l'estimation des capacités des zones d'activités une densité humaine de 35 emplois/hectare a été utilisée, ce qui correspond à une surface par emploi de l'ordre de 100 m<sup>2</sup> à 200 m<sup>2</sup> avec un IUS et/ou IOS compris entre 0.40 et 0.80. Pour les zones d'activités de St-Triphon, le nombre d'emplois/hectare a été porté à 10 emplois/hectare ; il s'agit en effet de surfaces destinées à l'artisanat local pour l'essentiel composé d'entreprises de construction nécessitant des dépôts extérieurs et de grands ateliers.

Le tableau ci-après présente un résumé des surfaces en zone d'activité disponibles dans l'agglomération. La colonne de droite rappelle les besoins en termes d'emplois estimés pour l'horizon 2025. Par mesure de simplification, les emplois du secteur secondaire sont mis en relation avec les zones d'activités alors que les emplois tertiaires le sont avec les secteurs mixtes urbains. Les emplois tertiaires rencontrés dans l'agglomération ne sont pourtant pas du tertiaire urbain et prendront pour partie place dans les zones d'activités. Tenant compte de ce correctif, on peut estimer que les capacités de l'agglomération correspondent bien aux besoins.

**Résumé, surfaces totales, en m<sup>2</sup>**

Aigle	725'000
Ollon	130'000
Bex	281'000
Collombey-M.	758'000
Monthey	285'000
Massongex	20'000
<b>Total</b>	<b>2'199'000</b>

**Résumé, réserves stratégiques, en m2**

Aigle	190'000
Ollon	
Bex	
Collombey-M.	270'000
Monthey	
Massongex	
<b>Total</b>	<b>460'000</b>

**Résumé, réserves d'entreprises, en m2**

Aigle	185'000	Tamoil, Zwahlen et divers
Ollon		
Bex	53'000	Febex
Collombey-M.	405'000	Tamoil
Monthey	200'000	Site chimique
Massongex		
<b>Total</b>	<b>843'000</b>	

**Résumé, surfaces libres, en m2**

		capacité emplois	BESOIN
Aigle	350'000	1'225	Secteur secondaire
Ollon	130'000	130	
Bex	228'000	424	
<b>VD</b>	<b>708'000</b>	<b>1'779</b>	<b>1'145</b>
Collombey-M.	83'000	291	
Monthey	85'000	298	
Massongex	20'000	70	
<b>VS</b>	<b>188'000</b>	<b>658</b>	<b>667</b>
<b>Total</b>	<b>802'000</b>	<b>2'437</b>	<b>1'812</b>

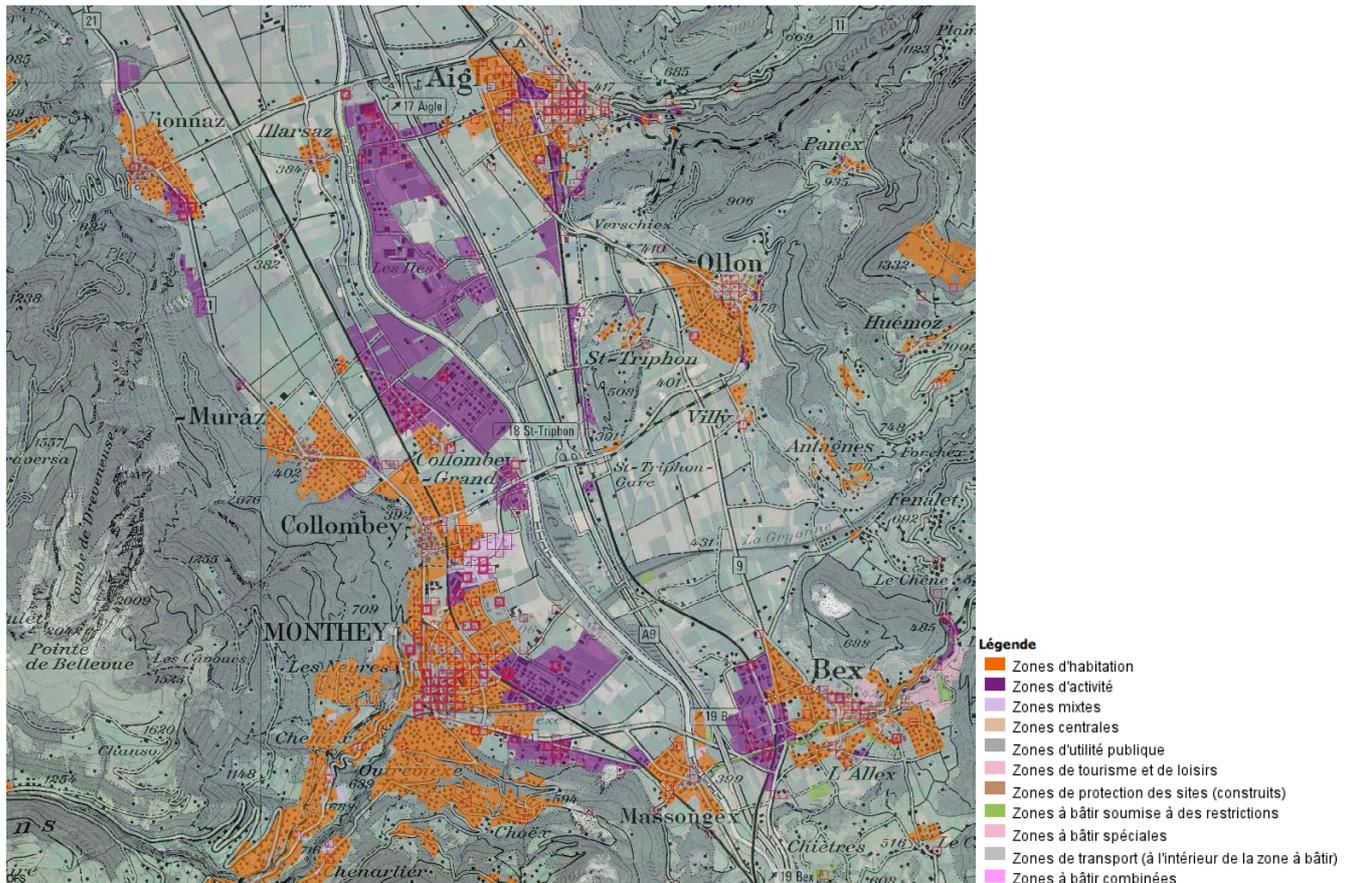
**Résumé, dans secteurs mixtes, en m2**

		capacité emplois	BESOIN
Aigle		1'518	Secteur tertiaire
Ollon		32	
Bex		690	
<b>VD</b>		<b>2'240</b>	<b>1'718</b>
Collombey-M.		1'054	
Monthey		2'574	
Massongex		38	
<b>VS</b>		<b>3'666</b>	<b>3'778</b>
<b>Total</b>		<b>5'906</b>	<b>5'496</b>

**Résumé, CAPACITE TOTALE**

		capacité emplois	BESOIN
Aigle		2'743	Total
Ollon		162	
Bex		1'113	
<b>VD</b>		<b>4'019</b>	<b>2'864</b>
Collombey-M.		1'345	
Monthey		2'871	
Massongex		108	
<b>VS</b>		<b>4'324</b>	<b>4'444</b>
<b>Total</b>		<b>8'343</b>	<b>7'308</b>

### 2.4.3 Répartition des emplois et densités

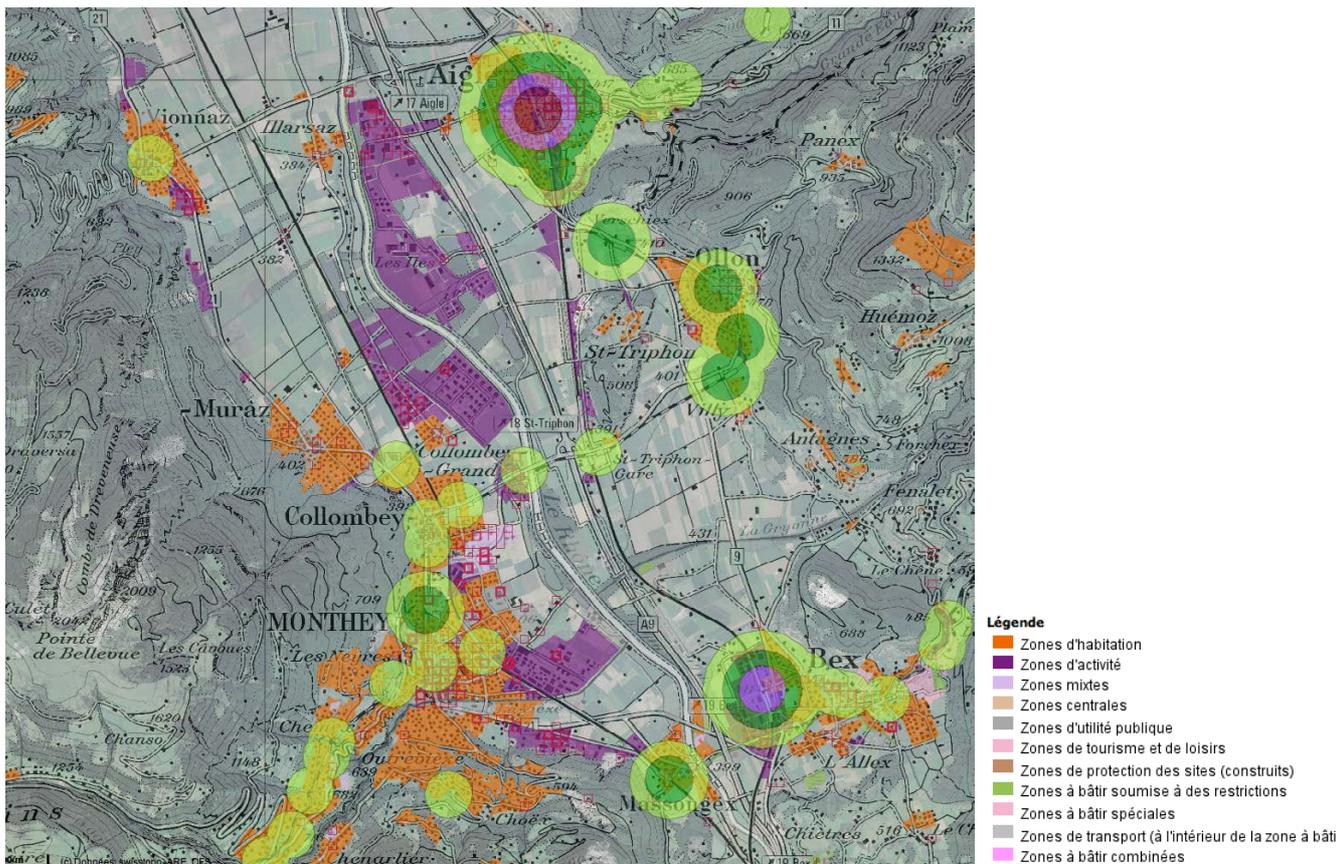


source :<http://map.are.admin.ch/>

La carte ci-dessus présente les densités d’emplois à l’hectare (valeurs 2008) ainsi que les zones à bâtir. On peut constater :

- > Des densités d’emplois élevées existent dans les centres villes de Monthey et d’Aigle.
- > Les centres de Bex et Ollon, ainsi que dans une moindre mesure, de Collombey et de Massongex, comportent également des emplois assurant la mixité de ces centralités.
- > Certains secteurs des zones d’activités sont bien occupés. Toutefois, le plan met également en évidence de grandes surfaces industrielles libres.
- > Le site chimique de Monthey comprend environ 2000 emplois et Tamoil offre plus de 200 postes.

## 2.4.4 Desserte en transports publics des zones d'activités



source : <http://map.are.admin.ch/>

La carte ci-dessus présente les densités d'emplois à l'hectare (valeurs 2008), les zones à bâtir et le niveau de desserte en transports publics de l'agglomération.

On peut constater que :

- > les emplois aux abords du centre ville d'Aigle sont bien desservis,
- > les zones d'activités disponibles à proximité de la gare de Bex sont bien desservies, bien qu'à ce jour elles ne comportent que peu d'emplois,
- > à Monthey, les emplois, sont pour l'essentiel mal desservis, comme d'ailleurs la localité en général,
- > pour l'essentiel, les zones d'activités ne sont pas ou mal desservies par les transports publics.

### Enjeux :

- > Maintenir la vocation de pôle d'emploi en visant une augmentation de la part emplois/habitants. Compte tenu de la croissance de la population estimée à 14'000 habitants à l'horizon 2025, une croissance de l'ordre de 7'000 emplois, correspondant à la tendance en cours, permet de renforcer la part emplois/habitants
- > Répondre aux besoins de la tertiarisation en offrant des pôles de développement mixtes, centraux et bien desservis par les transports publics.
- > Tirer parti d'une situation favorable pour offrir des possibilités d'implantations d'activités du secteur secondaire en planifiant leurs localisations en fonction de l'offre d'accessibilité, de la demande de mobilité, et de la gestion du stationnement (méthode ABC).
- > Localiser les futurs commerces et ICFF dans les centres villes.
- > Maintenir le potentiel que représentent des surfaces de très grande dimension propres à offrir des sites pour des implantations nécessitant ces emprises et dont l'intérêt est stratégique pour la région, les cantons et la Suisse, notamment en assurant leur disponibilité foncière.

## 2.5 Equipements collectifs

### Situation :

- > Les localités sont correctement pourvues en équipements publics locaux. La croissance de la population entraîne de nouveaux besoins (p. ex. scolaires ou sociaux). Ces aspects restent de compétence communale.
- > D'autre part, l'agglomération est également dotée d'équipements collectifs (culturels, touristiques, sportifs ou techniques) dépassant le cadre local, voire dont le rayonnement débordé même largement le périmètre de l'agglomération. Il s'agit par exemple des équipements suivants :

#### *Culturels ou touristiques*

- Théâtre du Crochetan (Monthey)
- Multiplexe de cinémas Cosmopolis (Aigle)
- Salines de Bex
- Château d'Aigle

#### *Sportifs*

- Union cycliste internationale (Aigle)

#### *Techniques*

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

### Tendances :

- > Les collaborations et synergies existent déjà depuis de nombreuses années. Elles s'articulent notamment autour de Chablais Région.

### Enjeux :

- > La dynamique initiée autour du projet d'agglomération doit être l'occasion de renforcer les collaborations et la poursuite des réflexions sur la mise en place d'infrastructures intercommunales.



*Le théâtre du Crochetan à Monthey*

## 2.6 Structure des déplacements

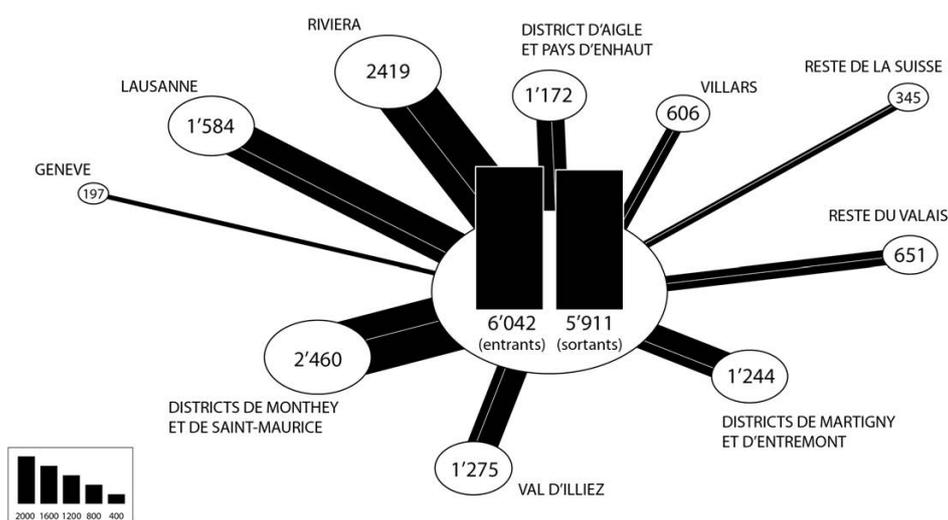
Faute de données disponibles, l'analyse des déplacements ne porte que sur les déplacements pendulaires domicile-travail (source : OFS, déplacements pendulaires 2000). Même si ceci ne concerne qu'une partie des déplacements, cette analyse est importante compte tenu du fort potentiel de report de ces déplacements quotidiens sur les transports publics ou sur la mobilité douce.

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

Situation :

- > L'agglomération du Chablais, de par sa situation à l'entrée de la Vallée du Rhône et à proximité immédiate des agglomérations de Lausanne-Morges et de la Riviera (plus de 400'000 habitants en 2008), connaît une forte part de déplacements pendulaires vers ces régions. Dans le même temps, par la forte présence d'industries (chimiques notamment), elle est également un important pourvoyeur d'emplois pour la région (Val d'Illiciez, Pays-d'En-Haut, districts environnants).

La figure ci-dessous présente l'ensemble des déplacements pendulaires actifs (base : recensement fédéral 2000) de et vers l'agglomération du Chablais.



Pendulaires actifs de et vers l'agglomération (recensement fédéral 2000)

- > Le nombre de pendulaires entrants et sortants est quasiment équilibré (en d'autres termes, l'agglomération offre un nombre d'emplois suffisant pour l'ensemble des personnes actives y résidant),
- > 41% des pendulaires habitent ou travaillent dans les districts voisins de Monthey, Aigle et Saint-Maurice, dont 68% de pendulaires "entrants" (résidant à l'extérieur de l'agglomération),
- > 20% des pendulaires habitent ou travaillent sur la Riviera (dont 69% sortants),
- > 16% vont ou viennent du reste du Valais (dont 70% entrants),
- > 13% de la région lausannoise (dont 88% sortants).

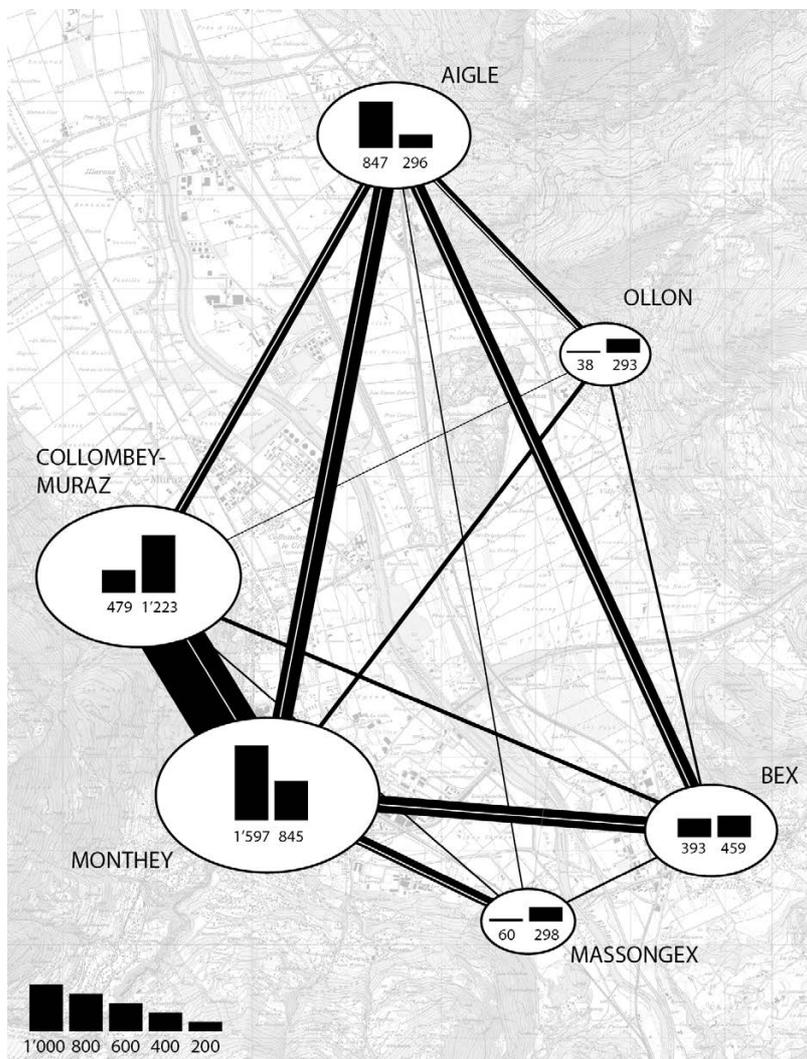
Constats et enjeux :

- > Près de 90% des pendulaires entrants ou sortants viennent, soit de la proche région, soit de zones situées à moins de 30 minutes en transports publics de la gare d'Aigle (32 minutes de Lausanne, 31 minutes de Sion).
- > Le potentiel d'utilisation des transports publics pour les déplacements de ou vers l'extérieur de l'agglomération est donc important.

## 2.6.2 Mouvements pendulaires internes à l'agglomération

Situation :

La figure ci-dessous montre l'importance du nombre de personnes résidant et travaillant dans l'agglomération (pendulaires internes).



*Pendulaires actifs internes à l'agglomération (recensement fédéral 2000)*

- > L'essentiel des pendulaires internes convergent vers les communes de Monthey (47%) et d'Aigle (25%).
- > Le nombre d'échanges entre les communes de Monthey et Collombey-Muraz correspond à près de 40% du total des échanges entre communes de l'agglomération.
- > Le nombre total d'échanges entre communes de l'agglomération (sans compter les actifs travaillant dans leur commune de domicile, cf. ci-dessous, est relativement faible par rapport au nombre d'échanges de et vers l'agglomération (moins de 3'500 échanges internes contre près de 12'000 échanges de et vers l'agglomération).

### Constats et enjeux :

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

### 2.6.3 Actifs travaillant dans leur propre commune de domicile

#### Situation :

En 2000, selon le recensement fédéral de la population, 8'498 personnes actives résidant dans l'agglomération travaillaient dans leur commune de domicile, soit 48% du total des actifs.

Actifs	Total	Dans leur commune de domicile		Dans une autre commune de l'agglomération		Hors de l'agglomération	
Aigle	3'641	1'797	49%	296	8%	1'548	43%
Bex	2'613	1'314	50%	459	18%	840	32%
Ollon	1'230	422	34%	293	24%	515	42%
Collombey-Muraz	2'904	778	27%	1'223	42%	903	31%
Massongex	630	100	16%	298	47%	232	37%
Monthey	6'805	4'087	60%	845	12%	1'873	28%
<b>Total</b>	<b>17'823</b>	<b>8'498</b>	<b>48%</b>	<b>3'414</b>	<b>19%</b>	<b>5'911</b>	<b>33%</b>

*Actifs domiciliés dans l'agglomération (recensement fédéral 2000)*

Ce taux varie selon les communes (60% à Monthey contre 16% à Massongex ou 27% à Collombey-Muraz) mais il offre cependant, compte tenu de la taille et de la topographie des communes, d'intéressantes perspectives de développement de la mobilité douce. Le tableau ci-dessus donne, sur la base du recensement 2000 et pour chacune des communes de l'agglomération, le nombre de pendulaires actifs travaillant dans leur commune de domicile, dans une autre commune de l'agglomération ou à l'extérieur de l'agglomération.

#### Constats et enjeux :

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

## 2.7 Répartition modale des déplacements

Le recensement fédéral de la population 2000 fournit également des indications quant au mode de transports utilisé par les pendulaires pour se rendre à leur travail.

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

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

Situation :

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

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

*Déplacements entrants/sortants par commune (de et vers l'extérieur de l'agglomération)*

- > Le tableau ci-dessus permet en effet de constater que, si 31% des déplacements de ou vers Aigle sont effectués en transports publics, cette proportion chute de plus de 40% pour Monthey et de plus de 50% pour Massongex et Collombey-Muraz.
- > On constate donc que la bonne desserte de la gare d'Aigle (ou la mauvaise desserte de la gare de Monthey) a un effet direct significatif sur la part d'utilisation des transports publics.
- > Les valeurs de Bex et d'Ollon, respectivement 24% et 23%, confirment cette analyse. En effet, Bex, bien que situé sur la ligne du Simplon, a une desserte deux fois moins bonne qu'Aigle en termes de fréquence alors que, pour Ollon, les courses de l'AOMC permettent de conserver aux transports publics une assez bonne part modale).
- > Une analyse spécifique des parts modales TP vers les villes de Lausanne, Vevey, Montreux et Villeneuve permet de compléter cette analyse.

Communes	Lausanne		Vevey		Montreux		Villeneuve	
Aigle	166	63%	106	56%	91	44%	26	21%
Bex	99	61%	39	43%	29	39%	7	19%
Ollon	78	45%	33	35%	24	28%	2	5%
Collombey-Muraz	52	49%	12	16%	11	11%	1	2%
Massongex	9	53%	6	50%	4	20%	0	0%
Monthey	132	58%	22	25%	26	20%	4	6%
<b>Total</b>	<b>536</b>	<b>56%</b>	<b>218</b>	<b>40%</b>	<b>185</b>	<b>30%</b>	<b>40</b>	<b>13%</b>

*Part modale TP en direction des villes de l'Arc lémanique*

- > Ce tableau montre la forte part modale des TP en direction de Lausanne, à partir d'Aigle et de Bex, mais également à partir de Monthey et des autres communes de l'agglomération.
- > Il faut cependant noter que pour ce qui concerne les villes valaisannes, une bonne partie des usagers utilisent leur véhicule privé pour la première partie du trajet (jusqu'au P+R de la gare d'Aigle). C'est ce phénomène d'ailleurs qui explique la forte chute de la part modale TP des déplacements de Monthey et Collombey-Muraz vers Vevey et Montreux.

- > En effet, pour ces destinations, le détour par la gare d'Aigle pour des pendulaires déjà sur l'autoroute est nettement moins attractif. Pour ce qui concerne les déplacements vers Villeneuve, la mauvaise localisation des places de travail dans cette ville (dans les zones d'activité distantes de la gare), la forte disponibilité en places de stationnement au lieu de travail et l'absence de réels problèmes de circulation contribuent à maintenir la part modale TP à un niveau très bas.

**Constats :**

- > On constate que lorsque la desserte est performante, l'utilisation des transports publics est importante. Les communes vaudoises, en particulier Aigle, ont ainsi une part modale TP de presque deux fois la part modale des communes valaisannes. On constate également que si le parking d'échange d'Aigle est attractif pour les pendulaires se rendant à Lausanne, il le devient nettement moins pour des déplacements plus courts (Vevey ou Montreux) pour lesquels le détour par la gare d'Aigle n'est pas attractif.



*P+R Aigle*

### 2.7.2 Mouvements pendulaires internes à l'agglomération (sans prendre en compte les déplacements internes aux communes)

Situation :

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

Communes	Total	TIM		TP		MD	
Aigle	1'346	1'133	84%	201	15%	12	1%
Bex	943	824	87%	107	11%	12	1%
Ollon	789	680	86%	107	14%	2	0%
Collombey-Muraz	1'741	1'526	88%	119	7%	96	6%
Massongex	366	332	91%	18	5%	16	4%
Monthey	2'559	2'249	88%	192	8%	118	5%
<b>Total</b>	<b>7'744</b>	<b>6'744</b>	<b>87%</b>	<b>744</b>	<b>10%</b>	<b>256</b>	<b>3%</b>

*Déplacements entrants/sortants par commune (de et vers l'agglomération)*

- > Ceci est incontestablement lié à une offre de transports publics régionaux assez sommaire et à des conditions de circulation généralement bonnes.
- > On constate d'ailleurs sans surprise que c'est vers Aigle, Ollon et Bex (en réalité entre Aigle, Ollon et Bex) que l'utilisation des transports publics est la plus importante. La part de mobilité douce est globalement très faible alors que certaines communes sont relativement proches les unes des autres.

Constats :

- > Le réseau de transports publics régional n'est pas jugé suffisamment attractif par les usagers pour leurs déplacements pendulaires. La qualité du réseau routier et la disponibilité suffisante en places de stationnement contribuent sans doute également à cet état de fait.



*Zone commerciale de Collombey*

### 2.7.3 Actifs travaillant dans leur propre commune de domicile

**Situation :**

- > Globalement, il y a plus de personnes travaillant dans leur commune de domicile que dans une autre commune de l'agglomération.

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

*Déplacements internes aux communes*

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

**Enjeux :**

- > Le potentiel du développement de la mobilité douce reste important pour les déplacements internes.

### 2.7.4 Déplacements vers la commune d'Aigle

**Situation :**

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

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

*Déplacements des différentes communes de l'agglomération vers la commune d'Aigle*

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

**Enjeux :**

- > Une amélioration de la qualité de l'offre en transports publics et notamment une réduction des temps de parcours de l'AOMC entre Aigle et Monthey contribueraient à améliorer l'attractivité de cette ligne.

## 2.8 Temps de parcours internes à l'agglomération

### 2.8.1 Transports individuels motorisés

Les temps de déplacement en voiture entre les communes de l'agglomération (centre à centre) sont les suivants :

TIM	Aigle	Ollon	Bex	Massongex	Collombey	Muraz	Monthey
Aigle	-	6'	11'	11'	10'	12'	13'
Ollon		-	8'	9'	7'	9'	10'
Bex			-	5'	8'	10'	8'
Massongex				-	8'	10'	6'
Collombey					-	3'	3'
Muraz						-	6'
Monthey							-

- > On constate que les temps de parcours centre à centre sont toujours inférieurs au quart d'heure.
- > Il est intéressant de remarquer que plusieurs trajets sont plus courts (en temps de parcours) en utilisant l'autoroute. Dans les faits cependant, la plupart des usagers préfèrent rester sur le réseau cantonal, le temps de parcours perçu étant semble-t-il plus intéressant.
- > A noter enfin que les temps figurant ci-dessus sont des temps indicatifs tenant compte de conditions de circulation favorables. Aux heures de pointe, ces temps de parcours peuvent être considérablement rallongés, notamment en direction d'Aigle ou de Monthey.

### 2.8.2 Transports publics

Les temps de déplacement en transports publics entre communes (temps minimal gare à gare pour les relations ferroviaires) sont les suivants :

TP	Aigle	Ollon	Bex	Massongex	Collombey	Muraz	Monthey
Aigle	-	6'	6'	21'	16'	43'	20'
Ollon		-	20'	37'	10'	33'	14'
Bex			-	14'	24'	38'	18'
Massongex				-	8'	22'	2'
Collombey					-	6'	2'
Muraz						-	11'
Monthey							-

- > On constate que les temps de parcours en transports publics sont concurrentiels aux temps de parcours en voiture pour les itinéraires entre villages disposant d'une gare située sur la même ligne (Aigle-Bex, Aigle-Ollon ou Collombey-Monthey-Massongex). Il faut noter cependant que la gare de Bex, notamment, est relativement éloignée du centre-ville.
- > Pour les liaisons entre les deux rives du Rhône, les temps de parcours sont par contre systématiquement plus importants, et ce même sur la ligne AOMC (Monthey-Aigle ou Collombey-Aigle par exemple).
- > La desserte du village de Muraz est particulièrement mauvaise, quelles que soient les destinations considérées.
- > Enfin, on notera que les temps de trajet en transports publics sont l'un des éléments de l'offre, mais que la fréquence de desserte est tout aussi importante (cf. le chapitre relatif aux transports publics ci-après).

### 2.8.3 Mobilité douce

Les temps de déplacement à vélo sont les suivants (entre parenthèses le temps à pied lorsque celui-ci est inférieur à la demi-heure) :

MD	Aigle	Ollon	Bex	Massongex	Collombey	Muraz	Monthey
Aigle	-	17'	37'	42'	26'	30'	37'
Ollon		-	25'	30'	20'	28'	30'
Bex			-	10' (30')	28'	36'	23'
Massongex				-	20'	27'	14'
Collombey					-	8' (24')	10'
Muraz						-	16'
Monthey							-

- > Avec une vitesse moyenne admise de 15 km/h (sans tenir compte de la topographie qui est, généralement, favorable), on remarque que les temps de parcours à vélo sont tous inférieurs à trois quarts d'heure, la plus grande distance étant Aigle-Massongex (42 min).
- > En outre, près des deux tiers des trajets sont aujourd'hui plus attractifs à vélo qu'en transports publics, tandis que près de 80% des liaisons intercommunales peuvent s'effectuer en moins de 30 minutes.
- > Les déplacements à pied, de centre à centre, ne sont généralement pas attractifs pour les déplacements quotidiens.

#### Constats et enjeux :

- > Si la voiture privée reste généralement le moyen de transport le plus rapide, le vélo est très attractif compte tenu de la taille de l'agglomération.
- > Les transports publics, s'ils sont attractifs en termes de temps de parcours pour les liaisons CFF nord-sud, doivent être améliorés pour les liaisons intercantionales, notamment entre les principaux centres urbains de l'agglomération que sont Monthey, Collombey-Muraz et Aigle.
- > Comme mentionné au chapitre 2.1.1, la gare d'Aigle est très bien connectée au réseau national. Une amélioration des temps de parcours de et vers la gare d'Aigle, notamment pour ce qui concerne les grandes communes de Monthey et de Collombey-Muraz, permettrait de faire bénéficier un nombre nettement plus important d'usagers de la qualité de cette connection.

## 2.9 Les transports individuels motorisés (TIM)

### 2.9.1 Réseau routier principal

Situation :

- > L'agglomération est très bien desservie du point de vue routier. Traversée par l'autoroute A9, elle dispose de trois jonctions autoroutières (Aigle, Saint-Triphon et Bex). Deux routes cantonales parallèles à l'autoroute desservent directement les communes valaisannes et vaudoises et sont reliées aux jonctions autoroutières par trois transversales (Bex-Monthey, Collombey-St-Triphon-Ollon et Aigle-Vionnaz).
- > Les vallées latérales sont raccordées au réseau principal à Aigle (Col des Mosses, Leysin, Les Diablerets), Bex et Ollon (Villars-sur-Ollon) et Monthey (Val d'Illiciez).
- > L'autoroute A9 supporte des charges de trafic importantes, notamment en fin de semaine. Les trois jonctions desservant l'agglomération fonctionnent de manière satisfaisante. Cependant, compte tenu des trafics pendulaires et poids lourds liés à la zone industrielle et au futur terminal combiné, l'opportunité de compléter la jonction autoroutière de Bex en direction du Valais devra être réexaminée.
- > L'ensemble du territoire est correctement desservi. Quelques tronçons routiers communaux de desserte sont à l'étude ou en phase de réalisation.
- > Une analyse de l'utilisation du réseau par les usagers montre que l'autoroute n'est que peu utilisée pour les déplacements internes à l'agglomération bien que, souvent, les temps de parcours en seraient raccourcis. Ceci est notamment dû au fait que les routes cantonales parallèles à l'autoroute restent très attractives en termes de capacité et de fluidité.

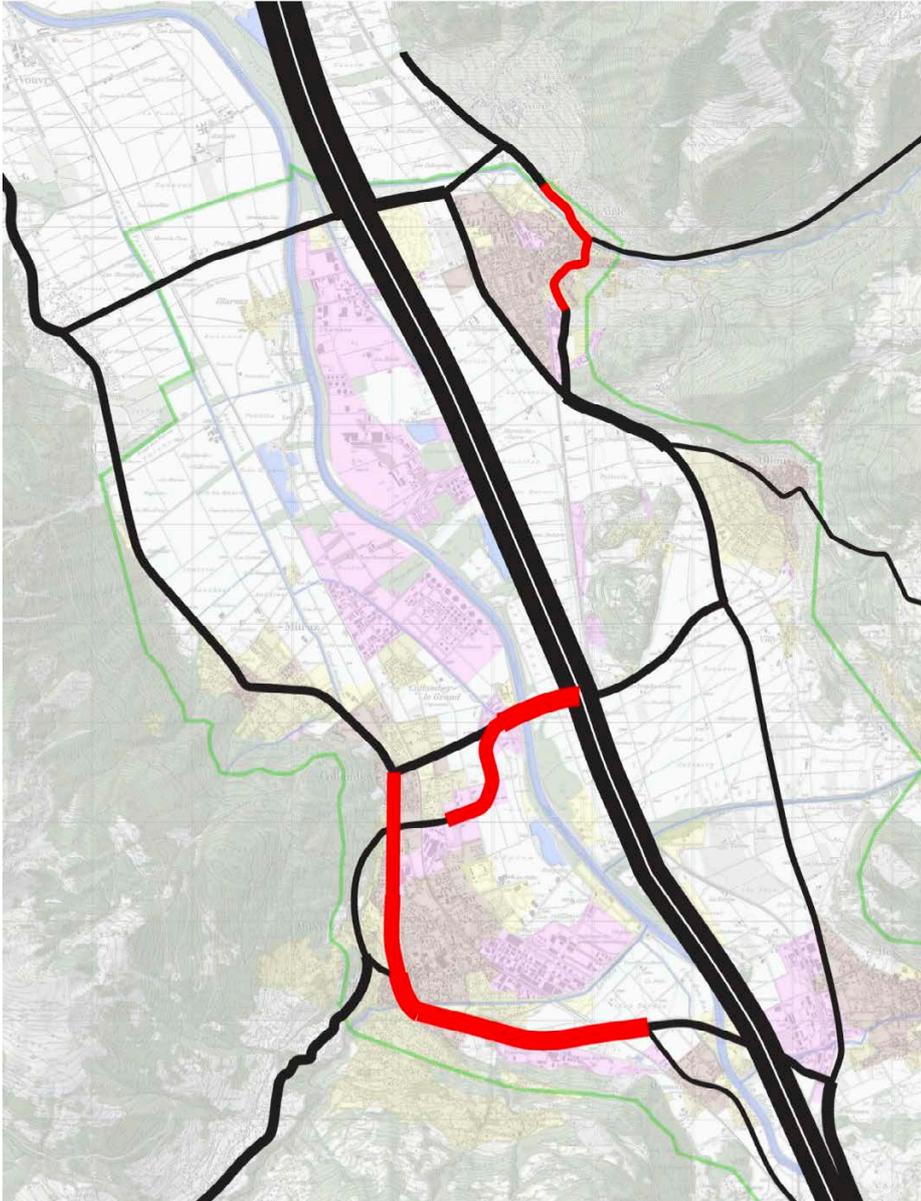


Sortie A9, Bex

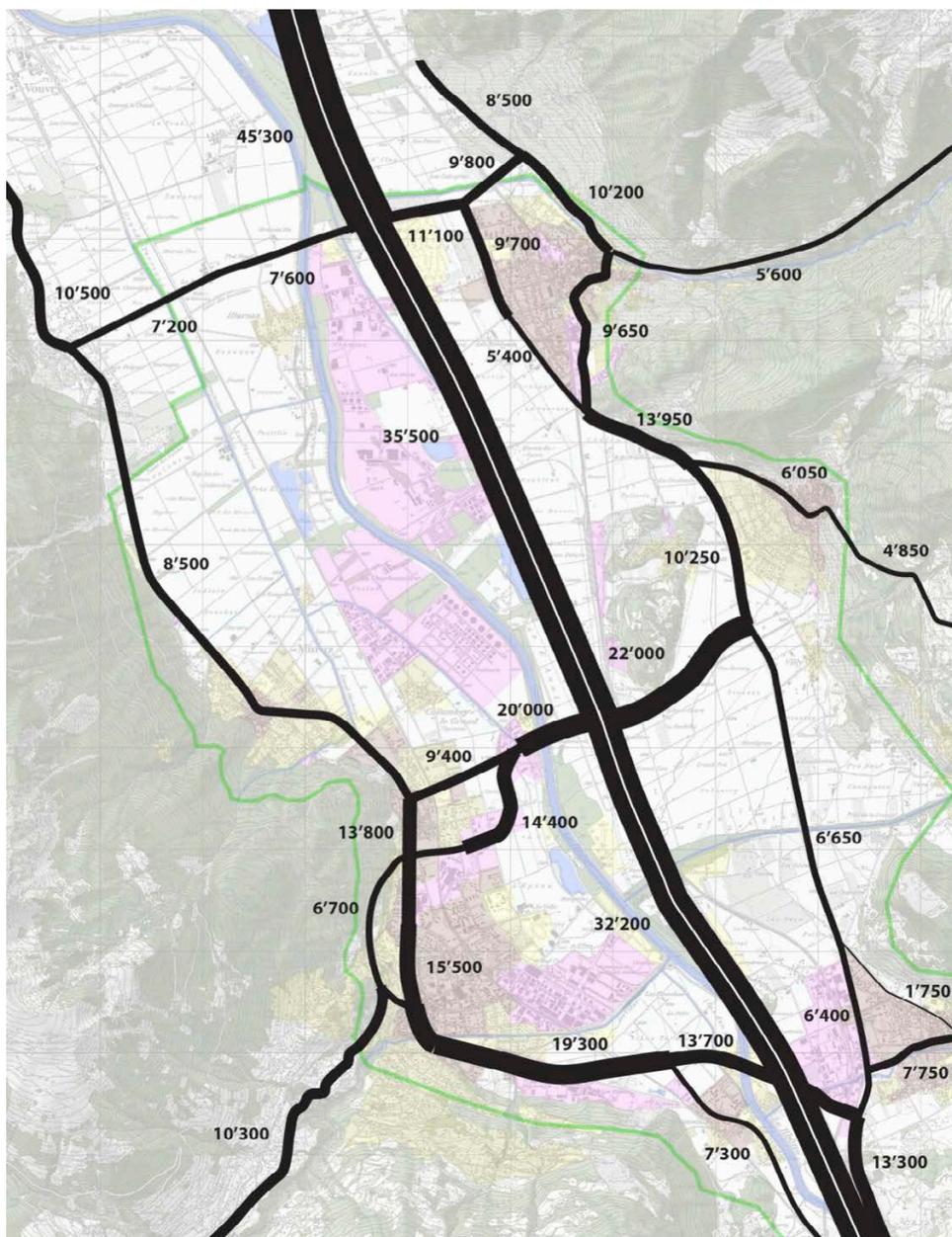
## 2.9.2 Trafic automobile et capacité du réseau

### Situation :

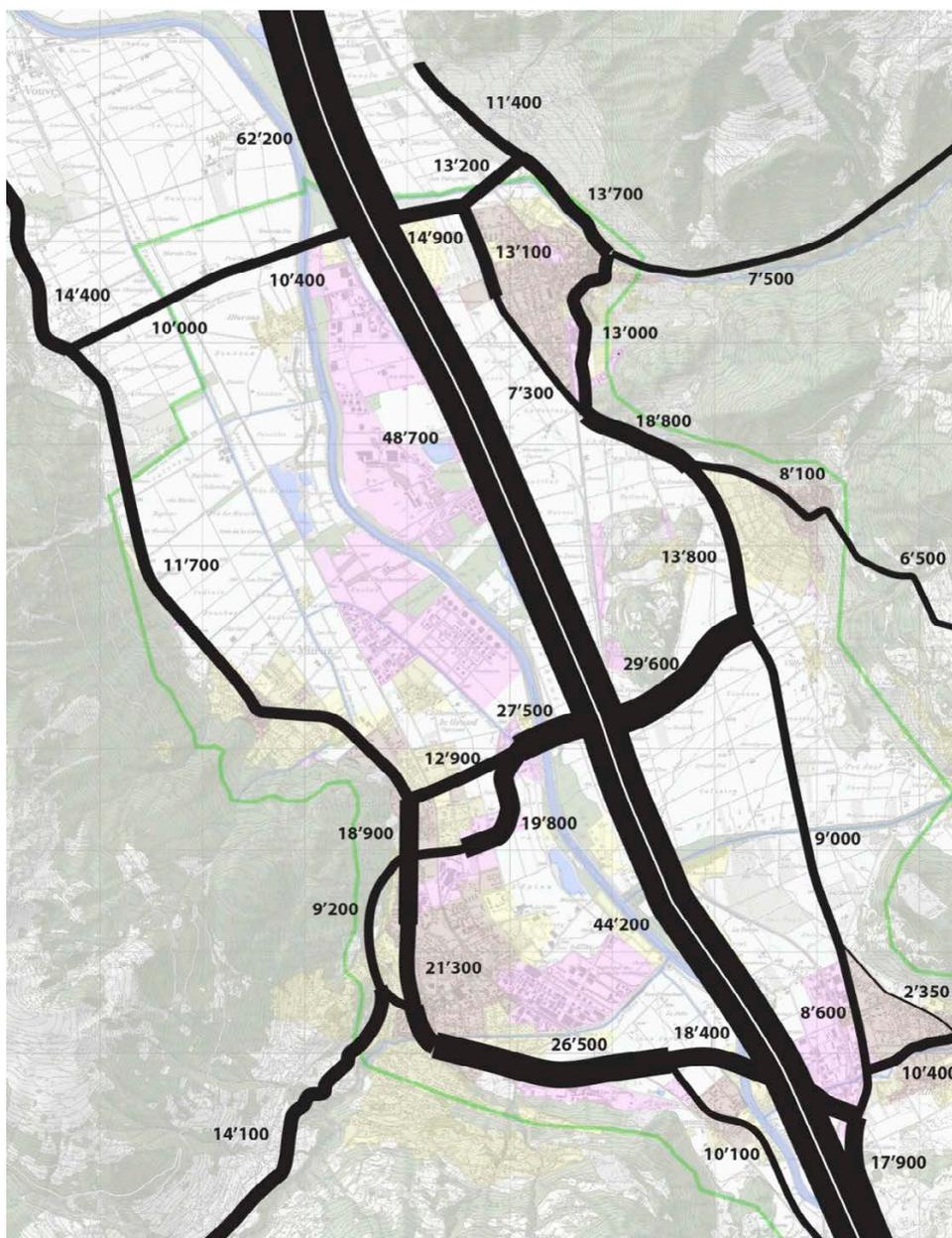
- > Les plans de charges actuel (2005/2009) et futur (2025 sans Projet d'agglomération) du réseau routier figurent en pages suivantes.
- > Pour l'élaboration du plan de charges 2025 sans Projet d'agglomération, il a été admis que le trafic augmenterait de 2% par an ces 15 à 20 prochaines années, sans que la A9 n'absorbe une plus grande part du trafic longitudinal dans la vallée.
- > Le réseau routier principal fonctionne dans l'ensemble correctement. Quelques encombrements sont toutefois observés en fin de journée aux abords et dans les centres-villes, notamment à Monthey et à Aigle. Un problème récurrent apparaît également sur la transversale Saint-Triphon - Collombey, en direction du Valais (cf. carte ci-dessous).



*Secteurs fréquemment saturés dans l'agglomération*



Plan de charge TJM 2009 (VS et A9) et (2010 (VD)



Plan de charge TJM 2025 sans PA (augmentation admise de 2% / an)

### 2.9.3 Les traversées de localité

#### Situation :

- > Une partie du trafic de transit, notamment pour ce qui concerne le trafic régional, s'obstine à utiliser le réseau routier principal cantonal alors qu'il pourrait utilement être reporté sur le réseau autoroutier. Cet état de fait a comme conséquence que le trafic de transit reste important en traversée de localités.
- > Les centres des villes et villages sont, pour la plupart, traversés par des routes principales. La plupart d'entre-eux subissent un trafic quotidien important.
- > L'importance de ce trafic dans des secteurs habités et où se concentrent les activités commerciales et sociales génère des nuisances importantes que ce soit en termes de bruit, de pollution ou de sécurité pour les usagers et pour les riverains.
- > C'est dans ces secteurs en particulier que les conflits entre modes de déplacement (automobilistes, cyclistes et piétons notamment) sont les plus importants.



*Le centre de Monthey est traversé, aujourd'hui encore, par un trafic de transit trop important*

#### Constats et enjeux :

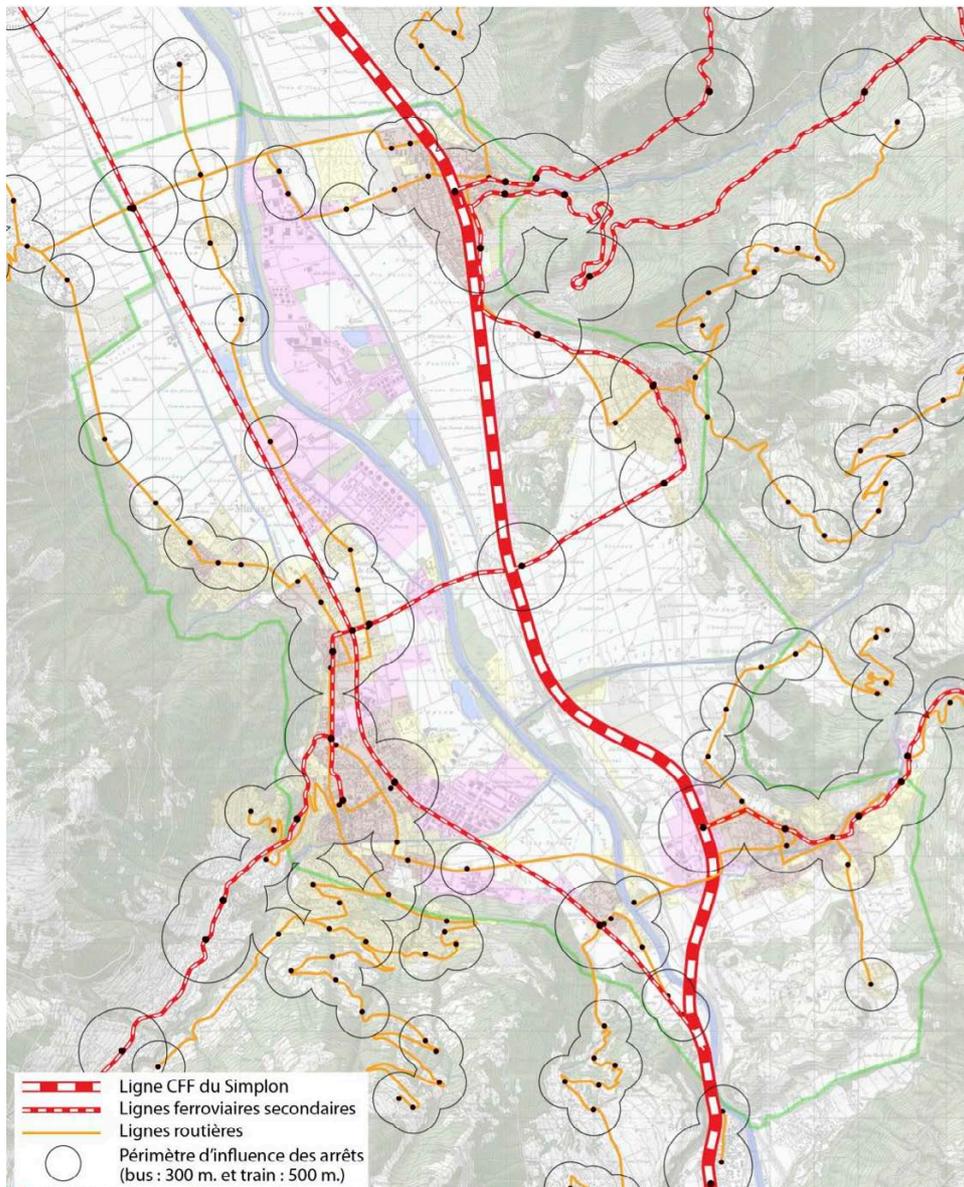
- > Le réseau routier est correctement structuré, la hiérarchie routière actuelle est cohérente.
- > A l'exception de la jonction autoroutière de Saint-Triphon et des axes d'entrée en ville de Monthey, la capacité et la fluidité du réseau sont aujourd'hui suffisantes.
- > Les centres des localités subissent un trafic important dont les impacts en termes de nuisances et de sécurité doivent être réduits.
- > Des adaptations du réseau incitant les usagers à mieux utiliser le réseau autoroutier pour leurs déplacements entre les localités de l'agglomération permettraient cependant de réduire la pression du trafic dans les centres améliorant ainsi la sécurité et la qualité de vie dans les villes et villages de l'agglomération.
- > Un réaménagement des routes principales en traversées de localités contribuerait à y améliorer la qualité de vie tout en incitant le trafic de transit à utiliser des infrastructures mieux adaptées.

## 2.10 Les transports publics (TP)

### 2.10.1 L'offre

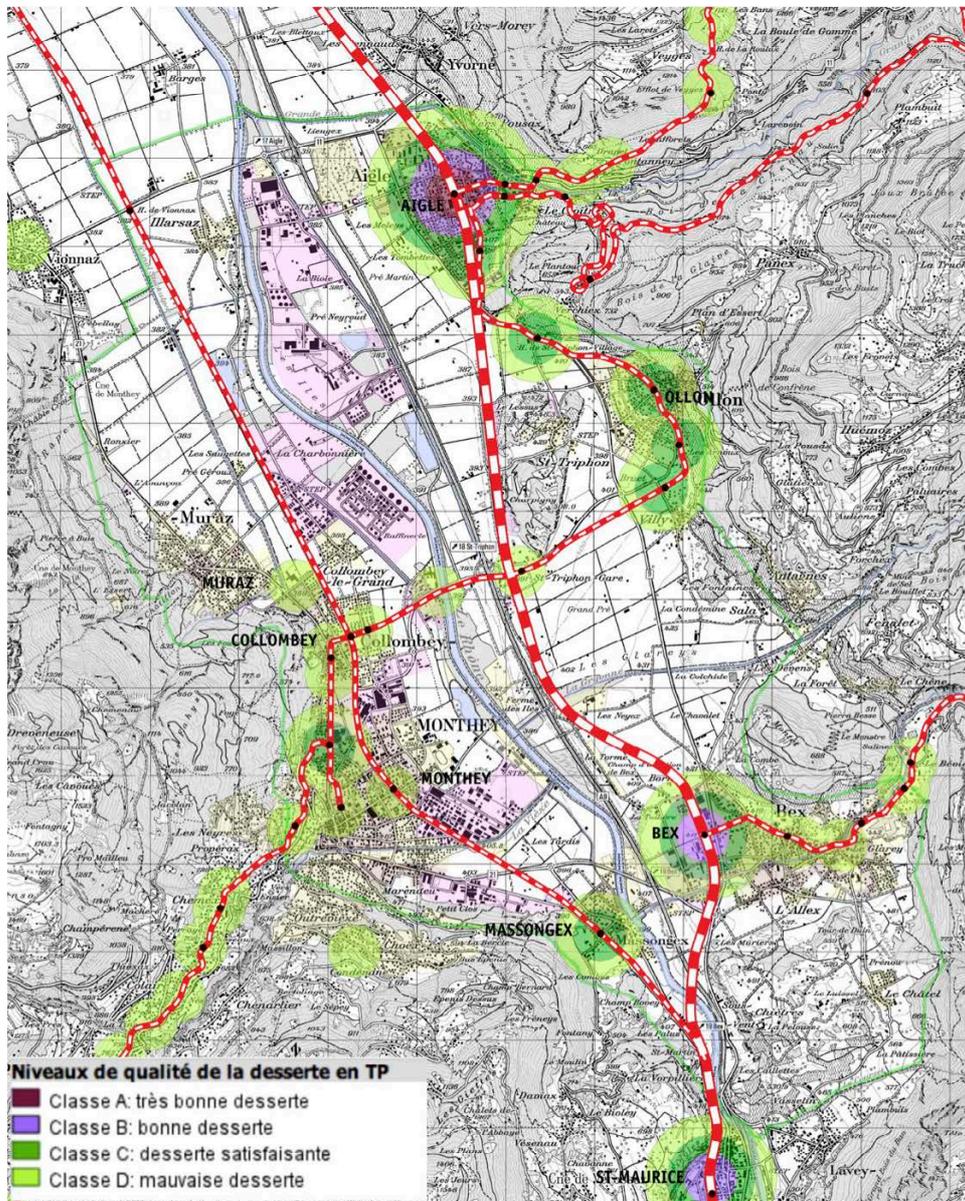
- > Du point de vue des transports publics, la situation est contrastée.
- > L'agglomération est reliée au réseau national et international par la ligne internationale du Simplon. Deux gares (Aigle et Bex) assurent ainsi la liaison de toute la région au reste du pays.
- > La gare d'Aigle constitue le véritable nœud ferroviaire du Chablais. Deux trains directs s'y arrêtent toutes les heures. Trois lignes régionales ferroviaires reliant Ollon, Monthey et le Val d'Illeiez (AOMC), Leysin (AL) et Les Diablerets (ASD) assurent la desserte des vallées latérales à une cadence horaire. En sus, quatre lignes de bus régionaux relient Villeneuve (à une cadence horaire également), Villars-sur-Ollon (10 courses par jour), Vionnaz-Torgon ou Vionnaz-Vouvry-St-Gingolph (13 courses jusqu'à Vionnaz) et Corbeyrier (5 courses).
- > La gare de Bex est également desservie par la ligne du Simplon une fois par heure. Une ligne ferroviaire régionale y assure la correspondance avec Villars-sur-Ollon (BVB) à la cadence horaire. Trois lignes de bus régionaux relient Monthey (6 courses), Les Plans-sur-Bex (6 courses) et Fenalet sur Bex (5 courses).
- > La gare de Saint-Maurice assure la connexion du réseau national avec la ligne sud-lémanique (Saint-Maurice-Monthey-Saint-Gingolph). C'est par cette gare que se font la plupart des échanges de la partie valaisanne de l'agglomération vers le Valais. Pour certaines connexions vers Lausanne (notamment pour les habitants de Massongex), elle est également plus attractive que la gare d'Aigle.
- > Trois gares desservent l'agglomération (Massongex, Monthey, Collombey). A certaines heures, des courses de bus régionaux remplacent les courses ferroviaires. Globalement (bus et trains), la ligne est desservie à une cadence horaire.
- > A long terme, la ligne du Tonkin pourrait relier Genève par le sud du Lac Léman.
- > Quelques lignes régionales routières partent de la plaine pour relier les villages environnants. Pour ce qui concerne l'agglomération, on notera les lignes Monthey-Choëx-Les Cerniers et Les Neyres-Monthey-Collombey-Muraz.
- > La ville d'Aigle est dotée d'un réseau de transports publics urbains (une ligne aujourd'hui, une seconde ligne de TAD – transport à la demande – est à l'étude).
- > Une nouvelle ligne urbaine dessert, depuis le début du mois de décembre, les communes de Monthey et de Collombey-Muraz.
- > Si l'on se concentre sur l'agglomération, on constate donc que le réseau est relativement sommaire :
  - une ligne CFF internationale desservant deux gares de l'agglomération,
  - une ligne CFF de plaine entre St-Gingolph et St-Maurice desservant 3 gares de l'agglomération (remplacée à certaines heures par un service de bus),
  - la ligne AOMC reliant Aigle à Monthey et desservant Ollon et Collombey-Village.
  - une ligne de bus régionaux entre Monthey et Bex (6 courses par jour),
  - une ligne urbaine à Aigle et une ligne urbaine à Monthey et à Collombey-Muraz.
- > D'après les critères usuels de qualification de la qualité de l'offre, on constate qu'à part les gares CFF d'Aigle et de Bex, la desserte du territoire de l'agglomération est en grande partie qualifiée de mauvaise (cf. carte des niveaux de desserte ci-après).
- > Compte tenu de la localisation de la gare de Bex, seuls les centres d'Aigle (bonne desserte) et d'Ollon et Massongex (desserte satisfaisante) échappent à la qualification de "mauvaise desserte".
- > La desserte des centres urbains de Monthey, Collombey-Muraz et Bex notamment (au total plus des deux-tiers de la population) est ainsi qualifiée de "mauvaise".
- > Au stade actuel, les liaisons de transport public proposées entre l'agglomération du Chablais et le futur Hôpital intercantonal de Rennaz ne sont pas satisfaisantes. Une étude ad hoc propose la mise en place d'une ligne régulière à la demi-heure entre la gare d'Aigle et le futur hôpital.
- > On remarque enfin l'absence de communauté tarifaire.

- > Le réseau ferroviaire national et régional est représenté sur la carte ci-dessous, avec schématiquement les périmètres d'influence autour des gares/haltes ferroviaires et des arrêts de bus (respectivement 500 et 300 m).



Réseaux ferroviaires national et régional, et lignes de bus

> La figure ci-dessous illustre la qualité de la desserte en transports publics sur le territoire de l'agglomération. On constate en particulier que de nombreux secteurs urbanisés sont mal desservis (voir pas desservis du tout) par les transports publics.



Niveaux de desserte des TP (base : WebGIS ARE)  
Droits d'auteur : autorités de la Confédération suisse, 2007

**Constats et enjeux :**

> La desserte territoriale de l'agglomération doit être significativement améliorée. La qualité de l'offre vers la gare d'Aigle, seule gare de l'agglomération reliée au réseau national grande ligne, doit être particulièrement prise en compte.

## 2.10.2 La demande

### Situation :

- > Plus que la "demande", c'est la "fréquentation" des lignes de transports publics qui est représentée ci-dessous. En effet, compte tenu de la faible qualité de l'offre en transports publics, on peut imaginer que la demande (dans le sens de souhaits ou besoins) des usagers aille au-delà de la fréquentation actuelle du réseau, tant il est vrai que l'utilisateur ne peut utiliser une ligne de TP non encore existante... Par soucis de cohérence avec son usage habituel, c'est néanmoins le terme de demande qui sera utilisé ci-dessous.
- > Sans surprise, la demande de la ligne CFF principale est très nettement supérieure à celle du reste du réseau de transports publics. On remarquera toutefois que la charge en section passe de 15'400 pers/j au sud de Bex à 20'800 pers/j au nord d'Aigle, cette variation de quelque 5'000 pers/j en section est donc à imputer aux utilisateurs des gares CFF de Bex et d'Aigle.
- > Les axes de TP les plus utilisés hormis la ligne CFF du Simplon sont Monthey-St-Maurice et Monthey-Aigle. En ce qui concerne cette dernière liaison, l'analyse des déplacements pendulaires a montré que la part modale TP est très faible (moins de 15%) pour les pendulaires internes à l'agglomération, les conditions de circulation (temps de parcours) et de stationnement y étant sans doute pour beaucoup.
- > On relèvera que la liaison sud-lémanique (ligne dite du Tonkin) est à certaines heures de la journée remplacée par une ligne de bus. Le plan de charges ci-après a cependant fusionné les valeurs de fréquentation de ces deux lignes parallèles en une seule.



*L'AOMC entre Collombey-Muraz et Ollon*

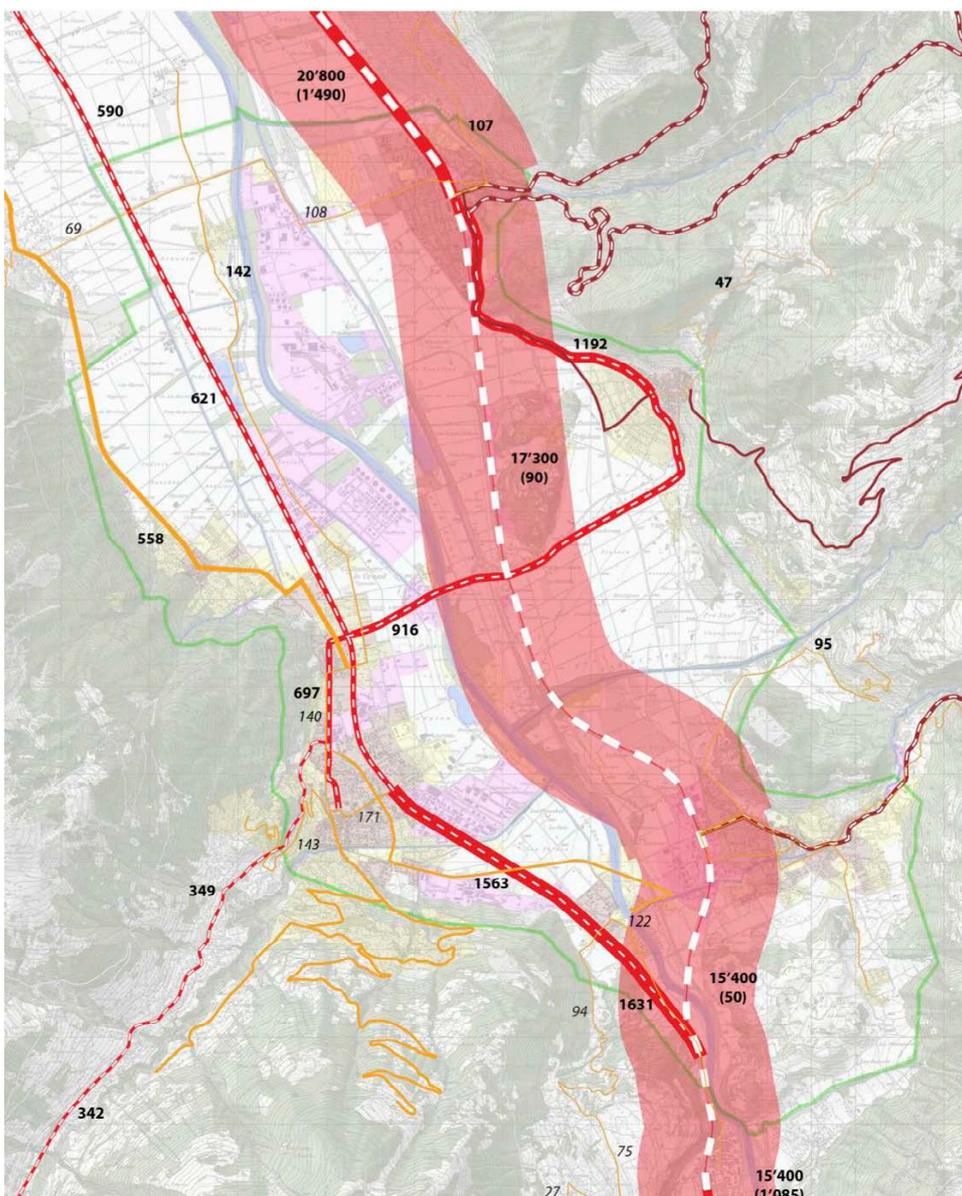


Diagramme de charge 2009 des transports publics (personnes par jour, moyenne annuelle)

**Constats et enjeux :**

- > En dehors de la ligne principale CFF, la fréquentation plutôt faible des transports publics montre un potentiel de report modal bien réel. En particulier, une amélioration de la liaison Monthey-Aigle pourrait drainer bon nombre d'utilisateurs actuels de la voiture.
- > Un système de transports publics d'agglomération efficace passera notamment par une meilleure desserte des zones urbanisées de Monthey et de Collombey-Muraz.

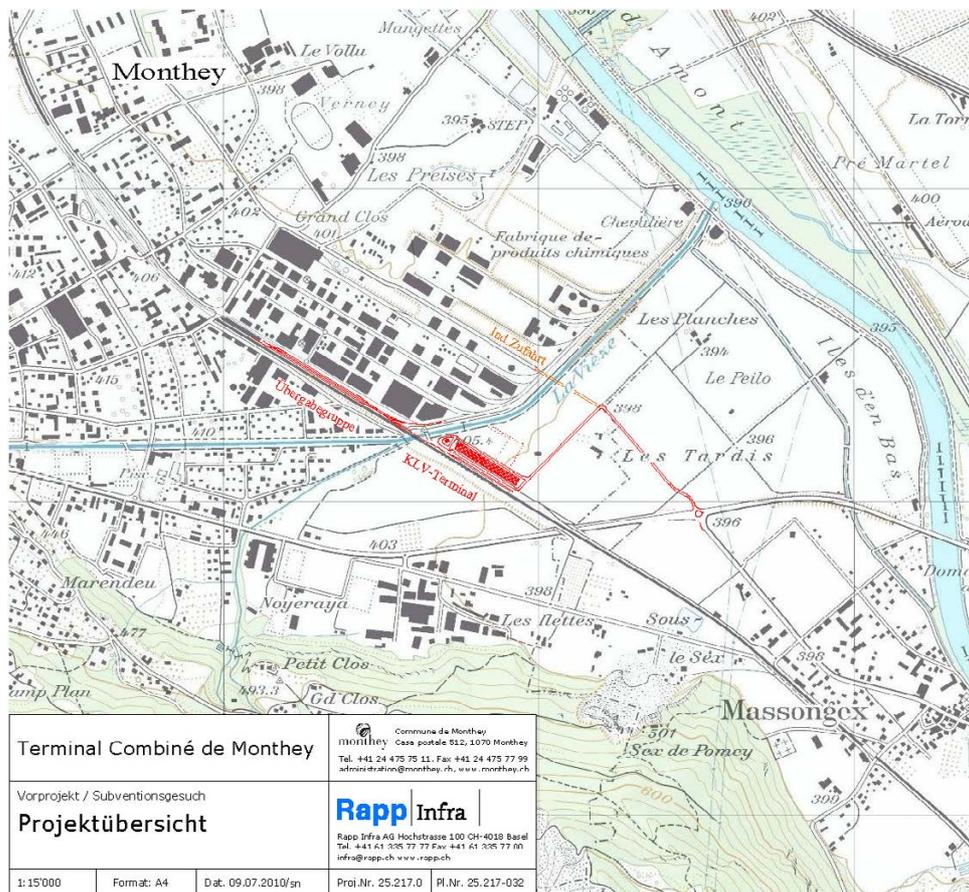
## 2.11 Le nouveau terminal ferroviaire CFF-Cargo

### Situation :

- > Les CFF projettent le déplacement du terminal ferroviaire de transbordement rail-route (CFF-Cargo), actuellement en gare de Monthey, sur des terrains situés au sud du site chimique.
- > Cette nouvelle implantation permettra de réaffecter un important secteur à proximité immédiate de la gare CFF et du centre ville de Monthey.
- > Elle permettra également de diminuer le trafic poids lourds en milieu urbain grâce à la construction d'une nouvelle route d'accès directement reliée au réseau routier principal.
- > Enfin, la sécurité du quartier sera améliorée.

### Enjeux :

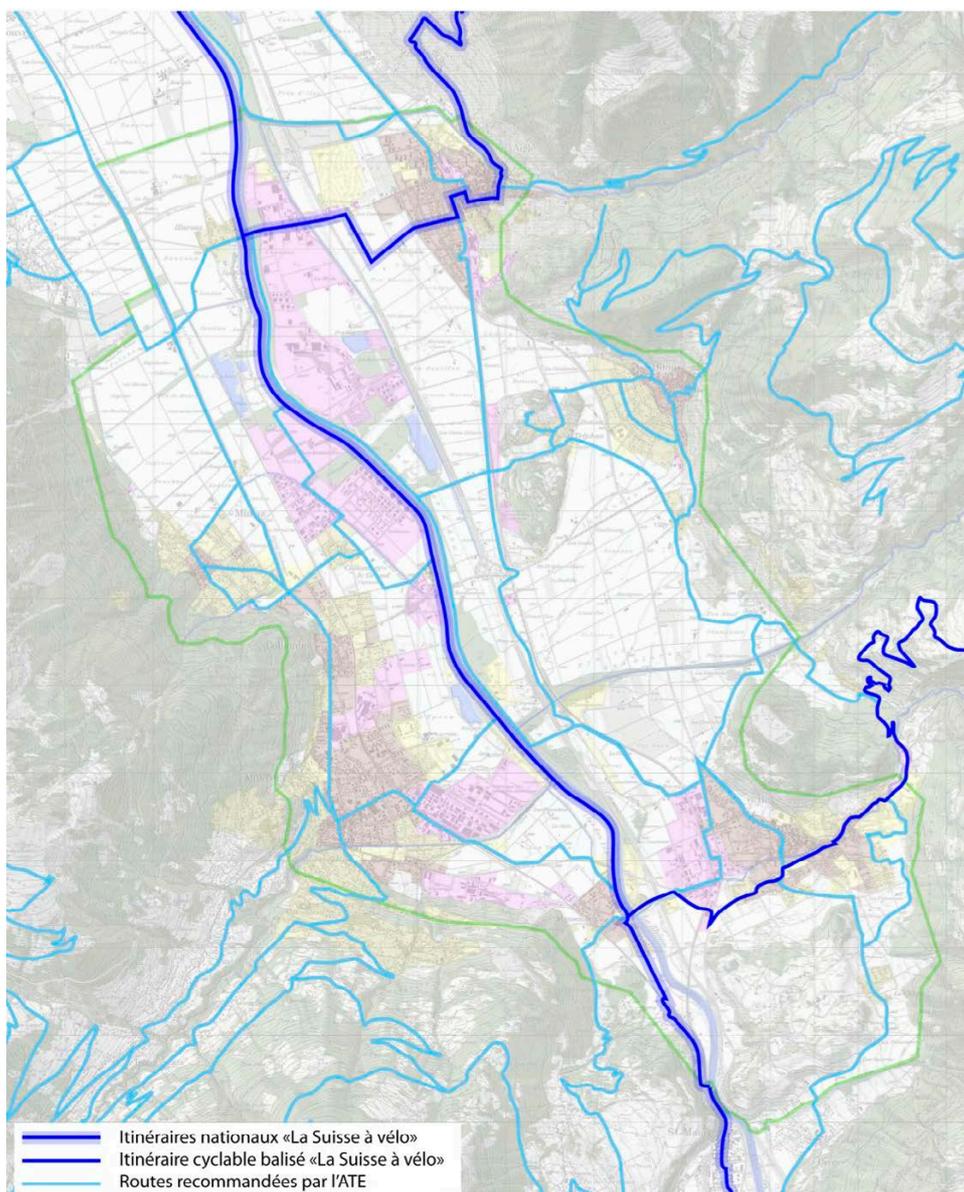
- > Le déplacement du terminal ferroviaire offre une opportunité unique de requalification et de réaffectation du secteur de la gare CFF.



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

## 2.12 Les mobilités douces (MD)

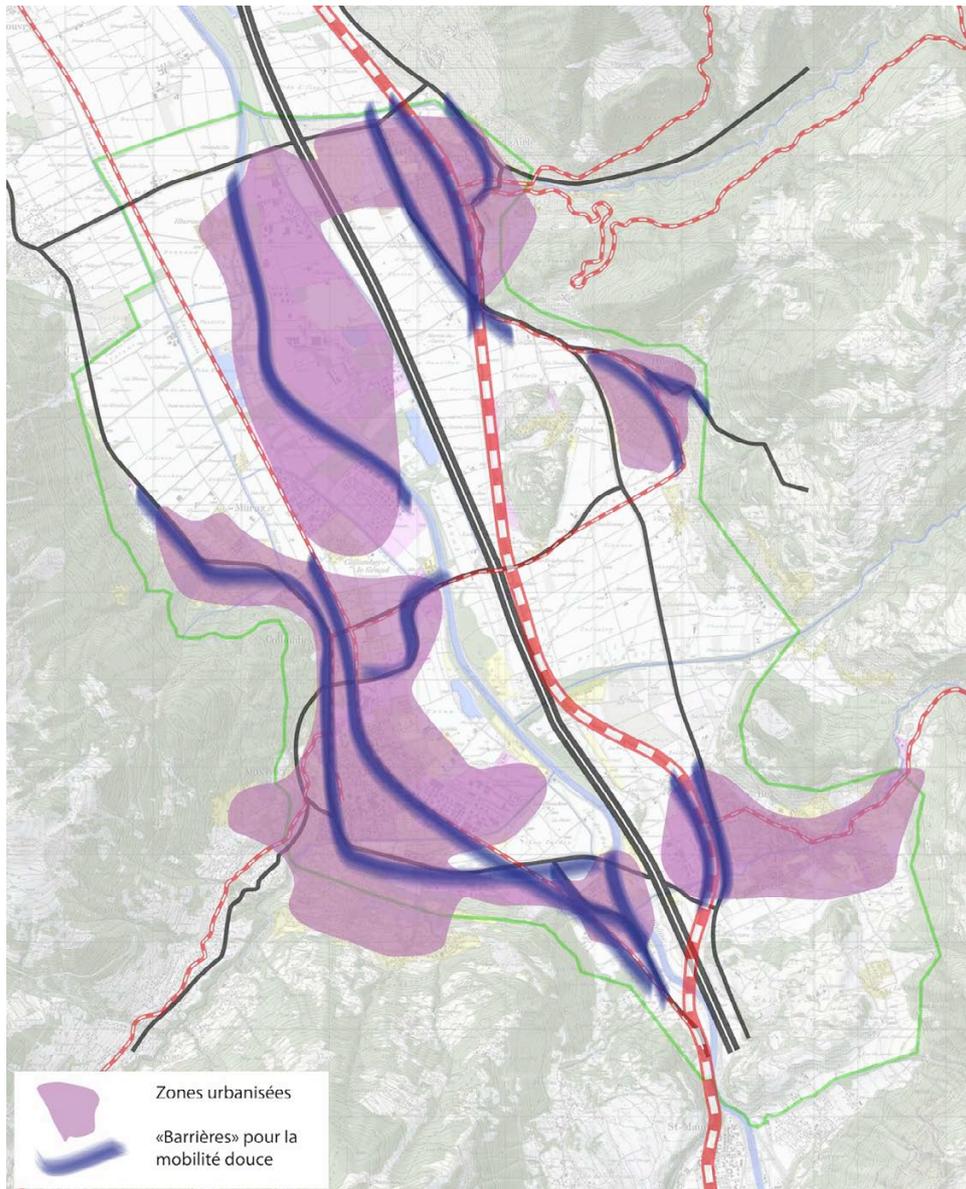
- > L'agglomération du Chablais présente une topographie globalement favorable pour la mobilité douce. Les déplacements à l'intérieur des villes et villages (de taille modeste) peuvent donc, pour la plupart, se faire à pied ou en vélo. Entre les différentes localités, la situation varie selon les cas. Du côté valaisan, les distances relativement modestes entre Monthey et Collombey-Muraz, voire entre Monthey et Massongex, offrent des perspectives intéressantes pour les déplacements à vélo. On soulignera également la proximité de Bex et Massongex ou d'Aigle et Ollon.
- > Même si la taille des villes et villages est adaptée aux déplacements à pied ou à vélo, les infrastructures y relatives ne sont pas toujours adaptées. On notera par exemple, même dans les villes de Monthey, d'Aigle et de Bex, la faible proportion de secteurs piétons ou de zones à priorité piétonne.
- > La sécurité des piétons et des vélos en milieu urbanisé, même si elle est globalement satisfaisante (absence de points noirs identifiés), devrait être localement améliorée. En effet, une amélioration des conditions de circulation des cyclistes, dans les villes et dans les villages, contribuerait à améliorer fortement l'attractivité de ce mode de déplacement.
- > Conscientes de cet état de fait, les communes d'Aigle, de Collombey-Muraz et de Monthey ont entrepris, depuis le lancement du Projet d'agglomération, une réflexion spécifique sur les adaptations à apporter à leurs réseaux de mobilité douce. Les documents y relatifs sont à disposition.
- > Plusieurs projets sont en cours de réalisation. Dans le cadre du Projet d'agglomération, le choix a été fait de se concentrer sur les mesures à mettre en œuvre entre les communes, les mesures d'amélioration des réseaux piétons et cyclables dans les centres des villes et des villages restant du ressort de chaque commune.
- > Au niveau de l'agglomération, la voie cyclable cantonale assure, le long du Rhône, une liaison sécurisée et attractive à travers toute l'agglomération. Il y aura lieu d'utiliser au mieux cet axe pour les liaisons de moyenne distance. Ponctuellement, cette liaison devra être sécurisée, voire améliorée.
- > Le Rhône, l'autoroute et les voies CFF et AOMC, et dans une certaine mesure les axes routiers principaux, constituent des obstacles naturels ou artificiels qui sont autant d'entraves aux déplacements entre les localités des deux cantons. Même si globalement un certain nombre de liaisons ont déjà été aménagées, il y aurait lieu d'examiner la nécessité de créer l'une ou l'autre liaison supplémentaire.
- > Le réseau des chemins agricoles est densément tissé et offre des opportunités pour leur utilisation par les MD, pour autant que les éventuels conflits avec l'agriculture soient réglés ou que le réseau soit localement complété.
- > Des aménagements spécifiques pour les cyclistes existent ponctuellement. Ils ont été réalisés au coup par coup, le plus souvent en fonction d'opportunités ou de demandes particulières. Compte tenu du potentiel d'utilisation du vélo dans l'agglomération, les infrastructures appropriées (bandes ou pistes cyclables, stationnement deux-roues, etc.) sont insuffisantes, notamment dans les villes de Monthey et d'Aigle. Sur les routes cantonales, entre les localités de l'agglomération, la situation est semblable. Quelques aménagements ont été réalisés mais la continuité des liaisons n'est pas assurée. La sécurité y est relativement précaire compte tenu notamment de la vitesse du trafic automobile.
- > Quelques études conceptuelles ont été réalisées (notamment à Aigle, Collombey-Muraz et Monthey). Le Projet d'agglomération constitue l'opportunité de coordonner les actions des différentes communes et de transformer ces concepts en réalisations.
- > Localement, les voies de chemin de fer, les routes et autoroutes ou le Rhône constituent des obstacles à des liaisons directes pour les vélos ou les piétons.
- > Cinq stations de "vélopass" (vélos en libre service) ont été mises en place à Aigle et à Monthey.
- > Les cartes ci-après présentent le réseau de cyclotourisme et un aperçu des principales barrières pour la mobilité douce en milieu urbanisé.



*Réseau principal de cyclotourisme*



*La liaison cantonale cyclable sur les berges du Rhône*



Principales "barrières" à la mobilité douce en milieu urbanisé

#### Constats et enjeux :

- > Aucune planification globale et coordonnée du réseau cyclable n'existe au niveau régional pour les déplacements quotidiens. Le Projet d'agglomération constitue dès lors l'opportunité de combler cette lacune.
- > Un potentiel important de développement de la mobilité douce, piétonne et cyclable, existe pour les déplacements internes aux communes.
- > Entre localités par contre, les distances sont trop importantes pour les déplacements à pied. Les enjeux se situent donc essentiellement au niveau des déplacements cyclables.
- > Il y aura lieu de tirer profit au maximum des liaisons existantes. Le réseau de chemins agricoles peut être adapté, voir complété, afin de le rendre efficace, confortable et sûr pour les mobilités douces.
- > Le Centre Mondial du Cyclisme, qui a son siège à Aigle, offre une opportunité formidable de valoriser les déplacements cyclistes.

## 2.13 Sécurité routière

- > Les cantons n'ont pas identifié explicitement de points noirs sur le réseau routier. De fait, hors localité, les problèmes sont essentiellement liés aux conflits entre cyclistes et trafic automobile. En localité, c'est l'intégration du trafic automobile dans un environnement urbanisé et regroupant la plupart des activités et services qui pose problème.

### Situation hors des localités

- > Hors des localités, le secteur de la jonction A9 de St-Triphon, notamment pour la circulation sur la route cantonale, est problématique. Le franchissement de la jonction autoroutière et le giratoire du Boeufferand, notamment, constituent un secteur délicat pour les deux-roues légers.
- > De même, les deux autres transversales, entre Bex et Monthey et entre Aigle et Vionnaz, de par leur géométrie et les vitesses qui y sont pratiquées, sont particulièrement problématiques pour la circulation des cyclistes.
- > Même si ces tronçons ne sont pas situés sur des itinéraires cyclables principaux, il est nécessaire d'y améliorer la sécurité des cyclistes.
- > Dans le secteur de la Gouille du Duzillet, au sud de la zone industrielle d'Aigle, la cohabitation entre une zone de détente et un important trafic poids lourds constitue également une réelle source de danger.

### Situation en localités

- > Dans les localités, parmi les barrières évoquées au chapitre consacré à la mobilité douce, les axes routiers traversant les centres rassemblent une grande partie des problèmes de sécurité et de nuisances.
- > Même dans les centres, les axes principaux gardent en effet une fonction d'axe de transit peu compatible avec les sites traversés. Elle est la cause des principales sources de dangers pour les différents usagers de la voirie (piétons et cyclistes plus particulièrement).



*La traversée de Collombey-Village*

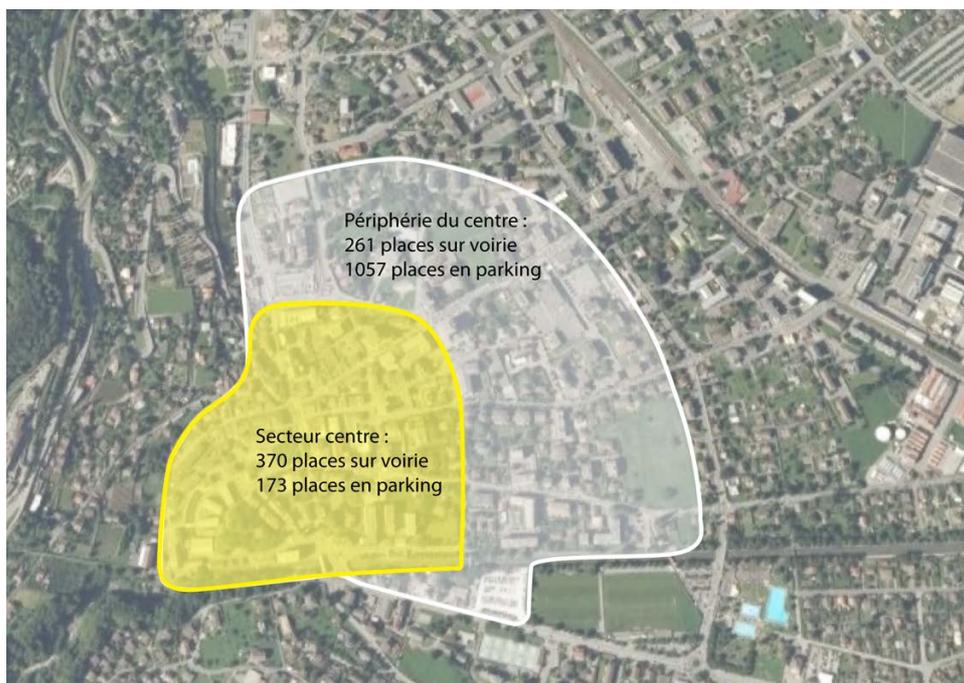
### Constats et enjeux :

- > De manière générale, la sécurité des cyclistes doit être améliorée sur les axes principaux hors des localités.
- > L'aménagement des trois transversales reliant les jonctions autoroutières aux réseaux principaux est particulièrement problématique.
- > En matière de sécurité, l'enjeu majeur se situe cependant dans les centres des villes et des villages.
- > C'est dans ces secteurs en effet que les différents usagers de la voirie doivent composer les uns avec les autres (trafic automobile d'accessibilité ou de transit, cyclistes et piétons).
- > Sur ces tronçons, la modération des vitesses et la cohabitation des usagers sera la règle.

## 2.14 Stationnement

### Voitures

- > La gestion du stationnement est un élément essentiel d'une politique de mobilité. En effet, chaque déplacement automobile commence et se termine sur une case de stationnement. La disponibilité (et le coût) des places de stationnement a donc une influence déterminante sur le choix du mode de déplacement.
- > Dans les différentes communes de l'agglomération du Chablais, le nombre de places de stationnement, tant publiques que privées, est globalement élevé. Si cet état de fait a une conséquence sur l'attractivité des déplacements en voiture (cf. ci-dessus), il a également comme corollaire une forte occupation de l'espace public urbain.
- > Dans le centre-ville de Monthey par exemple, on recense 1'861 places de stationnement à usage public, que ce soit sur voirie (plus de 600 places ou 8'000 m<sup>2</sup> d'espace public) ou dans des parkings collectifs (les parkings privés à usage public font partie de ce total).



*Stationnement à usage public dans le centre de Monthey*

- > Même si un certain nombre de réflexions ont été faites au niveau des communes, une coordination des politiques de stationnement (disponibilité et tarification) au niveau de l'agglomération fait défaut.
- > De la même manière, les règlements communaux des constructions imposent un nombre minimal de places de parc à fournir lors de constructions nouvelles ou de transformation. Dans toutes les communes, ces exigences sont supérieures aux normes en vigueur et ne tiennent pas compte de la spécificité des différents secteurs d'urbanisation comme, par exemple, leur localisation ou la qualité de l'offre en transports publics.
- > Des P+R existent à proximité des gares d'Aigle et de Bex.
- > Certaines entreprises de la région se sont déjà préoccupées de la mobilité de leurs employés en mettant en place, notamment, des services de navettes. Il y aurait lieu cependant de demander, par exemple dans les règlements communaux, la réalisation de plans de mobilité pour les entreprises d'une certaine taille. De la même manière, les administrations publiques pourraient "montrer l'exemple" en formalisant les mesures qu'elles prennent au niveau du déplacement de leur propre personnel.
- > Des projets d'encouragement au co-voiturage, prévoyant notamment la construction d'un parking à Saint-Triphon, sont à l'étude.

## Vélos

- > En ce qui concerne le stationnement pour deux-roues légers, des carences existent, notamment en places de stationnement couvertes, dans toutes les communes.
- > La commune d'Aigle, par exemple, a fait un inventaire détaillé des places de stationnement vélos existantes. On y recense quelque 870 cases dont presque 40% couvertes. L'analyse a mis en évidence la nécessité de créer un certain nombre de places supplémentaires ou d'équiper certaines places existantes, notamment au centre-ville et près de différents générateurs de trafic.
- > A Collombey-Muraz, seules les écoles sont équipées d'installations de stationnement pour les vélos. Au budget 2012, fr. 50'000.- ont été inscrits pour créer des places dans les villages. A Monthey et à Bex, un inventaire détaillé est en cours.



Places de stationnement vélos au centre-ville d'Aigle

## Constats et enjeux :

- > Le nombre important de places de stationnement voitures existant dans l'agglomération favorise les déplacements automobiles et occupe un espace important dans les centres.
- > Les règlements communaux de stationnement imposent, lors de constructions nouvelles ou de transformations, un nombre de places de stationnement supérieur à la norme.
- > Une politique coordonnée du stationnement au niveau de l'agglomération permettrait d'agir, à la source, sur la répartition modale des déplacements.
- > Compte tenu de la taille modeste des centres-villes, des parkings en périphérie immédiate des centres permettraient de réduire l'occupation de l'espace public par le stationnement.
- > Pour ce qui concerne les places de stationnement pour deux-roues légers, des carences ont été mises en évidence dans différents secteurs de l'agglomération.



La Place de l'Hôtel de Ville à Monthey

## 2.15 Intermodalité

- > Aujourd'hui, en l'absence de desserte de transports publics routiers performants, les interfaces d'échange entre modes de transports sont essentiellement localisés dans les gares, notamment en gare d'Aigle.
- > La gare aiglonnaise est en effet la mieux desservie par le réseau CFF principal, et son parking d'échange de 320 cases est d'ores et déjà saturé. On constate qu'une bonne partie des utilisateurs du P+R d'Aigle provient du Valais. En effet, les liaisons entre Monthey et Aigle en transports publics sont actuellement médiocres, et le trajet en voiture est nettement plus attractif.
- > Un P+R de 95 cases existe également à Bex, mais compte tenu de la moindre fréquence des arrêts en gare de Bex, ce parking est naturellement moins attractif que celui d'Aigle. Des possibilités d'extension du parking existent. Il est utile de préciser que l'accessibilité automobile à ce parking est nettement plus aisée et génère moins de nuisances qu'à Aigle.
- > Ailleurs dans l'agglomération, les possibilités d'intermodalité via des parkings d'échange sont limitées, si l'on excepte peut-être le parking du Cotterg à Monthey à proximité de la gare AOMC.
- > A proximité des gares ferroviaires, les possibilités de parking pour les deux-roues légers sont généralement insuffisantes ou mal équipées.
- > En l'absence de TP routiers d'agglomération, il n'existe pas à proprement parler d'intermodalité avec le réseau bus.

### Constats et enjeux :

- > Malgré sa grande capacité, le P+R d'Aigle est aujourd'hui totalement saturé, notamment de véhicules en provenance du Valais.
- > Une amélioration de la qualité des liaisons de transports publics dans l'agglomération, et notamment entre les deux cantons, permettrait de réduire la pression sur ce parking et le trafic automobile qu'il génère.
- > Les infrastructures de stationnement pour le deux-roues légers aux abords des gares et dans les centres doivent être améliorées.



*Parking pour vélos en gare CFF de Monthey*

## 2.16 Installations à forte fréquentation

### Situation :

- > Les centres-villes d'Aigle et de Monthey comprennent une offre commerciale importante. Cette offre est bien située et renforce la centralité de ces localités.
- > Toutefois, quelques installations commerciales à forte fréquentation (ICFF) sont situées hors des centres, il s'agit en particulier de :
  - la zone commerciale de Collombey
  - le centre commercial Migros et ses abords dans la zone industrielle d'Aigle
  - le centre commercial Manor à Monthey
- > Ces trois secteurs sont desservis par des transports publics. Les cadences ne sont cependant pas attractives et peu concurrentielles par rapport à la desserte automobile. Le centre commercial Migros d'Aigle est desservi par le réseau urbain communal aiglon, le centre commercial Manor est desservi par l'AOMC, la zone commerciale de Collombey est desservie depuis décembre 2011 par une ligne urbaine.
- > Lorsqu'elles existent, les conditions d'accès MD, la qualité des espaces collectifs d'accompagnement sont faibles voir dissuasives pour ces usagers.
- > Sur le canton du Valais le plan directeur comprend un fiche « centre d'achat » en vigueur.
- > Le Canton de Vaud, dans le cadre de sa deuxième adaptation du PDCn élabore une fiche dédiée à la stratégie ICFF. Ainsi, des principes et des critères ont été déterminés afin de mieux gérer l'implantation des ICFF. Le but poursuivi est de se doter d'outils clairs afin d'implanter les ICFF dans des tissus urbanisés, mixtes et accessibles en TP. Il conviendra d'appliquer cette mesure du PDCn pour les communes vaudoises notamment.

### Tendance :

- > Une pression à la dispersion des ICFF et à la localisation sans desserte TP est ici, comme ailleurs, toujours un risque.
- > Toutefois, les communes ont en grande partie déjà pris des dispositions pour limiter fortement l'implantation de nouveaux ICFF, la réglementation des zones excluant maintenant l'implantation de tels équipements. Par ailleurs, dans les zones qui accueillant aujourd'hui des ICFF, il n'y a plus de capacités notables disponibles, les potentiels correspondent à des développements possibles des équipements existants.

### Planifications cantonales :

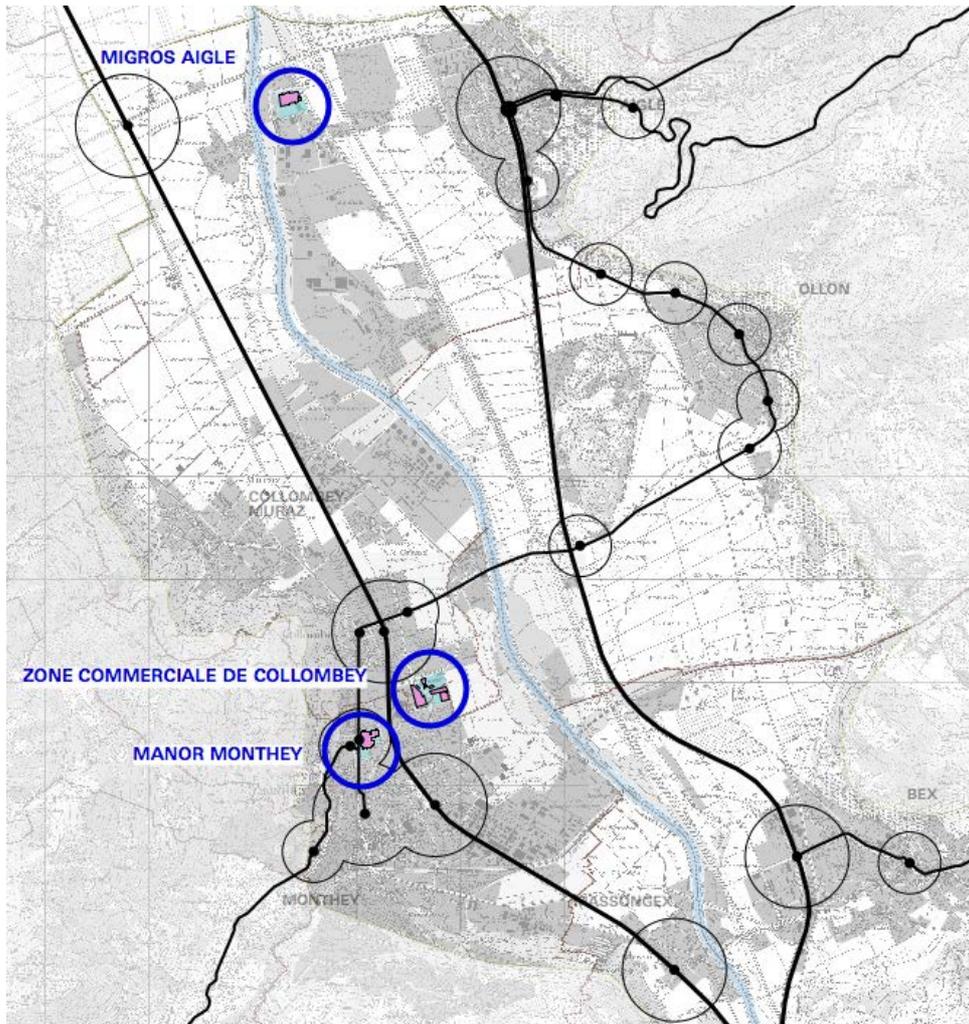
- > Sur le canton du Valais le plan directeur comprend un fiche « centre d'achat » en vigueur.
- > Le Canton de Vaud, dans le cadre de sa deuxième adaptation du PDCn élabore une fiche dédiée à la stratégie ICFF. Ainsi, des principes et des critères ont été déterminés afin de mieux gérer l'implantation des ICFF. Le but poursuivi est de se doter d'outils clairs afin d'implanter les ICFF dans des tissus urbanisés, mixtes et accessibles en TP. Il conviendra d'appliquer cette mesure du PDCn pour les communes vaudoises notamment.



*Le centre commercial Manor à Monthey*

**Enjeux :**

- > Il y a lieu d'améliorer la desserte en transports publics et les liaisons de mobilité douce des principaux générateurs de trafic existants dans l'agglomération.
- > D'autres mesures de gestion sont à définir afin de réduire les impacts des ICFF (p. ex. gestion du stationnement, qualité des espaces extérieurs, etc.)
- > La localisation des ICFF doit être maîtrisée par le biais des planifications communales (proches des centres, dans les pôles urbains, accessibles en MD et TP) et doivent être intégrées à des projets urbains mixtes.
- > Les zones comportant actuellement des ICFF doivent être contenues dans leurs périmètres actuels.



*Localisation des principaux ICFF hors des centres (centres commerciaux)*

## 2.17 Espaces naturels et paysage

### Situation :

- > La plaine est structurée par des éléments forts : les montagnes qui dominent la plaine, les collines, les vignobles des coteaux, le Rhône et ses végétations riveraines, les canaux, les transversales vertes (affluents du Rhône et leur cordon boisé), les rideaux coupe-vent et bosquets, etc. Les grands espaces agricoles ouverts constituent des espaces "de respiration" dans l'agglomération. Le paysage viticole contribue fortement à l'identité de l'agglomération.
- > Le paysage de la vallée du Rhône a fortement évolué durant les dernières décennies. Les mesures d'améliorations foncières, le développement des infrastructures de transport, l'éclatement de l'urbanisation, etc. ont marqué de leur empreinte le paysage de l'agglomération. Les infrastructures liées aux transports et à l'énergie parcourent la plaine longitudinalement et renforcent l'aspect industriel de la plaine. L'étroitesse de la vallée force la cohabitation entre les axes de transport, l'urbanisation, le Rhône, l'agriculture, les zones de détente.
- > L'agglomération du Chablais se trouve à la jonction de plusieurs milieux présentant un intérêt écologique et paysager important. Les espaces de qualité subsistent comme des îlots dans la plaine, héritiers de la situation avant la révolution agricole, la plaine compte des biotopes de grande valeur paysagère et biologique (collines, zones alluviales, plans d'eau, etc.). Leur mise en réseau n'est pas assurée. Par ailleurs, les communes qui composent l'agglomération assurent la transition entre les milieux de montagne et la plaine. Dans l'axe de la plaine, le Rhône et l'autoroute forment des barrières importantes. Leur franchissement est possible uniquement si un ouvrage existe. Les ouvrages de franchissement existants ne sont pas dédiés et ne sont pas tous adaptés au passage de la faune.
- > La qualité écologique du Rhône est actuellement fortement dégradée par son endiguement et par l'absence de mise en réseau de ses fonctions écologiques. Dans l'axe du Rhône, il existe plusieurs milieux humides intéressants, notamment au sud de l'agglomération une zone de bas-marais et deux sites de reproduction des batraciens, mais également plusieurs zones humides et plans d'eau liés à l'extraction de matériaux.
- > Faune. Dans la plaine, se trouvent une zone de bas marais avec présence de batraciens au sud de Bex, ainsi qu'une autre zone de batraciens en rive droite du Rhône au droit de l'embouchure de la Vièze. Du point de vue du passage de la faune, un couloir d'importance régionale existe permettant le passage transversal de la plaine, entre Collombey et le nord de Bex. Dans l'axe de la plaine, il existe deux liaisons principales de faune, en rive droite du Rhône et au nord de Collombey.
- > Deux grandes surfaces inscrites à l'inventaire fédéral des paysages touchent l'agglomération : la zone de la tour d'Aï et de la dent de Corjon au nord, celle des Diablerets et du Vallon de Nant au sud. Par ailleurs, se trouvent à l'Ouest deux surfaces plus petites de blocs erratiques. Ces surfaces étant tous en périphérie de l'agglomération, elles présentent peu de contraintes pour son développement.

### Tendances :

- > Le projet de la 3<sup>ème</sup> correction du Rhône ainsi que la planification de réseaux écologiques en cours démontrent une inversion de tendance qui devrait conduire à valoriser le paysage.
- > L'étalement de l'urbanisation subsiste toutefois en tant que forte pression sur le paysage.

### Annexes:

- > Les éléments importants en termes d'espaces naturels et de paysages sont présentés à l'annexe 5 (planche B3). Elle présente les principaux milieux écologiques de l'agglomération selon le réseau écologique national (planche B4).

**Enjeux :**

- > Les objets inscrits à un inventaire fédéral doivent être préservés. Ils peuvent également être mis en valeur par le concept paysager.
- > En raison des barrières naturelles et anthropiques dans l'axe nord-sud, les liaisons transversales sont difficiles, notamment pour la faune. Aussi, il est primordial d'intégrer le couloir à faune existant. La liaison actuelle est particulièrement urbanisée, surtout en rive gauche. Des aménagements paysagers pourraient permettre d'améliorer cette situation. De nouvelles liaisons transversales peuvent également être favorisées, en tenant compte des possibilités de franchissement des barrières longitudinales.
- > La troisième correction du Rhône vise à modifier sa faible valeur écologique. Le développement de l'agglomération doit être coordonné à ce projet, notamment en intégrant l'espace Rhône.
- > Du point de vue écologique, la liaison des différents milieux humides apparaît comme intéressante, en coordination avec le développement de l'espace Rhône. Elle doit tenir compte des barrières longitudinales, en particulier du Rhône et de l'autoroute.
- > La limitation de l'étalement urbain doit permettre de soulager le paysage d'une des pressions importantes qui pèsent sur lui.

## 2.18 Environnement

### 2.18.1 Contexte général

#### Situation :

- > La vallée du Rhône constitue un point de passage pour les grands axes de communication et de transport : autoroute A9, ligne ferroviaire du Simplon, réseau électrique à haute tension, gazoducs.
- > La situation de la plaine du Rhône a été favorable à l'implantation de grands ensembles industriels.
- > En raison de son contexte géographique, l'agglomération est très exposée à la vue, les nuisances se concentrent sur une vallée étroite.
- > La plaine du Rhône est parcourue dans toute sa longueur par les infrastructures de communication et de transport d'énergie, qui sont une gêne visuelle et une source d'émissions diverses.
- > La présence des ensembles industriels marque fortement le paysage du Chablais : le site chimique de Monthey, la raffinerie de pétrole de Collombey-le-Grand, avec ses cuves de stockage et ses cheminées, l'usine d'incinération de Monthey (SATOM), mais aussi les lignes à haute tension qui traversent longitudinalement la vallée.
- > La concentration des sources de nuisances, tant visuelles qu'en termes de qualité de l'air ou de bruit, génère un déficit d'image pour le Chablais.

#### Tendances :

- > Une attente d'un renversement de situation est largement partagée.

#### Enjeux :

- > La maîtrise des impacts constitue une problématique importante pour assurer une meilleure qualité de vie et une meilleure image à la région.



## 2.18.2 Energie et climat

### Situation :

A ce stade, aucun diagnostic quantitatif n'a été dressé. L'agglomération est une importante consommatrice d'énergie (et donc productrice de CO<sub>2</sub>), principalement pour les raisons suivantes :

- > Le milieu bâti est peu dense.
- > Les modes de transports favorisés par la population sont les transports individuels motorisés (TIM) (pour les déplacements domicile-travail, TIM = 64% des habitants et 69% des actifs). Il existe un axe de transport public (TP) "fort" dans l'agglomération (AOMC), mais il est peu structurant pour l'urbanisation.
- > De nombreuses activités industrielles, en particulier des industries lourdes se trouvent sur le territoire de l'agglomération. Ces activités sont de grandes consommatrices d'énergie.

### Tendance :

Malgré ces éléments, des efforts d'optimisation de la consommation électrique sont actuellement menés dans l'agglomération :

- > La commune d'Aigle a obtenu le label cité de l'énergie en 2009.
- > Les industries lourdes présentes dans l'agglomération ont entrepris des démarches de synergies industrielles (notamment pour la gestion des rejets de chaleurs), ces éléments sont explicités dans le chapitre "Energies".

### Enjeux :

- > Les principaux enjeux en matière d'énergie et de climat sont directement liés à la forme urbaine et à la mobilité avec trois objectifs principaux :
  - Développement de l'urbanisation vers l'intérieur du tissu bâti ;
  - Transfert modal vers les TP et la mobilité douce (MD)
  - Mesures incitatives en termes de physique du bâtiment : amélioration des performances énergétiques pour les nouvelles constructions et lors des travaux de rénovations.



La SATOM à Monthey (usine de traitement des ordures)

### 2.18.3 Ressources locales

#### Situation :

##### *Eau*

- > Situé dans la plaine du Rhône, le territoire de l'agglomération est traversé par ce fleuve dans l'axe Nord-Sud. On trouve également, dans l'axe Est-Ouest, deux de ses affluents (la Vièze et la Gryonne), et dans l'axe Nord-Sud, à partir de l'échangeur de St-Triphon, un canal parallèle à l'A9. Par ailleurs, plusieurs étendues d'eau sont présentes. Elles correspondent à des sites d'extraction de gravier dans la nappe.
- > Du point de vue des eaux souterraines, le territoire de l'agglomération est situé au-dessus de la nappe du Rhône. Le territoire valaisan se trouve majoritairement en secteur A de protection des eaux. Trois captages, pour lesquels des zones de protection sont définies, se trouvent sur le territoire de l'agglomération : à Collombey-le-Grand, à Collombey et en rive droite du Rhône à la hauteur de Monthey.
- > L'approvisionnement en eau potable dans l'agglomération est géré à l'échelle communale. Il est réalisé à l'aide de ressources en eaux souterraines : captage de sources et prélèvements dans la nappe en plaine. Les eaux du Rhône sont exploitées pour les besoins industriels (notamment ceux de la raffinerie de Collombey) et agricoles. Les autres industries lourdes de l'agglomération exploitent également les eaux souterraines pour leurs besoins.

#### Annexes:

- > Les ressources en eau sont présentées en annexe 5 (Planche B1).

#### Enjeux :

- > Les développements de l'agglomération doivent être conformes à la législation en vigueur, LEaux et OEaux notamment.

## 2.18.4 Energie

### Situation :

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

#### *Coproduits industriels :*

- > L'usine d'incinération des ordures ménagères UIOM de Monthey gérée par la SATOM produit annuellement 120 GWh d'électricité. Le développement d'un réseau de chauffage à distance est en cours. Par ailleurs, des projets énergétiques sont également en construction à l'usine de compostage et de méthanisation de Villeneuve, gérée également par la SATOM.
- > La raffinerie de Collombey injecte 22 MW dans le réseau électrique urbain.

#### *Hydroélectricité :*

- > Un projet de palier hydroélectrique -Massongex-Bex-Rhône (environ 100 GWh/an) – est à l'étude.
- > A Lavey, il existe une centrale hydroélectrique (400 GWh/an), un projet d'augmentation de la production (+75 GWh/an) est à l'étude (hors périmètre d'agglomération).

#### *Energie géothermique*

- > A Lavey, l'énergie géothermique est exploitée pour des besoins récréatifs (bains de Lavey). Le projet Alpine Geothermal Power Production est à l'étude. L'objectif est de bénéficier de l'exploitation de l'anomalie géothermique du site pour produire principalement de la chaleur.
- > L'exploitation géothermique de faible enthalpie par des doublets géothermiques (nappe du Rhône) ou des sondes géothermiques (rive droite) pourrait faire l'objet de développement (à évaluer en accord avec la législation sur la protection des eaux).

#### *Ecologie industrielle*

- > Un projet de synergie entre la SATOM et la raffinerie a été mis à l'enquête publique en octobre 2009, il consiste à relier les deux installations : utilisation de vapeur industrielle de la SATOM pour les installations de turbinage de la raffinerie et injection de chaleur résiduelle de la raffinerie dans le réseau de chaleurs SATOM.
- > Un projet similaire est à l'étude entre la SATOM et CIMO.
- > Enfin, CIMO a mandaté un bureau d'étude pour évaluer les possibilités de mise en œuvre de stratégies d'écologie industrielle sur leur site de production.

### Enjeux :

- > Les productions énergétiques actuelles ou celles projetées répondent d'ores et déjà à une demande. Toutefois, la présence de ressources énergétiques renouvelables pourrait être mise en valeur pour améliorer l'image de l'agglomération (par ex. : parcours des énergies renouvelables).
- > Avec un tissu industriel fort, les stratégies de mise en œuvre de l'écologie industrielle sont importantes pour améliorer la durabilité de l'agglomération et en modifier l'image. Il faut intégrer ces réflexions au niveau du développement de l'agglomération :
  - Densification privilégiée des secteurs desservis par le réseau de chaleur,
  - Mise en valeur des synergies industrielles auprès du grand public (projet parcours des énergies renouvelables),
  - Cahier des charges pour les nouvelles activités.

## 2.18.5 Matériaux minéraux et gestion des déchets

### Situation :

- > Vue l'importance de la nappe du Rhône, le périmètre de l'agglomération comporte de nombreux sites d'extraction et de dépôt de matériaux minéraux. Les sites d'extraction sont essentiellement des gravières, ainsi que quelques carrières en périphérie de l'agglomération.
- > Du point de vue de la gestion des déchets, on peut noter la présence de l'UIOM de Monthey gérée par la SATOM, ainsi que des sites de tri et de stockage de matériaux inertes et de scories à Saint-Triphon. L'UIOM permet la valorisation de plus de 6000 to de métaux par an.
- > Les sites d'extraction et de dépôts de matériaux sont sources de nuisances (trafic, bruit et poussières). Ils sont donc contraignants pour l'urbanisation (ne pas localiser les installations sensibles proches de ces sites) et les transports (prise en compte du trafic généré par l'exploitation des sites). En particulier, les éventuels développements d'activités sur la zone industrielle de Saint-Triphon (commune d'Ollon) doivent être coordonnés avec les activités de tri et stockage des matériaux inertes et scories d'incinération. A Aigle, une gravière coupe la zone industrielle en deux. L'exploitation des graviers conditionne un futur développement industriel sur son périmètre.

### Annexes:

- > Les ressources en énergie, matériaux et déchets sont présentées en annexe 5 (Planche B2).

### Enjeux :

- > La présence de gisements de matériaux et de sites de dépôts est également une opportunité pour assurer la fermeture des cycles de matière dans l'agglomération. Aussi, il conviendra de favoriser l'usage de ces matériaux locaux pour le développement de nouvelles infrastructures.
- > Les sites d'extraction à ciel ouvert modifient le paysage de l'agglomération, leur devenir après l'exploitation doit faire partie de la stratégie paysagère (remise en culture, développement de milieux écologiques, "monument", valorisation des sites excavés pour la construction d'infrastructures).



Zone d'extraction de gravier, ZI d'Aigle

## 2.18.6 Maîtrise des pollutions et des risques naturels et technologiques

Cette thématique est particulièrement importante pour l'agglomération du Chablais en raison des risques d'inondation liés au Rhône (coordination avec le projet R3) et de la forte présence industrielle sur le site, notamment avec de l'industrie lourde.

### Situation :

#### *Risques naturels*

- > Pour l'agglomération, le principal risque naturel est celui d'inondation lors d'une crue du Rhône. La troisième correction du Rhône vise à réduire ces dangers majeurs. Il est prévu qu'environ 30 ans seront nécessaires à la réalisation complète du projet, soit environ l'horizon de planification du projet d'agglomération. La zone industrielle d'Aigle étant particulièrement vulnérable aux crues du Rhône, des mesures urgentes transitoires (MUT) ont été mises à l'enquête publique pour sa protection et sont en cours de réalisation (première étape terminée).
- > L'espace Rhône a été défini principalement en fonction des impératifs de sécurité. Il équivaut en principe à deux fois la largeur actuelle du fleuve. Dans l'espace Rhône, les constructions sont interdites.
- > Une carte de danger a été élaborée pour le projet R3. Elle distingue trois niveaux :
  - Danger élevé (rouge), en principe inconstructibles à moins que le danger ne puisse être diminué par des mesures appropriées
  - Danger moyen (bleu) : les zones concernées sont soumises à des restrictions
  - Danger faible (jaune) : les zones concernées ne sont affectées d'aucune prescription majeure.
- > Actuellement, la protection de la plaine contre une crue du Rhône est effective pour des temps de retour de 50 à 70 ans. Le projet R3 devrait permettre d'atteindre une protection conforme aux prescriptions fédérales (temps de retour de crues pertinents : 5 à 30 ans pour l'agriculture, 100 ans pour les villes et plus de 100 ans pour les sites névralgiques, par exemple les grandes industries).
- > A l'état actuel, la zone industrielle d'Aigle se trouve en zone de danger élevé au nord et de danger moyen au sud, un plan d'intervention approuvé permet toutefois de la considérer comme se situant en danger résiduel. Les autres zones de danger touchent le territoire agricole. Selon le plan sectoriel de la troisième correction du Rhône du canton de Vaud, la réalisation des MUT permettra de placer la zone industrielle d'Aigle en zone de danger résiduel. Les autres mesures R3 n'ont pas d'impact sur la partie vaudoise de l'agglomération (pas de données pour le canton du Valais).
- > En ce qui concerne les autres dangers naturels, nous ne disposons que de cartes indicatives pour le canton de Vaud qui mettent en évidence des zones de dangers potentiels pour les risques géologiques (glissements de terrains, chutes de pierres et de blocs, laves torrentielles) et les avalanches, situées principalement sur les versants montagneux en périphérie de l'agglomération.

Les cartes de référence pour les dangers d'inondations sont celles des plans sectoriels "troisième correction du Rhône" du canton du Valais et du canton de Vaud (documents de référence [8] et [9], selon annexe 5. La planche B5 présente l'espace Rhône et les zones d'affectation de l'agglomération.

#### *Pollution de l'eau et des milieux*

- > La qualité des eaux du Rhône a été évaluée dans le rapport d'impact sur l'environnement du projet R3 (référence [3]). Les eaux du Rhône sont de qualité biologique mauvaise. Dans la région du Chablais, les principaux problèmes qualitatifs sont essentiellement accidentels, notamment suite à des déversements industriels.
- > L'agglomération compte de nombreux sites pollués, principalement des sites de stockage (dans et aux abords des zones de village) et des aires d'exploitation (dans la plaine du Rhône). Dans un premier temps, seuls les sites principaux situés dans les zones industrielles d'Aigle ont été considérés de manière systématique : il existe 11 sites pollués dont deux nécessitent des investigations complémentaires (activité : commerce de combustibles liquides et travaux métalliques) et nécessitent une surveillance (activité : commerce de combustibles liquides). Tous ces sites sont en exploitation. Les sites sont représentés à l'annexe 5 (planche B6).

*Risques technologiques*

- > Les données sur les sites présentant des risques au sens de l'OPAM ne sont pas publiques. Aussi, l'identification des objets pouvant présenter un risque est indicative, il est possible que certains sites soumis à l'OPAM n'aient pas été identifiés. Les objets identifiés sont :
  - La raffinerie de Collombey
  - La gare de chargement d'Aigle
  - Les réservoirs d'hydrocarbures d'Aigle et de Collombey
  - Oléoduc Chavalon Collombey
  - Oléoduc Collombey-Martigny
  - Gazoduc le long du Rhône
  - Autoroute A9
  - Voie CFF Genève-Brigue
  - Voie ferroviaire entre la gare de chargement d'Aigle et Saint-Triphon
  - La route cantonale St-Triphon –Saint-Maurice
- > Par ailleurs, l'agglomération est également survolée par plusieurs lignes électriques à haute tension. L'ordonnance sur les rayonnements non ionisants (ORNI) impose pour ces installations un couloir de sécurité dépendant de leur tension (jusqu'à 15 m suivant la tension). Les affectations sensibles impliquant un séjour prolongé de personnes y sont exclues. De plus, l'ordonnance fédérale sur les lignes électriques (OLEI) prévoit une distance minimale entre lignes électriques et bâtiments en cas de chute du câble. Au surplus, de nouvelles zones à bâtir comportant des affectations sensibles ne peuvent être délimités dans une bande pouvant atteindre 65 m.

L'annexe 5 (planche B7) présente la situation des objets pouvant présenter un risque technologique.

**Enjeux :**

- > Le développement de l'agglomération Aigle Monthey doit tenir compte du projet R3, en particulier de l'espace Rhône. Les développements dans la zone industrielle d'Aigle sont conditionnés aux MUT, il conviendra donc de les coordonner temporellement.
- > Les critères de pollution des milieux sont peu déterminants à l'échelle du projet d'agglomération, mais doivent faire l'objet d'étude pour les projets de réalisation (en particulier en ce qui concerne les sites contaminés).
- > Les risques d'inondations et les risques technologiques ne sont à priori pas cumulatifs, sauf pour la gare de chargement d'Aigle qui se trouve en zone de danger moyen et pour l'autoroute A9. Les risques technologiques étant fonction des affectations riveraines aux objets, il convient d'en tenir compte pour le développement de nouvelles affectations et de la densification.
- > Intégrer la question de l'OPAM dans les développements, en particulier lorsqu'ils se situent à proximité des objets mentionnés (p. ex. les sites à proximité des gares).



Raffinerie Tamoil, ZI de Collombey-Muraz

## 2.18.7 Immissions

### Situation :

#### *Pollution de l'air*

- > À l'échelle du Chablais, un rapport technique établi en 2005 par le SEVEN (référence [12]) fait état de rejets par la raffinerie de Collombey dépassant les normes d'émissions (en particulier des composés organiques volatils). Les concentrations dans la plaine du Rhône demeurent toutefois inférieures à celles observées couramment en milieu urbain. Plus largement, on observe dans les cantons du Valais et de Vaud des dépassements périodiques des normes de concentration en particules fines, NOx et O3. La situation de la raffinerie a toutefois évolué depuis 2005, un nouveau diagnostic permettrait d'actualiser ces données. Une analyse sur d'autres sources d'émission permettrait de consolider le diagnostic.

#### *Bruit*

- > Les principales sources de bruits de l'agglomération sont les axes de transport, A9, les axes routiers principaux et la voie CFF Genève-Brigue. Sur la base des cartes de bruit de l'OFEV ([www.ecogis.ch](http://www.ecogis.ch) 3.09.2009), les isophones correspondant aux valeurs limites d'immission (VLI) ont été évalués. Le plan d'affectation a été traduit en degré de sensibilité selon l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) afin d'identifier les zones pour lesquelles des dépassements de VLI sont probables. La principale zone sensible de l'agglomération concerne les zones d'habitation riveraines de l'axe Collombey-Monthey à travers la ville de Monthey. Dans une moindre mesure, les zones d'habitats riveraines de l'axe ferroviaire Genève-Brigue en ville d'Aigle sont sensibles au bruit ferroviaire de nuit. L'intensité d'éventuels dépassements devrait être vérifiée sur la base de données d'immissions plus précises ou d'une étude sectorielle "bruit". A ce stade, le bruit lié aux industries et aux sites d'exploitation de matériaux n'a pas été évalué. Il reste également à relever l'aérodrome de Bex ainsi que les stands de tir.

On trouve dans l'annexe 5 (planches B8 et B9) une situation schématique du bruit diurne et du bruit nocturne.

### Enjeux :

- > La pollution de l'air étant principalement liée aux TIM, la maîtrise de la qualité de l'air est fonction de la maîtrise de la mobilité individuelle.
- > Les possibilités de rejets de polluants dans l'air par la raffinerie de Collombey (chroniques ou accidentels) sont à considérer pour le développement de l'urbanisation et des activités à proximité de cette dernière.
- > L'évolution du bruit des axes de transport est également liée aux TIM.
- > L'A9, principale source de bruit pose peu de problèmes d'immissions car elle traverse des zones dont l'affectation est peu sensible. Son trafic, de transit, n'est d'ailleurs que marginalement dépendant du projet d'agglomération.
- > La situation du bruit à travers la commune de Monthey devrait être précisée, en particulier, en cas de densification des zones d'habitation situées entre les communes de Monthey et Collombey-Muraz.



Raffinerie Tamoil, ZI d'Aigle

### *Agriculture*

Les aspects agricoles concernant ce territoire sont en lien étroit avec le projet de troisième correction du Rhône. Les deux études sont ainsi étroitement coordonnées.

Ce chapitre est basé sur l'étude d'opportunité agricole en lien avec la 3<sup>ème</sup> correction du Rhône, B+C Ingénieurs SA & EMAC ingénieurs Sarl, 2009 (annexe 6).

#### **Situation :**

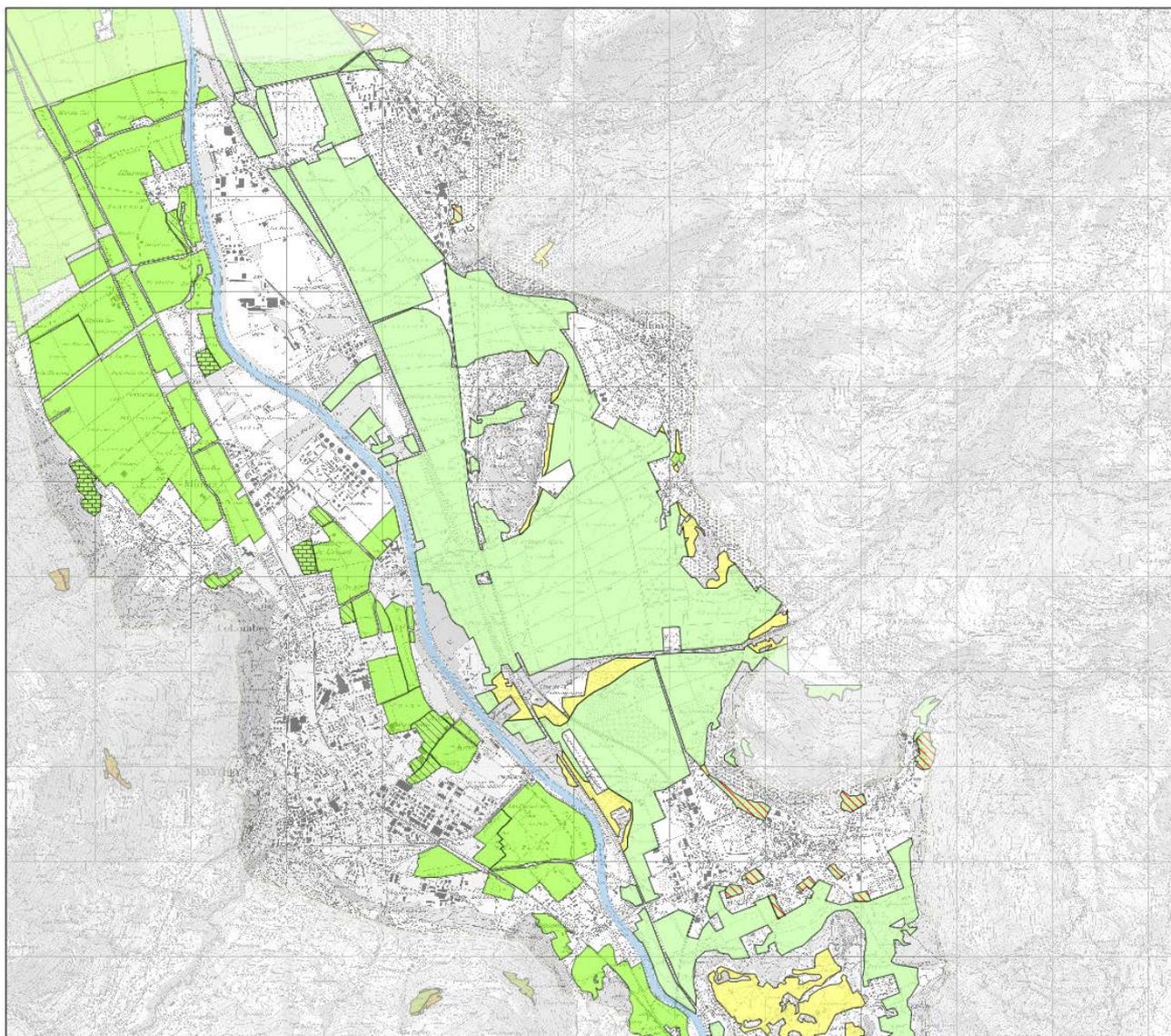
- > La morphologie de la plaine et la composition de son sol offrent des terres cultivables de très bonne qualité et sur de vastes surfaces.
- > Les coteaux sont favorables à la viticulture.
- > Le périmètre d'agglomération est agricole et forestier à 75%, ce qui implique une réflexion détaillée sur l'espace non bâti, sa complémentarité avec les espaces bâtis, son fonctionnement intrinsèque et sa durabilité.
- > Le Rhône qui traverse l'agglomération et qui fait l'objet d'un grand projet de sécurisation, avec des contraintes, des emprises, mais également d'importantes opportunités en termes de loisirs, de paysage et de nature.
- > L'espace agricole est compartimenté par les routes, le rail et les cours d'eau en unités fonctionnelles indépendantes les unes des autres. Les centres d'exploitations agricoles sont peu situés dans les villages, mais majoritairement dans la plaine et cultivent les terres alentours.
- > Certains secteurs sont encore essentiellement agricoles (cœurs agricoles), alors que d'autres sont plus ou moins largement influencés par le développement de l'urbanisation, par les réserves industrielles et par la pression des loisirs.
- > Dans les cœurs agricoles, la logique est celle des projets agricoles, en fonction des besoins (équipements ruraux, améliorations foncières, remaniement parcellaire, réseaux OQE, intégration agriculture Rhône), avec parfois la question de l'intégration d'activités agricoles sur les digues du Rhône élargi.
- > Dans les espaces mixtes par contre, les unités fonctionnelles agricoles sont généralement dégradées, du fait de la difficulté d'accès, de la disparition des centres d'exploitation, de la perte progressive de terres arables, de la pression des loisirs, du trafic routier et industriel et des logiques spéculatives qui vont à l'encontre de l'investissement pour des terres au devenir flou. Dans ces espaces, une requalification des espaces est nécessaire qui porte l'attention nécessaire à la rentabilité des exploitations agricoles maintenues, à leur orientation face aux futur et à la valorisation des synergies potentielles, en coordination entre agglomération, agriculture, 3<sup>ème</sup> correction du Rhône et nature. Certaines parties seront urbanisées, d'autres redeviendront des cœurs agricoles, d'autres encore privilégieront les aspects nature, paysagers, loisirs, sécurité, hydroélectriques ou para-agricoles.
- > De par sa nature, la plaine agricole est pour l'essentiel composée de terrains désignés en surfaces d'assolement (SDA).
- > Malgré sa prédominance territoriale, à ce jour on peut estimer qu'il manque un véritable projet économique pour l'agriculture. L'étude en cours d'AGRIDEA en lien avec la 3<sup>ème</sup> correction du Rhône, pour pérenniser les bonnes terres agricoles, vise à y remédier.

#### **Enjeux :**

- > L'espace agricole fera l'objet d'une étude spécifique (chantier territorial et thématique).
- > Cette étude doit être basée sur des ateliers de planification/requalification sur les espaces mixtes, prenant en compte la bonne faisabilité agricole et valorisant les synergies.
- > Elle doit notamment délimiter des espaces agricoles, des espaces urbanisés, des espaces verts etc., résultant de schémas directeurs localisés pour chaque espace identifié.
- > La préservation des surfaces d'assolement doit être assurée par le projet, notamment en limitant les extensions de l'urbanisation.
- > Le développement du territoire agricole doit passer par un projet économique pour l'agriculture.



*Types de paysages agricoles*



Valais

- SDA inventoriée
- SDA inventoriée en zone à bâtir ou dévelpt.
- Autres SDA potentielles

Vaud

- Zone agricole ou équivalente - qualité I
- Zone agricole ou équivalente - qualité II
- Zone intermédiaire - qualité I
- Zone intermédiaire - qualité II

SDA dans l'agglomération. Source : VD : Geoplanet.ch, VS : SDT

## 2.19 Synthèse

### 2.19.1 Territoire et urbanisation

Du point de vue du territoire et de l'urbanisation, le diagnostic a mis en évidence les éléments suivants :

#### Urbanisation

- > Actuellement, l'agglomération compte 44'500 habitants. Le projet estime la croissance à + 14'000 habitants à l'horizon 2025.
- > La capacité actuelle des zones à bâtir répond aux besoins de 9'000 habitants, donc insuffisante pour répondre à la croissance attendue.
- > Les densités des zones d'habitations sont généralement faibles dans l'agglomération (pour beaucoup, elles sont inférieures à 40 habitants par hectare) et offrent ainsi un potentiel de densification élevé.
- > A l'exception d'Aigle, seule une faible part des habitants actuels sont bien desservis par les transports publics.
- > L'enjeu essentiel réside ainsi dans une densification des zones à bâtir bien desservies par les transports publics, qu'elles soient libres ou en friche.

#### Emplois et activités

- > Actuellement, l'agglomération compte 19'000 emplois. Le projet estime la croissance à + 7'000 emplois à l'horizon 2025.
- > Les zones d'activité ne sont pour l'essentiel pas desservies par les transports publics. Les activités situées dans les villes sont pour l'essentiel desservies par les transports publics, toutefois avec une desserte de mauvaise qualité.
- > Si une tertiarisation est observée, le secteur secondaire reste dynamique, notamment du fait de la raréfaction et reconversion des terrains industriels dans l'arc lémanique et dans l'agglomération de Sion.
- > L'agglomération dispose de très grands terrains en zone industrielle d'un seul tenant. Ils représentent un potentiel à réserver pour répondre à des projets stratégiques à l'échelle romande et de la Suisse.
- > D'importants terrains sont réservés par de grandes industries (Tamoil, site chimique)
- > Tenant compte de ces aspects, la surface disponible est en adéquation avec les besoins, que ce soit pour les activités secondaires dans les zones d'activités ou les activités tertiaires dans les pôles urbains.
- > Les zones comportant actuellement des ICFF doivent être contenues dans leurs périmètres actuels.

#### Nature, paysage, environnement et agriculture

- > Le contexte paysager dans lequel s'inscrit le Projet d'agglomération, la plaine du Rhône présente un caractère fort et structuré. Il est ponctué de qualités biologiques qui ne sont toutefois pas mises en réseau.
- > La morphologie de la plaine et la composition de son sol offrent des cœurs agricoles de très bonne qualité et sur de vastes surfaces. Par contre, dans certains secteurs, les unités fonctionnelles agricoles sont parfois dégradées.
- > L'agriculture est omniprésente dans la plaine, toutefois un véritable projet économique est à ce jour inexistant.

## 2.19.2 Mobilité

Du point de vue de la mobilité, le diagnostic a mis en évidence les éléments suivants :

### Réseau routier

- > Le réseau routier est en place et offre une accessibilité de qualité aux différents secteurs de l'agglomération.
- > Sur plusieurs tronçons cependant, des problèmes de capacité sont observés aux heures de pointe, notamment aux abords de la jonction autoroutière de Saint-Triphon et sur les axes d'entrée en ville de Monthey.
- > Bien que le réseau permette d'éviter les centres des villes et des villages (grâce à la proximité de l'autoroute et à l'existence de trois jonctions sur le territoire de l'agglomération), une bonne partie du trafic automobile continue de transiter à travers les secteurs urbanisés compte tenu de la bonne attractivité des infrastructures routières les traversant (en termes de capacité et de fluidité).
- > Un des enjeux prioritaire du Projet d'agglomération consistera donc à réaménager les traversées des villes et des villages de manière à y améliorer la sécurité et la qualité de vie tout en incitant le trafic automobile à utiliser des itinéraires mieux adaptés.

### Transports publics

- > Plusieurs lignes ferroviaires assurent la desserte de l'agglomération du Chablais.
- > La gare d'Aigle assure l'interface entre les principales lignes régionales (AOMC, ASD, AL) et le réseau national.
- > La partie valaisanne de l'agglomération est reliée à la gare d'Aigle par la ligne ferroviaire AOMC. Les performances de cette dernière, tant en termes de cadence que de temps de parcours, ne sont cependant pas concurrentielles avec le trafic automobile.
- > Le reste de l'agglomération n'est que très mal, voire pas du tout, desservi par les transports publics.
- > Il s'agira donc, d'une part, d'améliorer les performances de l'AOMC et, d'autre part, de mettre en place un réseau de transports publics routiers desservant les principales zones urbanisées de l'agglomération.

### Mobilité douce

- > La topographie de l'agglomération du Chablais est particulièrement favorable à l'utilisation de la mobilité douce.
- > Les déplacements à vélo, notamment, ont un fort potentiel de développement compte tenu des distances moyennes des déplacements.
- > Aujourd'hui, les infrastructures restent lacunaires, notamment pour ce qui concerne les cyclistes.
- > Dans les différentes communes de l'agglomération, les autorités locales ont entrepris les premières démarches visant à améliorer la situation.
- > Dans le cadre du Projet d'agglomération, il y aura lieu d'appuyer ces démarches en mettant en place un réseau intercommunal attractif pour les déplacements quotidiens, notamment pour les deux roues.

### Stationnement et intermodalité

- > Une coordination des politiques de stationnement est nécessaire afin de pouvoir utiliser cet outil essentiel dans le cadre d'une gestion de la mobilité à l'échelle de l'agglomération.
- > De même, le développement du réseau de transports publics devra s'accompagner d'un réaménagement des interfaces permettant une meilleure intermodalité, notamment entre transports publics et deux-roues légers.

## 3 OBJECTIFS

### 3.1 Objectif général

Le Projet d'agglomération vise à un objectif général énoncé comme suit :

#### Objectif général :

- > Orienter le développement et améliorer la qualité de vie dans l'agglomération en rationalisant son organisation, en tirant profit des potentiels existants et en incitant au développement de l'habitat et des activités dans les secteurs les plus appropriés.

Cet objectif général se décline en objectifs sectoriels dans les domaines du développement territorial et de la gestion des déplacements.

### 3.2 Développement territorial

#### *Un développement rationnel de l'urbanisation*

- > Densifier les parties centrales de l'agglomération (les centres des villes et des villages).
- > Coordonner l'urbanisation avec les transports (densifier autour des gares et des arrêts de bus, privilégier les secteurs facilement accessibles à vélo ou à pied).
- > Eviter l'étalement de l'urbanisation (ne pas créer de nouvelles zones à l'extérieur d'un périmètre compact d'agglomération).

#### *Un cadre de vie valorisé*

- > Valoriser les centres des villes, les quartiers et les villages (réaménager l'espace public et qualifier le cadre bâti).
- > Privilégier la mixité des fonctions (éviter des "quartiers dortoirs", profiter des synergies), en particulier dans les centres des villes et des villages, les sites stratégiques mais également dans une certaine mesure dans les quartiers d'habitation.
- > Préserver et valoriser les espaces verts internes et à proximité immédiate des zones urbanisées.

#### *Des secteurs de développement prioritaire : les sites stratégiques*

- > Définir des sites stratégiques en fonction de leur adéquation aux autres objectifs (centralité, desserte en transports publics, etc.).
- > Privilégier le développement des sites stratégiques plutôt que de nouvelles mises en zone.
- > Définir des stratégies de développement adaptées aux sites.
- > Garantir une utilisation rationnelle du sol, viser une densité forte et privilégier la mixité.
- > Insérer le développement des sites stratégiques dans leur contexte bâti, à bâtir ou libre et en tenant compte des contraintes environnementales liées aux dangers naturels.

#### *Un paysage et une zone agricole préservés et valorisés*

- > Préserver le paysage et définir les limites de l'urbanisation en fonction de la création des entités paysagères et en valorisant les articulations entre paysage et urbanisation.
- > Renforcer les valeurs du paysage, notamment par la création de structures paysagères.
- > Assurer la pérennité des secteurs agricoles.
- > Garantir la coexistence entre les milieux naturels, l'agriculture et les fonctions de délasserement du paysage.

### **3.3 Gestion des déplacements**

#### *Un système de transports performant qui appuie le développement régional*

- > Appuyer, par le système de transports (réseau routier, transports publics, réseau cyclable et piétons, stationnement), les objectifs retenus en matière d'urbanisation.

#### *Une desserte adaptée des différents secteurs de l'agglomération*

- > Desservir de façon performante les villes et les villages en favorisant les déplacements en transport en commun, à vélo ou à pied.
- > Assurer une desserte multimodale des zones d'activité.

#### *Un système de transports respectueux de l'agglomération et de ses habitants*

- > Améliorer la qualité des transports publics en termes de desserte, de performances et de confort d'utilisation (interfaces).
- > Valoriser et développer les liaisons de mobilité douce en milieu urbanisé et entre les communes.
- > Reporter tout ou partie du trafic de transit sur l'autoroute.
- > Améliorer la sécurité de tous les usages et limiter les nuisances aux riverains, notamment dans les secteurs d'habitation.

#### *Des aménagements garants d'un espace de vie de qualité pour tous*

- > Renforcer les axes structurants d'entrée dans les villes et les villages.
- > Maîtriser globalement le développement du trafic automobile, protéger les zones urbanisées des nuisances du trafic.

## 4 VISION GLOBALE

### 4.1 Hypothèse de croissance

Pour l'agglomération, une hypothèse de croissance de 14'000 habitants et de 7'000 emplois à l'horizon 2025 a été retenue (cf. diagnostic). Cette valeur servira donc de référence au Projet d'agglomération.

### 4.2 Scénario "Développement prioritaire des villes"

Trois scénarios contrastés de développement ont été analysés et comparés (cf. annexe 1). C'est le troisième scénario, "Développement prioritaire des villes" qui a été retenu et qui servira de "vision" au Projet d'agglomération. Il est présenté ci-dessous.

#### 4.2.1 Principe général

Parallèlement à la volonté de limiter l'étalement urbain, ce scénario se caractérise par une volonté de freiner l'érosion de l'activité en favorisant notamment l'implantation d'emplois à l'attention des habitants de la nouvelle agglomération. La localisation de l'habitat aux abords des gares de la ligne du Simplon reste importante. Toutefois, le développement économique interne à l'agglomération offre une alternative au pendularisme, ce qui permet un développement plus équilibré.

Les communes coordonnent leur offre en terrains à bâtir. Les critères concertés de localisation priment sur la concurrence entre communes. L'offre en terrains disponibles est valorisée en commun.

#### 4.2.2 Urbanisation

##### Habitat

On tient ici compte de la bonne desserte des villes de Bex et d'Aigle et de l'importance prépondérante de l'actuelle agglomération montheysanne (en termes démographiques et d'emplois).

Scénario C	Population			Total augment.	Total pop. 2025
	2010	15%	+ 7'500		
Aigle	9'084	1'363	2'500	3'900	13'000
Bex	6'414	962	1'000	2'000	8'400
Ollon 1/5	3'494	524	250	800	4'300
Collombey-Muraz	7'276	1'091	1'000	2'100	9'400
Monthey	16'408	2'461	3'000	5'500	21'900
Massongex	1'653	248		250	1'900
<b>Total</b>	<b>44'329</b>	<b>6'649</b>	<b>7'750</b>	<b>14'550</b>	<b>58'900</b>

L'agglomération du Chablais se développe ainsi principalement dans les villes d'Aigle et de Monthey et subsidiairement à Bex et Collombey-Muraz (Collombey-village). Dans chacune de ces localités, le développement est compact. Les localités de Muraz, et Massongex poursuivent une croissance mesurée (15% sur 15 ans). Ollon faisant partie du périmètre compact, peut toutefois voir sa population augmenter de manière légèrement plus élevée que ces 15 %.

## Secteurs d'activités et commerciaux

L'offre de terrains en zone d'activités est considérée comme un atout à valoriser. Les activités commerciales n'y sont plus admises. Une politique économique d'agglomération met en place une stratégie de promotion. Les zones d'activités sont qualifiées et valorisées. Une maîtrise foncière publique, en partenariat avec les propriétaires privés et les entreprises existantes, permet la mise en œuvre de cette politique. La dimension de la zone d'activités est un atout, mais le risque est de ne pas la voir utilisée de manière rationnelle. Ainsi, une planification à long terme précise la vocation de chaque secteur. La qualité des entreprises attendues implique un soin particulier dans la gestion des voisinages et du contexte paysager. L'accessibilité des zones d'activités doit être de qualité depuis les communes de l'agglomération et de la région, ainsi que depuis les autres parties des deux cantons. Les emplois du secteur tertiaire sont de préférence implantés dans les centres urbains. La croissance du nombre d'emplois correspond à environ 50 % des nouveaux habitants, soit 7'000 emplois supplémentaires pour la période concernée par la croissance de 14'000 habitants. Une telle proportion tend à augmenter le rapport emplois/habitants.

### 4.2.3 Qualité urbaine, paysage et environnement

Les centres des villes et des villages sont valorisés et offrent un cadre de vie agréable. Les nouveaux quartiers visent une grande qualité urbaine rendant la densité plaisante aux habitants. La mixité est privilégiée dans ces quartiers qui deviennent ainsi réellement urbains.

Toujours dans l'intention d'offrir un cadre de vie de qualité, un soin particulier est porté sur le territoire agricole et naturel. Des mesures de préservation limitent des emprises sur le paysage. Les grandes parties du territoire qui ne sont plus à même de répondre efficacement aux besoins de l'agriculture sont requalifiées. Une vision globale définit si leur équipement agricole (amélioration foncière) est adapté ou si leur vocation est orientée vers d'autres fonctions (écologie, structures paysagères, etc.)

### 4.2.4 Mobilité

Du point de vue des transports, la concentration de l'habitat et des emplois dans les centres offre de réelles perspectives d'augmentation de la part modale des déplacements en transports publics pour autant que ceux-ci soient améliorés.

#### Transports publics

Le scénario prévoit de restructurer le réseau de transports publics autour d'un axe ferroviaire fort Monthey-Collombey-Aigle permettant de relier directement les secteurs les plus peuplés de l'agglomération au réseau national ferroviaire (connecté en gare d'Aigle). Parallèlement, un réseau de bus d'agglomération, coordonné entre toutes les communes, relie les différentes localités de l'agglomération entre elles et aux gares du réseau ferroviaire. Ainsi, les centres sont directement connectés entre eux et au réseau national. Les zones d'activités sont également accessibles depuis l'entier de l'agglomération.

#### Réseau routier

Le réseau routier dessert, aujourd'hui déjà, l'ensemble de l'agglomération dans des conditions de circulation satisfaisantes. Les nuisances liées au trafic restent cependant importantes dans les centres encore aujourd'hui trop attractifs pour le trafic de transit. Dès lors, le scénario prévoit la réorganisation et le réaménagement du réseau afin d'inciter l'utilisateur d'avantage le réseau de hiérarchie supérieure (autoroute). Cette réorganisation permet de réduire le trafic de transit dans les centres et ainsi d'y améliorer la sécurité et la qualité de vie.

#### Mobilité douce

Enfin, compte tenu des distances des déplacements à l'intérieur des communes de l'agglomération ou entre communes voisines, une bonne part de ceux-ci peut se faire en modes doux. Les réseaux de mobilité douce sont dès lors améliorés dans les secteurs urbanisés alors que des liaisons cyclables entre villes et villages sont aménagées en coordination avec le projet paysager global.

## 5 CONCEPTS

Le scénario retenu (vision globale) a été développé en cinq concepts sectoriels (ou stratégies sectorielles) dans les domaines suivants :

- > Paysage
- > Urbanisation
- > Réseau routier
- > Transports publics
- > Mobilité douce

Développés ci-après, ces différents concepts sectoriels fondent le Projet d'agglomération proprement dit, lui aussi décliné selon les mêmes thématiques. Ce Projet d'agglomération, et les mesures qui en découlent, sont développés dans les chapitres 6, 7 et 8.

## 5.1 Paysage

### 5.1.1 Rappel des enjeux ayant trait à ce concept

#### Espaces naturels et paysage

- > Les objets inscrits à un inventaire fédéral doivent être préservés. Ils peuvent également être mis en valeur par le concept paysager.
- > En raison des barrières naturelles et anthropiques dans l'axe nord-sud, les liaisons transversales sont difficiles, notamment pour la faune. Aussi, il est primordial d'intégrer le couloir à faune existant. La liaison actuelle est particulièrement urbanisée, surtout en rive gauche. Des aménagements paysagers pourraient permettre d'améliorer cette situation. De nouvelles liaisons transversales peuvent également être favorisées, en tenant compte des possibilités de franchissement des barrières longitudinales.
- > La troisième correction du Rhône vise à modifier sa faible valeur écologique. Le développement de l'agglomération doit être coordonné à ce projet, notamment en intégrant l'espace Rhône.
- > Du point de vue écologique, la liaison des différents milieux humides apparaît comme intéressante, en coordination avec le développement de l'espace Rhône. Elle doit tenir compte des barrières longitudinales, en particulier du Rhône et de l'autoroute.
- > La limitation de l'étalement urbain doit permettre de soulager le paysage d'une des pressions importantes qui pèsent sur lui.

#### Environnement, contexte général

- > La maîtrise des impacts constitue une problématique importante pour assurer une meilleure qualité de vie et une meilleure image à la région.

#### Environnement, matériaux minéraux et gestion des déchets

- > Les sites d'extraction à ciel ouvert modifient le paysage de l'agglomération, leur devenir après l'exploitation doit faire partie de la stratégie paysagère (remise en culture, développement de milieux écologiques, "monument", valorisation des sites excavés pour la construction d'infrastructures).

#### Agriculture

- > L'espace agricole fera l'objet d'une étude spécifique (chantier territorial et thématique).
- > Cette étude doit être basée sur des ateliers de planification/requalification sur les espaces mixtes, prenant en compte la bonne faisabilité agricole et valorisant les synergies.
- > Elle doit notamment délimiter des espaces agricoles, des espaces urbanisés, des espaces verts etc., résultant de schémas directeurs localisés pour chaque espace identifié.
- > La préservation des surfaces d'assolement doit être assurée par le projet, notamment en limitant les extensions de l'urbanisation.

### 5.1.2 Articulation avec les objectifs ayant trait à ce concept

#### *"Un paysage et une zone agricole préservés et valorisés"*

*"Préserver le paysage et définir les limites de l'urbanisation en fonction de la création des entités paysagères et en valorisant les articulations entre paysage et urbanisation."*

- > Le projet est ancré dans la plaine et les coteaux qui sont préservés
- > L'urbanisation est contenue et délimitée
- > L'armature verte construit des limites à l'urbanisation

*"Renforcer les valeurs du paysage, notamment par la création de structures paysagères."*

- > L'armature verte accompagnant notamment les cours d'eau, renforce les valeurs du paysage.

*"Assurer la pérennité des secteurs agricoles."*

- > La plaine est préservée

*"Garantir la coexistence entre les milieux naturels, l'agriculture et les fonctions de délasserment du paysage."*

- > L'armature verte permet d'organiser spatialement la coexistence entre les différentes fonctions.

#### *"Un cadre de vie valorisé"*

*"Préserver et valoriser les espaces verts internes et à proximité immédiate des zones urbanisées."*

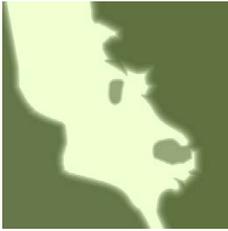
- > L'armature verte est en lien étroit (limites et pénétrantes) avec les zones urbanisées.

### 5.1.3 Concept paysager



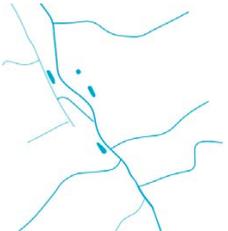
*Concept paysager*

Plaine et coteaux



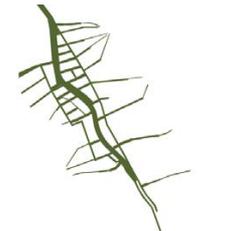
- > L'agglomération s'inscrit dans la vallée du Rhône caractérisée par une **plaine** tenue par les **coteaux** abrupts.
- > Les **collines** sont des repères géographiques et offrent des paysages de grande qualité d'une grande diversité dans la plaine.

Eau



- > Le Rhône constitue la colonne vertébrale du paysage et de l'agglomération.
- > Les **affluents du Rhône** constituent un lien physique entre le Rhône et les coteaux.
- > Un **réseau de canaux** et de **plans d'eau** issus des sites d'extraction confirme la forte présence de l'eau dans la plaine
- > Les affluents sont à l'origine des **cônes de déjection** sur lesquels se sont implantés les villes et les villages de l'agglomération.

Armature verte



- > Une **armature verte** se construit autour des éléments existants : cordons riverains du Rhône, cordons boisés, rideaux-abris.
- > L'armature vise à recréer ou renforcer **les liens entre le Rhône, la plaine et les coteaux**, au travers des localités. Il s'agit de structures paysagères longeant en principe les cours d'eau ou des axes de déplacement.
- > L'armature crée des **bocages** avec des vocations différenciées (activités, équipements publics, loisirs, agriculture, etc.)
- > L'ensemble forme **l'espace du Rhône**, qui constitue un **parc d'agglomération**.

Éléments naturels

- > Les **éléments naturels** constituent les valeurs paysagères de l'agglomération, ils sont à protéger et à valoriser.

Urbanisation

- > **L'urbanisation** prend place dans cette structure paysagée. Si jusqu'ici l'étalement au-delà des cônes de déjection a prévalu, des limites d'extension sont aujourd'hui posées.

## 5.2 Urbanisation

### 5.2.1 Rappel des enjeux ayant trait à ce concept

#### Identité des localités

- > Respecter l'identité de chaque localité.
- > Valoriser et tirer parti des particularités de chaque localité (situations, formes urbaines, paysage, topographie, etc.)

#### Structure de l'urbanisation

- > Sans modification fondamentale dans la planification des communes, ce phénomène d'étalement se poursuivra, or la limitation de l'étalement urbain doit être un objectif fondamental.
- > Cette modification fondamentale que doit amener le projet d'agglomération est une inversion de la tendance à l'étalement : l'urbanisation vers l'intérieur.
- > L'urbanisation vers l'intérieur est souvent plus complexe, c'est pourquoi elle nécessite une priorisation forte dans le cadre de la planification.
- > Le "gaspillage" des réserves à l'intérieur du tissu bâti constitue également un risque qu'il s'agit d'éviter.
- > Les planifications communales sont à adapter afin de répondre aux enjeux.

#### Habitat

- > Il s'agit de répondre à la croissance de la population, sans procéder à un étalement de l'urbanisation (sans créer de nouvelles zones à bâtir).
- > Les zones disponibles, en raison des densités admises aujourd'hui, ne permettent aujourd'hui pas l'accueil des 14'000 habitants visés, par contre l'augmentation des densités admises sur les terrains en zone à bâtir, l'utilisation de terrains libres ou en friche, la densification peuvent permettre de répondre à la croissance.

#### Emploi

- > Maintenir la vocation de pôle d'emploi en visant une augmentation de la part emplois/habitants. Compte tenu de la croissance de la population estimée à 14'000 habitants à l'horizon 2025, une croissance de l'ordre de 7'000 emplois, correspondant à la tendance en cours, permet de maintenir la part emplois/habitants
- > Répondre aux besoins de la tertiarisation en offrant des sites stratégiques mixtes, centraux et bien desservis par les transports publics.
- > Tirer parti d'une situation favorable pour offrir des possibilités d'implantations d'activités du secteur secondaire en planifiant leurs localisations en fonction de l'offre d'accessibilité, de la demande de mobilité et de la gestion du stationnement.
- > Localiser les futurs commerces et ICFF dans les centres villes.
- > Maintenir le potentiel que représentent des surfaces de très grande dimension propres à offrir des sites pour des implantations nécessitant ces emprises et dont l'intérêt est stratégique pour la région, les cantons et la Suisse notamment en assurant leur disponibilité foncière.

## 5.2.2 Articulation avec les objectifs ayant trait à ce concept

### "Un développement rationnel de l'urbanisation"

*"Densifier les parties centrales de l'agglomération (les centres des villes et des villages)."*

> Les centres des villes et des villages sont à valoriser et densifier

*"Coordonner l'urbanisation avec les transports (densifier autour des gares et des arrêts de bus, privilégier les secteurs facilement accessibles à vélo ou à pied)."*

> Les sites stratégiques sont situés autour des gares et des arrêts. La compacité de ces secteurs est favorable aux déplacements doux

*"Éviter l'étalement de l'urbanisation (ne pas créer de nouvelles zones à l'extérieur d'un périmètre compact d'agglomération)."*

> Le périmètre d'urbanisation contient l'urbanisation.

### "Un cadre de vie valorisé"

*"Valoriser les centres des villes, les quartiers et les villages (réaménager l'espace public et qualifier le cadre bâti)."*

> Les centres sont à valoriser et densifier

### "Des secteurs de développement prioritaire : les sites stratégiques"

*"Définir les sites stratégiques en fonction de leur adéquation aux autres objectifs (centralité, desserte en transports publics, etc.)."*

*"Privilégier le développement des sites stratégiques plutôt que de nouvelles mises en zone."*

*"Définir des stratégies de développement adaptées aux sites."*

*"Garantir une utilisation rationnelle du sol, viser une densité forte et privilégier la mixité."*

*"Insérer le développement des sites stratégiques dans leur contexte bâti, à bâtir ou libre et en tenant compte des contraintes environnementales liées aux dangers naturels."*

> L'organisation de l'urbanisation répond à l'ensemble de ces objectifs.

### 5.2.3 Concept urbanisation



*Concept urbanisation*

**Périmètre d'urbanisation**



- > Le **périmètre d'urbanisation** correspond aux zones en vigueur
- > L'agglomération est **contenue** dans ce périmètre, le développement se fait vers l'intérieur.
- > Ce périmètre constitue dans le principe une limite à l'urbanisation à l'horizon 2025.
- > Les zones à l'intérieur de ces secteurs doivent viser des densités relativement importantes

**Centres**



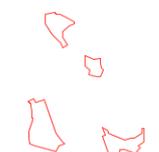
- > Les **centres** sont à valoriser et densifier.

**Sites stratégiques**



- > Les **sites stratégiques** constituent des pôles de développement prioritaires, bien desservis par les transports publics, devant viser une haute mixité et une très forte densité.

**Périmètre compact**



- > Un **périmètre compact d'agglomération** est défini autour d'Aigle, Bex, Monthey-Collombey et Ollon Il implique des densités importantes ainsi qu'une forte mixité et une offre intéressante en services et en équipement publics.

**Pôles d'activités**



- > Les **pôles d'activités** sont situés en limite du périmètre compact d'agglomération et/ou insérées dans la structure paysagère.
- > Ils doivent répondre aux besoins :
  - de croissance des activités au sein de l'agglomération
  - des développements des autres agglomérations ne disposant plus de terrains propices aux activités secondaires.
  - de réserves stratégiques, à l'échelle de la Suisse, pour des entreprises nécessitant de très grandes surfaces d'un seul tenant.
  - d'extension d'entreprises existantes (réserves d'entreprises), dont les réserves du site chimique.

## 5.3 Réseau routier

### 5.3.1 Rappel des enjeux ayant trait à ce concept

#### Réseau actuel

- > Le réseau routier est correctement structuré, la hiérarchie routière actuelle est cohérente.
- > A l'exception de la jonction autoroutière de Saint-Triphon et des axes d'entrée en ville de Monthey, la capacité et la fluidité du réseau sont aujourd'hui suffisantes.
- > Les centres des localités subissent un trafic important dont les impacts en termes de nuisances et de sécurité doivent être réduits.
- > Des adaptations du réseau incitant les usagers à mieux utiliser le réseau autoroutier pour leurs déplacements entre les localités de l'agglomération permettrait cependant de réduire la pression du trafic dans les centres améliorant ainsi la sécurité et la qualité de vie dans les villes et villages de l'agglomération.
- > Un réaménagement des routes principales en traversées de localités contribuerait à y améliorer la qualité de vie tout en incitant le trafic de transit à utiliser des infrastructures mieux adaptées.

#### Sécurité

- > En matière de sécurité, l'enjeu majeur se situe dans les centres des villes et des villages.
- > C'est dans ces secteurs en effet que les différents usagers de la voirie doivent composer les uns avec les autres (trafic automobile d'accessibilité ou de transit, cyclistes et piétons).
- > Sur ces tronçons, la modération des vitesses et la cohabitation des usagers sera la règle.

#### Stationnement

- > Le nombre important de places de stationnement voitures existant dans l'agglomération favorise les déplacements automobiles et occupe un espace important dans les centres.
- > Les règlements communaux de stationnement imposent, lors de constructions nouvelles ou de transformations, un nombre de places de stationnement supérieur à la norme.
- > Une politique coordonnée du stationnement au niveau de l'agglomération permettrait d'agir, à la source, sur la répartition modale des déplacements.
- > Compte tenu de la taille modeste des centre-villes, des parkings en périphérie immédiate des centres permettraient de réduire l'occupation de l'espace public par le stationnement.

#### Environnement, immissions

- > La pollution de l'air étant principalement liée à aux TIM, la maîtrise de la qualité de l'air est fonction de la maîtrise de la mobilité individuelle.
- > L'évolution du bruit des axes de transport est également liée aux TIM.

### **5.3.2 Articulation avec les objectifs ayant trait à ce concept**

#### *"Un système de transports performant qui appuie le développement régional"*

- > Le Projet d'agglomération vise à favoriser le développement de l'urbanisation dans les secteurs centraux, bien desservis par les transports publics.
- > Le concept "réseau routier" vise à préserver ces secteurs des nuisances du trafic par un aménagement adéquat des espaces publics et par une planification adaptée des régimes de circulation.
- > La politique de stationnement sera également adaptée pour éviter de générer un trafic inapproprié dans ces secteurs.

#### *"Une desserte adaptée des différents secteurs de l'agglomération"*

- > La desserte du territoire est aujourd'hui déjà correctement assurée par le réseau routier. Si l'on excepte quelques adaptations locales (jonction autoroutière de Saint-Triphon), on peut considérer que les infrastructures routières sont adaptées aux besoins.

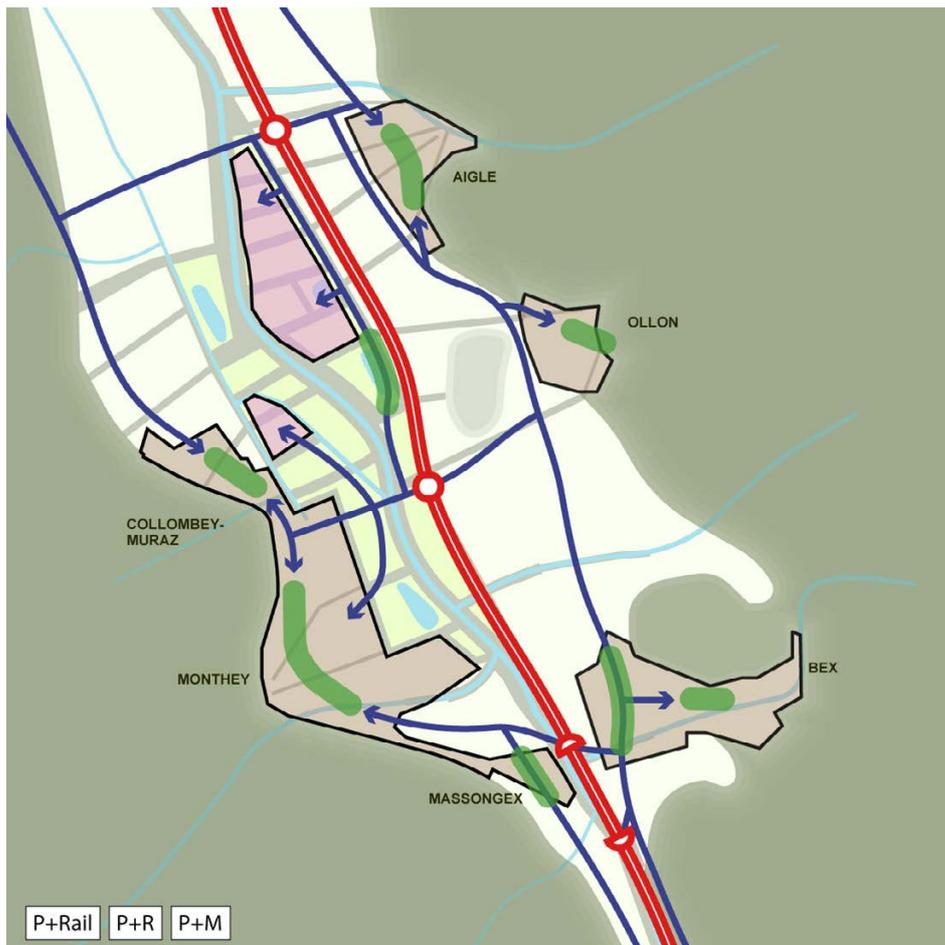
#### *"Un système de transports respectueux de l'agglomération et de ses habitants"*

- > Le réseau routier devra être re-hiérarchisé afin de préserver les zones sensibles (centres des villes et des villages, zones résidentielles) des nuisances du trafic automobile.
- > Des mesures de réaménagement des espaces publics urbains ainsi qu'une adaptation de la signalisation routière contribueront à l'atteinte de cet objectif.
- > Ces mesures contribueront également à améliorer la sécurité de tous les usagers et à limiter les nuisances.

#### *"Des aménagements garants d'un espace de vie de qualité pour tous"*

- > Les mesures de réaménagement des espaces publics urbains contribueront directement à l'atteinte de cet objectif.

### 5.3.3 Concept Réseau routier



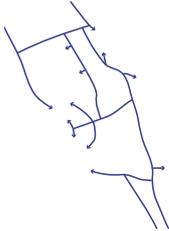
Concept réseau routier

**Autoroute**



- > L'**autoroute** assure une liaison nord-sud de qualité pour le trafic automobile et le raccordement aux grands centres suisses et européens.
- > Elle **dessert l'agglomération** à travers trois jonctions autoroutières (Aigle, Saint-Triphon et Bex) chacune précisément affectée en cohérence avec la hiérarchie du réseau routier.
- > Le **trafic de transit** et le **trafic de et vers l'agglomération** doivent utiliser l'autoroute en priorité.

**Réseau principal**



- > Le **réseau routier principal** dessert chaque localité à partir du réseau autoroutier.
- > Il permet également de **relier les différents secteurs de l'agglomération entre eux** (villes, villages, zones d'activité).
- > Il **relie la plaine et les vallées latérales** et assure la **liaison avec l'autoroute**.
- > Dans la règle, le réseau principal **ne transite pas à travers les centres de localités**.

**Traversées**



- > En **traversée de localité** ou dans les **secteurs sensibles** en limites d'urbanisation, le réseau routier principal est réaménagé de manière à **limiter les nuisances aux riverains** et à **améliorer la sécurité** de tous les usagers.

**Stationnement**

- > Outre les parkings P+Rail dans les gares, des **parkings d'échange** (P+R) connectés au réseau de transports publics d'agglomération sont aménagés sur les axes d'entrée en ville.
- > De plus, en fonction des situations locales, des **parkings en périphérie des centres** sont également aménagés.
- > Une **politique globale de stationnement**, coordonnée entre les communes, vise à diminuer la charge du trafic automobile en favorisant le transfert modal vers les transports publics et la mobilité douce.

## 5.4 Transports publics

### 5.4.1 Rappel des enjeux ayant trait à ce concept

#### Déplacements pendulaires

- > Près de 90% des pendulaires entrants ou sortants viennent, soit de la proche région, soit de zones situées à moins de 30 minutes en transports publics de la gare d'Aigle (32 minutes de Lausanne, 31 minutes de Sion).
- > Le potentiel d'utilisation des transports publics pour les déplacements de ou vers l'extérieur de l'agglomération est donc important.

#### Répartition modale des déplacements

- > Les communes vaudoises, en particulier Aigle, ont une part modale TP de presque deux fois la part modale des communes valaisannes. On constate ainsi que lorsque la desserte est performante, l'utilisation des transports publics est importante.
- > On constate également que si le parking d'échange d'Aigle est attractif pour les pendulaires se rendant à Lausanne, il le devient nettement moins pour des déplacements plus courts (Vevey ou Montreux) pour lesquels le détour par la gare d'Aigle n'est pas attractif.
- > Les déplacements pendulaires intercommunaux internes à l'agglomération se font essentiellement en voiture (87%), le réseau de transports publics régional n'étant pas jugé suffisamment attractif par les usagers pour leurs déplacements pendulaires. La qualité du réseau routier et la disponibilité suffisante en places de stationnement contribuent également à cet état de fait.

#### Desserte actuelle et fréquentation

- > La desserte territoriale de l'agglomération doit être significativement améliorée. La qualité de l'offre vers la gare d'Aigle, seule gare de l'agglomération reliée au réseau national grande ligne, doit être particulièrement prise en compte.
- > En dehors de la ligne principale CFF, la fréquentation plutôt faible des transports publics montre un potentiel de report modal bien réel. En particulier, une amélioration de la liaison Monthey-Aigle pourrait drainer bon nombre d'utilisateurs actuels de la voiture.
- > Un système de transports publics d'agglomération efficace passera notamment par une meilleure desserte des zones urbanisées de Monthey et de Collombey-Muraz.

#### Installations à forte fréquentation (IFF)

- > Il y aura lieu d'améliorer la desserte en transports publics et les liaisons de mobilité douce des principaux générateurs de trafic existants dans l'agglomération.

#### **5.4.2 Articulation avec les objectifs ayant trait à ce concept**

*"Un système de transports performant qui appuie le développement régional"*

- > Le Projet d'agglomération vise à favoriser le développement de l'urbanisation dans les secteurs centraux, bien desservis par les transports publics.
- > Le réseau de transports publics, tant ferroviaire que routier, est totalement réorganisé par le Projet d'agglomération.
- > Il est structuré autour des deux lignes CFF (Simplon et Tonkin) et du nouvel axe fort est-ouest reliant directement les gares de Monthey, Collombey-Muraz, Ollon et Aigle (AOMC).
- > Il est complété par un réseau de lignes d'agglomération reliant entre elles les principales zones urbanisées de l'agglomération et assurant des interfaces de qualité avec le réseau ferroviaire.

*"Une desserte adaptée des différents secteurs de l'agglomération"*

- > Outre le réseau principal décrit ci-dessus, un réseau de TAD (transports à la demande) assure la desserte des secteurs habités moins densément bâtis de l'agglomération.

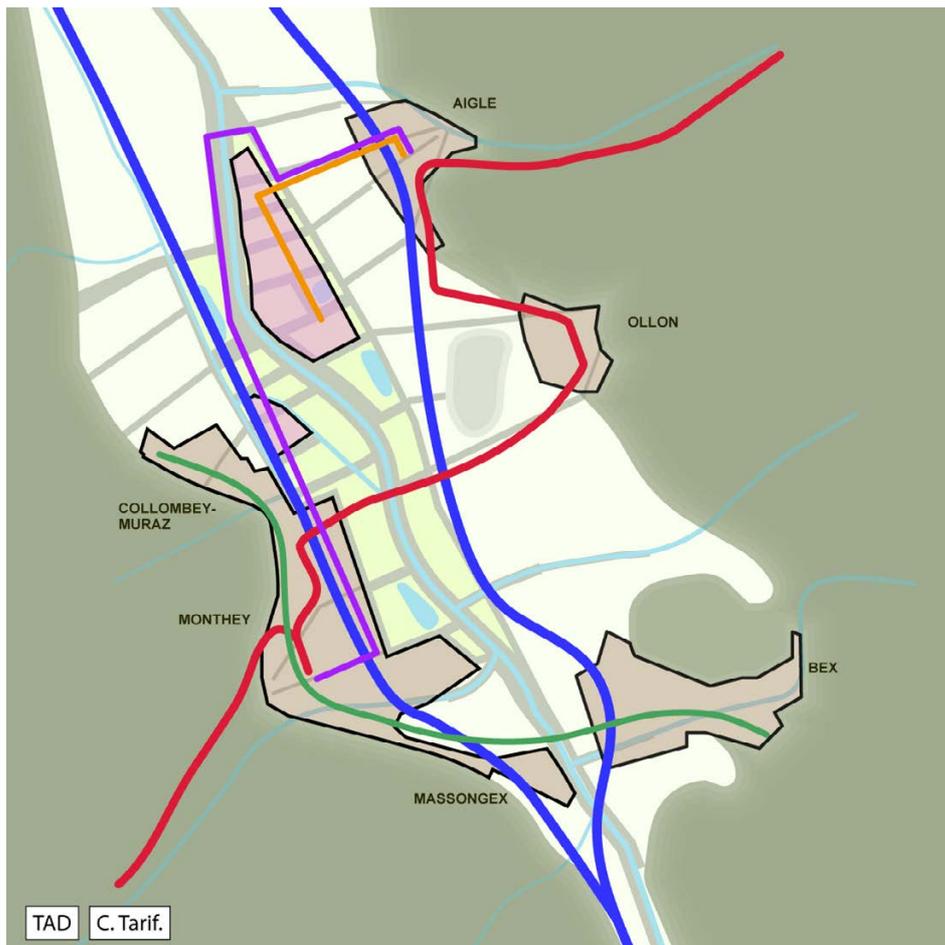
*"Un système de transports respectueux de l'agglomération et de ses habitants"*

- > Les mesures volontaristes prises pour améliorer les performances des transports publics contribuent à diminuer le trafic individuel motorisé et, en conséquence, ses impacts.

*"Des aménagements garants d'un espace de vie de qualité pour tous"*

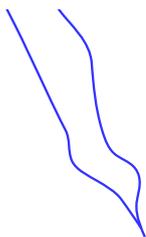
- > La circulation des transports publics est favorisée sur les axes d'entrée en ville et dans les centres.

### 5.4.3 Concept Transports publics



Concept transports publics

Lignes CFF



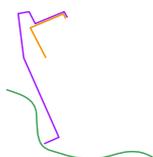
- > Les **deux lignes CFF** du Simplon et du Sud Léman traversent l'agglomération.
- > La **ligne internationale du Simplon** dessert les gares d'Aigle (2 courses directes par heure) et Bex (1 course).
- > La **ligne du Sud Léman** relie une fois par heure les gares de Massongex, Monthey et Collombey à la gare de Saint-Maurice. Ces trains régionaux circulent jusqu'à Sion.
- > **Une halte supplémentaire** est créée sur la ligne Sud Léman.
- > La cadence de la ligne du Sud Léman sera portée à **deux courses par heure** entre Saint-Maurice et la nouvelle halte de Muraz.

AOMC



- > La **cadence et la vitesse** de l'AOMC sont **améliorées** de façon à mettre la gare de Monthey à 13 minutes de la gare d'Aigle.
- > Des **courses directes** Monthey-Collombey-Aigle et des **courses régionales** assurent la correspondance avec chaque train direct à Aigle.
- > **Le tracé de la ligne est modifié** depuis Le Corbier (Collombey-Muraz). La ligne AOMC longe alors la ligne CFF afin d'éviter la traversée de Collombey-Village.
- > Elle rejoint ensuite le tracé actuel à la hauteur de Manor.
- > La **nouvelle gare du Corbier**, desservie par les trains directs, est maintenue à proximité immédiate du centre du village.
- > Elle assure la **correspondance avec la ligne CFF** desservant le Haut-Lac.
- > A Aigle, l'AOMC est **connecté avec l'ASD** améliorant la desserte de la ville et offrant ainsi aux usagers de la vallée une liaison sans transbordements vers Monthey.
- > **Deux haltes supplémentaires** sont créées aux abords du secteur Giovanola et au centre-ville d'Aigle.

Lignes de bus d'agglomération



- > **Trois lignes de bus régulières** relient les principales zones urbanisées de l'agglomération.
- > Les lignes régionales desservant l'agglomération sont réorganisées en conséquence. Les lignes qui ne sont pas remplacées par des lignes d'agglomération sont maintenues.
- > L'hôpital intercantonal de Rennaz est relié à l'agglomération par une ou plusieurs lignes régionales performantes. Une étude en cours, en précisera les modalités.

TAD

- > Un **transport à la demande (TAD)** dessert les secteurs non desservis par les lignes régulières d'agglomération.

Communauté tarifaire

- > Une **communauté tarifaire** est mise en place au niveau de l'agglomération.
- > Elle est coordonnée avec les communautés tarifaires vaudoise et valaisanne.

## 5.5 Mobilité douce

### 5.5.1 Rappel des enjeux ayant trait à ce concept

#### Déplacements pendulaires

- > Si, globalement, le nombre de déplacements pendulaires internes à l'agglomération (entre les communes) est assez faible en comparaison avec le nombre de déplacements de et vers l'agglomération, l'importance des échanges entre Monthey et Collombey-Muraz offre des perspectives de développement intéressantes pour la mobilité douce.
- > De même, le nombre de déplacements pendulaires internes aux différentes communes est important. Combiné à la petite taille des communes et à une topographie globalement favorable, cet élément est également favorable au développement de la mobilité douce.

#### Répartition modale des déplacements

- > Globalement, il y a plus de personnes travaillant dans leur commune de domicile que dans une autre commune de l'agglomération. La part modale des mobilités douces est ici, sans surprise, assez importante (48%).
- > On constate néanmoins que plus d'un usager sur deux se déplace quand même en TIM alors que la taille et la topographie des communes sont très favorables aux déplacements à pied ou à vélo. Le potentiel du développement de la mobilité douce reste donc important pour les déplacements internes.
- > Bien qu'Aigle soit reliée directement par le train aux communes de Monthey, Ollon, Collombey-Muraz et Bex, la part des déplacements en transports publics reste assez faible, notamment en direction de Monthey (14%).
- > Une amélioration de la qualité de l'offre en transports publics et notamment une réduction des temps de parcours de l'AOMC entre Aigle et Monthey contribueraient à améliorer l'attractivité de cette ligne.

#### Aménagements existants

- > Aucune planification globale et coordonnée du réseau cyclable n'existe au niveau régional pour les déplacements quotidiens. Le Projet d'agglomération constitue dès lors l'opportunité de combler cette lacune.
- > Un potentiel important de développement de la mobilité douce, piétonne et cyclable, existe pour les déplacements internes aux communes.
- > Entre localités par contre, les distances sont trop importantes pour les déplacements à pied. Les enjeux se situent donc essentiellement au niveau des déplacements cyclables.
- > Il y aura lieu de tirer profit au maximum des liaisons existantes. Le réseau de chemins agricoles peut être adapté, voir complété, afin de le rendre efficient, confortable et sûr pour les mobilités douces.

#### Sécurité

- > De manière générale, la sécurité des cyclistes doit être améliorée sur les axes principaux hors des localités.
- > L'aménagement des trois transversales reliant les jonctions autoroutières aux réseaux principaux est particulièrement problématique.
- > En matière de sécurité, l'enjeu majeur se situe cependant dans les centres des villes et des villages.

#### Stationnement

- > Pour ce qui concerne les places de stationnement pour deux-roues légers, des carences ont été mises en évidence dans différents secteurs de l'agglomération.
- > Les infrastructures de stationnement pour le deux-roues légers aux abords des gares et dans les centres doivent être améliorées.

### **5.5.2 Articulation avec les objectifs ayant trait à ce concept**

*"Un système de transports performant qui appuie le développement régional"*

- > Le Projet d'agglomération vise à favoriser le développement de l'urbanisation dans les secteurs centraux, accessibles en mobilité douce.
- > La mixité de l'urbanisation contribue à diminuer la longueur des trajets rendant ainsi plus attractifs les déplacements à pied ou à vélo..

*"Une desserte adaptée des différents secteurs de l'agglomération"*

- > Même les secteurs quelque peu plus éloignés sont desservis par le réseau cyclable d'agglomération.
- > En effet, tant les caractéristiques topographiques de l'agglomération que la généralisation des vélos à assistance électrique contribueront à favoriser le développement de la mobilité douce pour les déplacements quotidiens.

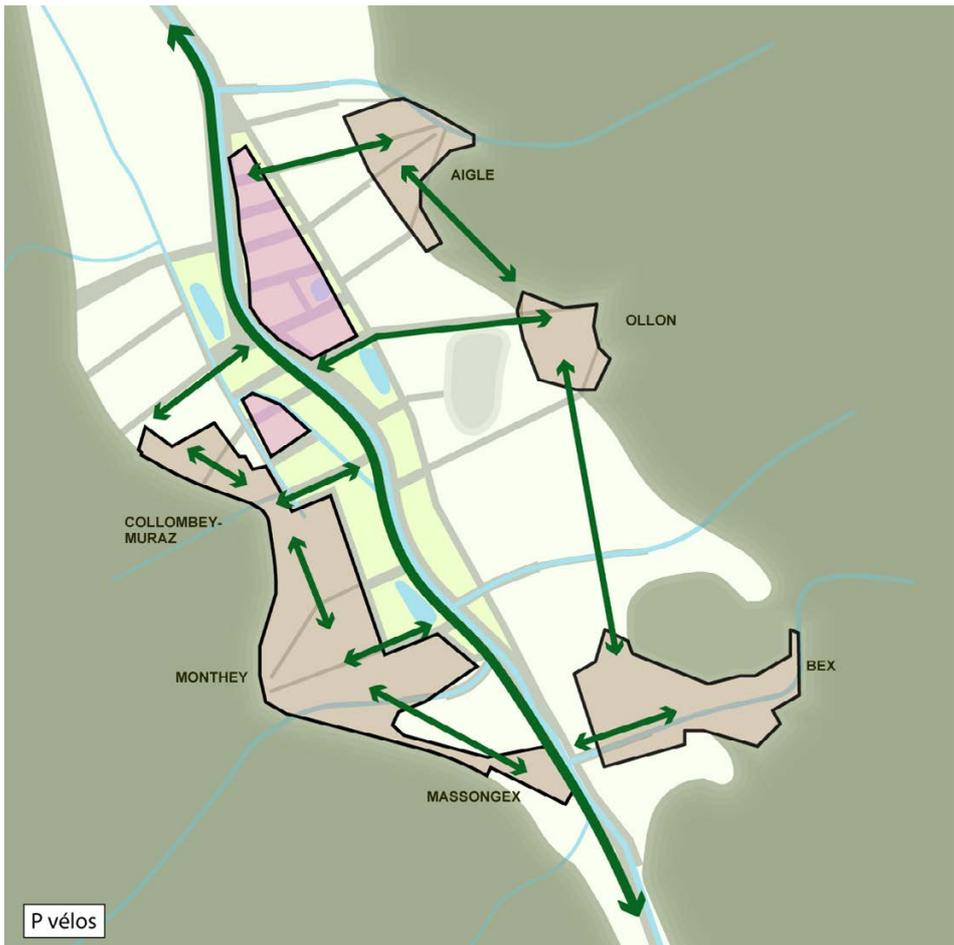
*"Un système de transports respectueux de l'agglomération et de ses habitants"*

- > Les mesures proposées visant à mettre en place un réseau cyclable continu, confortable et sûr contribuent, dans les centres notamment, à diminuer l'importance du trafic individuel motorisé.

*"Des aménagements garants d'un espace de vie de qualité pour tous"*

- > La circulation des cycles et le confort des piétons sont grandement améliorés par les réaménagements urbains proposés.

### 5.5.3 Concept Mobilité douce



Concept mobilité douce

**Liaison cyclable principale le long du Rhône**



- > Une **liaison cyclable principale** longe le Rhône sur ses deux rives à travers toute l'agglomération.
- > Cette infrastructure offre une liaison sûre et confortable entre les différentes communes de l'agglomération.
- > Elle assure de plus une connexion attractive avec les communes situées au nord et au sud de l'agglomération.
- > Elle constitue enfin un cheminement attractif pour les piétons.

**Connexions avec la liaison cyclable principale**



- > Les **différentes localités de l'agglomération y sont reliées** par des liaisons sûres et confortables longeant, dans la règle, les cordons boisés existants.
- > La plupart de ces liaisons empruntent des cheminements existants qui seront, ponctuellement, réaménagés, voire complétés.
- > Ces connexions seront également aménagées pour les piétons.

**Liaisons entre localités**



- > Des liaisons directes et sécurisées **relient** parallèlement **les localités voisines entre elles**.
- > Ces liaisons empruntent des infrastructures routières existantes et ces cheminements devront être ponctuellement sécurisés
- > Un cheminement sûr devra également être assuré pour les piétons.

**Stationnement**

- > Des **zones de stationnement deux routes** sont aménagées dans les centres, près des stations de transports publics et à proximité des principaux générateurs de trafic.

**Mobilité douce à l'intérieur des zones urbanisées**

- > A l'intérieur des zones urbanisées, des **mesures ponctuelles** sont mises en places pour améliorer les conditions de circulation des cyclistes et des piétons.
- > Certaines infrastructures existantes (routes, voies de chemin de fer) créent des ruptures dans le réseaux de mobilité douce. Il s'agira en conséquence, ponctuellement, de **rétablir ces liaisons** par des aménagements adaptés.
- > La **revalorisation des espaces publics urbains** et la **réorganisation des circulations** dans les villes et villages contribuent également à améliorer le confort et la sécurité des cyclistes et des piétons.
- > Enfin, la mise à disposition de **vélos en libre service**, mesure déjà mise en œuvre dans les villes de Monthey et d'Aigle, sera élargie à l'ensemble de l'agglomération. Cette mesure permettra également d'améliorer l'attractivité des parkings P+M.

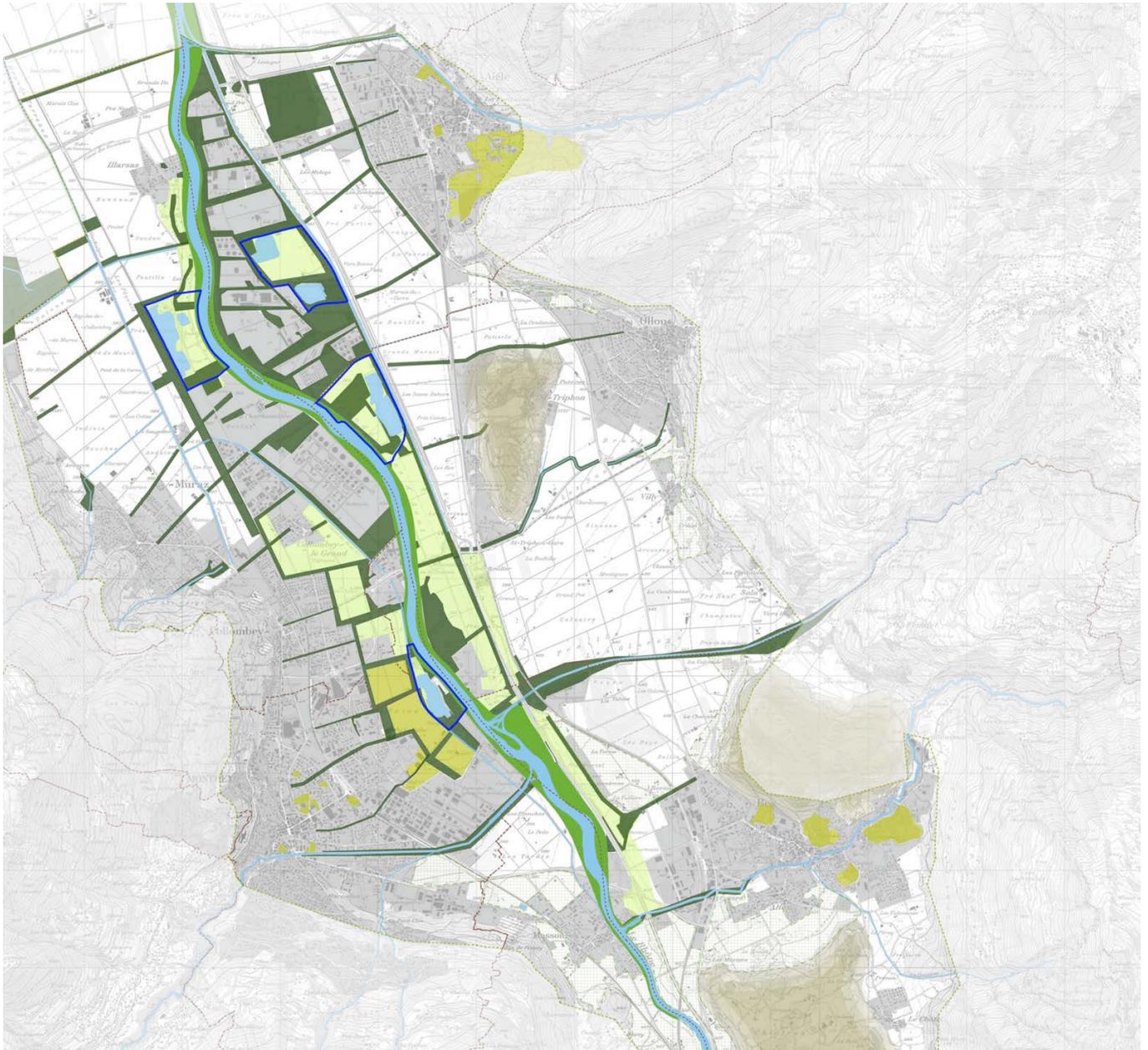


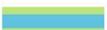
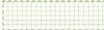
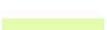
## **6 PROJET D'AGGLOMERATION**

Découlant directement des concepts sectoriels, les différents volets du Projet d'agglomération sont développés dans ce chapitre selon les mêmes thématiques.

Le détail des mesures proposées est développé dans les fiches y relatives (chapitre 8).

Paysage, agriculture, nature et loisirs



- |   |  |   |   |
|---|--|---|---|
|  | Périmètre du projet d'agglomération  |  | Colline   |
|  | Projet Rhône 3 (selon PA-R3)   |  | Coteau  |
|  | Réseau hydrographique structurant  |  | Espace ouvert agricole                              |
|  | Armature verte (bois, cordons boisés, rideaux abris, coulée verte, etc.) positions indicatives |  | Franges agricoles à valoriser (vocation à préciser) |
|  | Espace paysager du Rhône à vocation loisirs, nature et agriculture (parc d'agglom.)            |  | Limites communales                                  |
|  | Secteur de plan d'eau à valoriser (nature, loisirs doux)                                       |   |   |
|  | Parc urbain  |   |   |

## 6.1 Paysage

### 6.1.1 Mise en œuvre

- > Le Projet d'agglomération définit les lignes directrices générales pour le paysage.
- > La mise en œuvre détaillée devra se faire dans le cadre d'un chantier géographique qui doit intégrer les différents principes et intentions définis ci-après.
- > Cette étude doit être coordonnée avec les autres thématiques touchées par l'agglomération ainsi qu'avec le Plan d'aménagement de la 3<sup>ème</sup> correction du Rhône (PA-R3) en cours d'élaboration. Elle doit viser à la mise en œuvre des éléments du projet en accompagnement de différentes mesures à définir, en particulier la création des itinéraires de mobilités douces.
- > Le chantier géographique concerne l'entier du territoire de l'agglomération mais doit déboucher sur une planification plus détaillée du parc d'agglomération.
- > Le chantier géographique est une mesure du Projet d'agglomération.

### 6.1.2 Description du projet, principes d'aménagement : entités paysagères

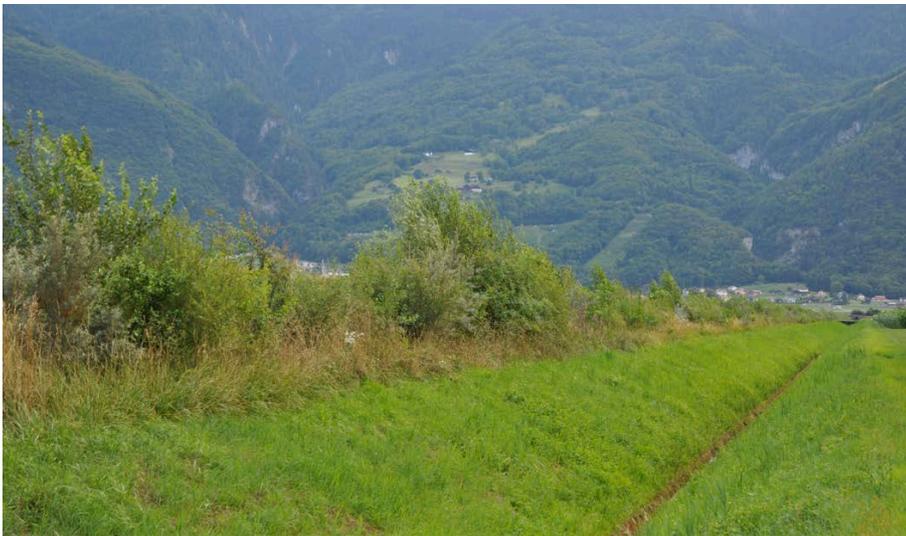
#### Rhône

- > L'aménagement du Rhône se fait dans le cadre du Plan d'aménagement de la 3<sup>ème</sup> correction du Rhône (PA-R3).
- > Le Rhône constitue la colonne vertébrale de l'agglomération.
- > La correction est l'occasion de donner à l'agglomération une aire de nature et de loisirs tout en préservant à long terme la vocation agricole de la plaine.
- > Le Rhône et ses espaces riverains sont le support de mobilités douces.



### Structures paysagères

- > Les structures paysagères existantes sont maintenues et valorisées : plantations riveraines, cordons boisés, bosquets, alignement et rideaux-abris.
- > Les structures existantes doivent être complétées et renforcées pour ne plus seulement être des objets juxtaposés, mais un réseau pour constituer une armature verte du territoire.
- > A l'intérieur de l'espace du Rhône, elles forment des bocages dont la vocation de chacun est à définir.
- > A l'extérieur de l'espace du Rhône, là où les structures paysagères sont aujourd'hui plus rares, de nouveaux rideaux abris sont créés afin de donner un nouveau caractère à l'espace agricole. Ils "amènent" le parc d'agglomération aux localités et accompagnent les itinéraires de mobilité douce. Ils doivent en outre tendre à atteindre les coteaux afin de créer une continuité verte plaine-montagne au travers des villes et villages.
- > Les structures paysagères mentionnées sur le plan le sont à titre indicatif. Leur localisation précise doit être affinée dans le cadre du chantier géographique, puis de la mise en œuvre.



*Continuité des structures paysagères en localité : Bex*

### Parc d'agglomération

- > L'espace du Rhône ainsi que les structures paysagères constituent un parc d'agglomération.
- > Il s'agit d'un espace identifié par une forte présence de la nature (Rhône, armature paysagère). Il comprend des lieux dédiés aux activités ainsi qu'aux loisirs, aux équipements publics, à l'agriculture (et agriculture de loisirs), etc.
- > Aux abords de Monthey, l'espace juxta la ville, il comprend ainsi également des parcs urbains.
- > Le parc d'agglomération se différencie des parcs urbains, dont l'usage répond à un besoin quotidien. Les loisirs qui y sont pratiqués sont plus liés aux déplacements (marche, promenade, vélo, équitation, etc.).



Espace entre le Rhône et Monthey (projet pour Coire d'AGPS architectes, Zurich)

### Plans d'eau

- > Des gravières en cours d'exploitation, ou dont l'extraction est achevée, ont créé des plans d'eau situés dans l'espace du Rhône.
- > Selon l'avancement de l'exploitation, vocation doit être de compléter le parc d'agglomération, que ce soit pour valoriser les aspects naturels de celui-ci ou à des fins de loisirs.



### Cœur agricole

- > Le cœur agricole doit être aménagé afin d'assurer un outil de production efficace à l'agriculture.
- > La préservation à long terme doit être assurée.
- > Les équipements et les constructions agricoles ou autres qui occupent ce territoire doivent s'insérer dans une réflexion globale qui évite son mitage.



### Franges agricoles

- > Les franges agricoles comprennent des terrains dont l'utilité pour l'agriculture est moindre, parce qu'il sont trop petits, mal équipés ou à proximité immédiate de l'urbanisation.
- > Le destin de ces terrains doit être déterminé : soit ils sont adaptés à l'agriculture productrice, soit leurs fonctions paysagères ou naturelles sont à valoriser.



### Coteaux

- > Les coteaux sont à préserver de l'urbanisation. Ils constituent le complément au parc d'agglomération de la plaine avec un caractère évidemment différent.



### Collines

- > Les collines offrent un paysage particulier et riche qui doit être préservé.
- > Les planifications touchant à ces collines doivent garantir leur préservation.



### Parcs urbains

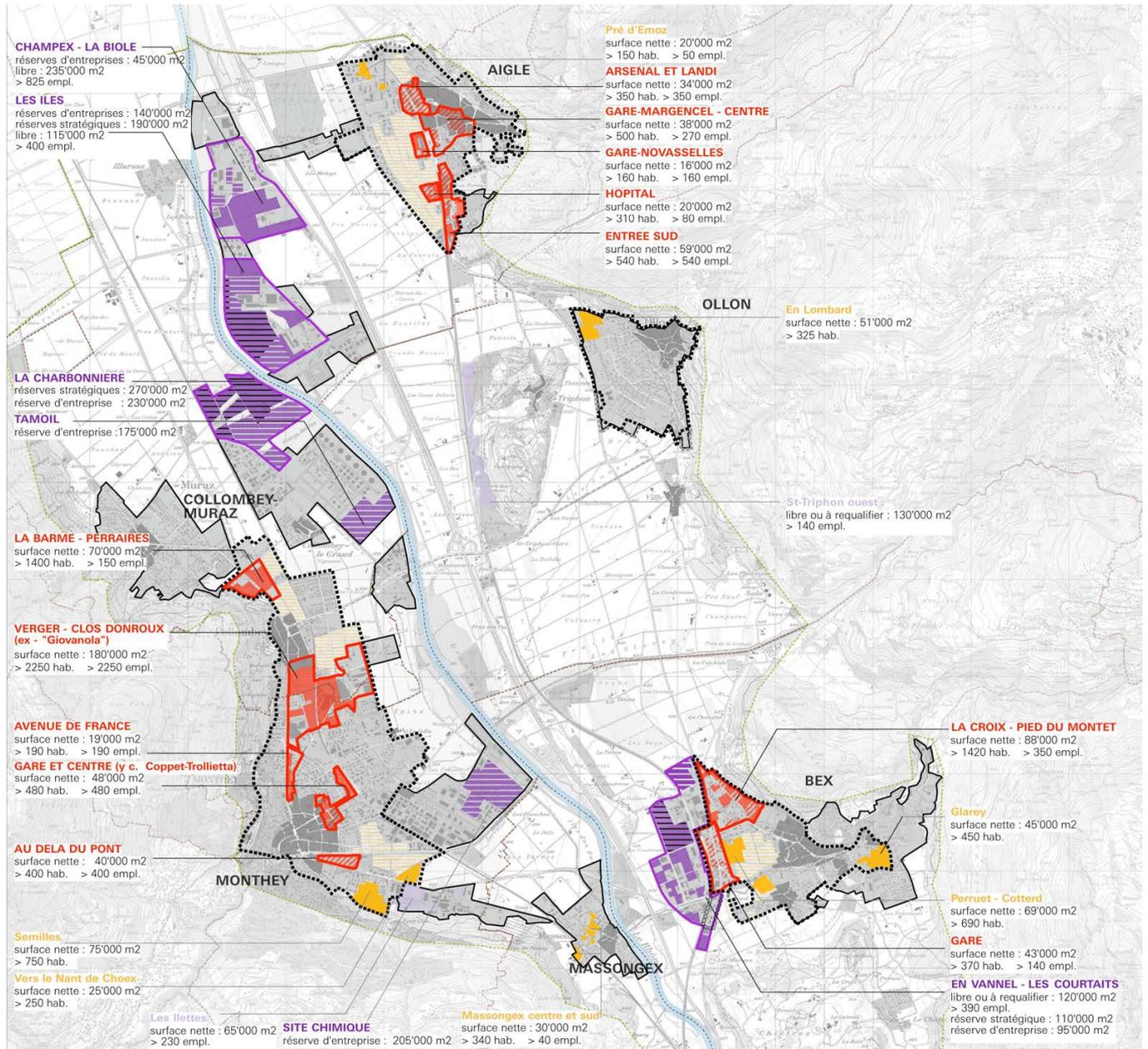
- > Les villes disposent des parcs urbains, situés à l'intérieur du tissu bâti ou à proximité immédiate de celui-ci. Il peut s'agir de parcs "traditionnels" ou d'espaces verts dont la proximité avec le tissu bâti leur confère cette vocation. Les planifications doivent définir une densité suffisante de parcs, offrant des usages divers.
- > Ils sont destinés au délassement, à la promenade, aux jeux, aux sports et aux loisirs. Pour certains, ils sont liés à des équipements publics.
- > Ils sont garants de la présence de la nature en ville et doivent être aménagés en conséquence.



*Aigle*



Urbanisation



- Périmètre du projet d'agglomération
- Périmètre compact d'agglomération (PC)
- PC - Planification communale à établir
- PC - Projet cantonal en cours
- Périmètre d'urbanisation
- Centre de localité
- Site stratégique (min. 200 he/ha)
- Secteur libre
- Secteur à restructurer
- Pôle d'habitat (min. 100 he/ha) (min. 64 he/ha hors périmètre compact)
- Densification de zone de faible densité

- Pôle d'activités
- Secteur libre
- Réserve stratégique
- Réserve d'entreprise
- Zone artisanale
- Zones à bâtir existantes et en cours de planification
- Limites communales

**OBJECTIFS DE DENSITES**

- Site stratégique : min. 200 he\*/ha
  - Site complémentaire : min. 100 he/ha (périmètre compact)  
min. 64 he/ha (hors périmètre)
  - Pôle d'activités : densité à définir selon la vocation
  - Zone artisanale : densité à définir selon la vocation
- \* he = équivalent habitants-emplois

## 6.2 Urbanisation

### 6.2.1 Description du projet, principes d'aménagement

#### Périmètre compact d'agglomération

- > Le périmètre compact d'agglomération comprend les cœurs urbains prioritaires en termes de développement.
- > Les qualités urbaines suivantes doivent être visées :
  - bonne desserte en transports publics
  - compacité du tissu bâti
  - qualité des espaces publics
  - bonne offre en services publics
  - haute mixité d'usage et sociale
  - haute qualité des formes urbaines, constitutives d'urbanité
- > La densité des planifications atteint au moins une densité humaine de 100 équivalents habitants-emplois à l'hectare (he/ha).
- > Les planifications nouvelles doivent permettre d'atteindre ces densités et ces qualités.
- > Les planifications existantes qui ne permettent pas d'atteindre ces densités et ces qualités doivent en principe être adaptées ou révisées.
- > Certains secteurs, faisant l'objet de projets cantonaux ou de planifications communales, ne sont pas encore intégrés au périmètre compact d'agglomération.



#### Périmètre d'urbanisation

- > Le périmètre d'urbanisation, définit l'étendue à long terme des zones à bâtir de l'agglomération, assurant une urbanisation contenue. Ils sont ainsi une limite à l'extension de l'urbanisation.
- > Il constitue dans le principe la limite de l'urbanisation à l'horizon 2025. Des extensions limitées des zones à bâtir sont néanmoins possibles si les besoins sont démontrés
- > Une qualité urbaine générale doit être visée pour ces secteurs.
- > La densité des planifications doit viser une densité humaine de 64 équivalents habitants-emplois à l'hectare (he/ha).
- > Les planifications nouvelles doivent permettre d'atteindre ces densités et ces qualités.
- > Les planifications existantes qui ne permettent pas d'atteindre ces densités et ces qualités doivent en principe être adaptées ou révisées.
- > Les communes veillent à ce que la densité préconisée soit atteinte sur l'entier du périmètre d'urbanisation.



#### Centre de localité

- > Les centres des localités comprennent des tissus bâtis historiques et sont les cœurs des communes de l'agglomération.
- > Ils sont porteurs d'identité et représentent les lieux de référence des communes.
- > De nombreux services existent, leur maintien et renforcement doit être soutenu.
- > Les espaces publics sont à valoriser, le contexte bâti doit être préservé et valorisé.
- > Ces centres peuvent être densifiés dans le respect de leur valeur patrimoniale.



### Site stratégique

- > Les sites stratégiques constituent des secteurs libres, en milieu urbain, offrant un grand potentiel de développement à l'agglomération.
- > Ils concentrent les efforts de développement de l'agglomération.
- > Les qualités urbaines à atteindre sont les mêmes que celles requises pour le périmètre compact, avec une attention d'autant plus importante qu'il s'agit de secteurs denses. En particulier, ils sont très bien desservis par les transports publics.
- > Les planifications doivent viser une densité humaine de 200 équivalents habitants-emplois à l'hectare (he/ha).
- > Ils font l'objet de planifications qui respectent les objectifs fixés dans les fiches de mesures « U » du projet d'agglomération.



*Secteur à valoriser à proximité de la gare CFF de Monthey*



*Arsenal d'Aigle, à proximité de la gare*

### Pôle d'habitat

- > Les pôles d'habitat constituent des terrains d'une surface relativement importante (en principe supérieure à 30'000 m<sup>2</sup>). Ils sont situés à l'intérieur du périmètre d'urbanisation.
- > Du fait de leur dimension, les qualités urbaines à atteindre sont les mêmes que celles requises pour le périmètre compact, respectivement pour le périmètre d'urbanisation, avec une attention d'autant plus importante qu'il s'agit de secteurs de grande surface.
- > En l'absence de plan existant conforme aux objectifs, ces pôles doivent faire l'objet d'une étude de détail qui permet de répondre aux objectifs de qualité attendus.



### Densification de la zone villas

- > L'agglomération comporte de nombreuses zones de villas, situées à l'intérieur du périmètre d'urbanisation.
- > Les densités offertes par ces zones sont faibles et ne permettent souvent pas d'atteindre les objectifs de qualité attendus.
- > Les processus de densification étant relativement long, ces zones sont à considérer comme des réserves de capacité à long terme pour l'agglomération.
- > La densification des zones de villas doit faire l'objet d'une analyse détaillée, afin de définir les opportunités en fonction de l'adéquation des bâtiments aux standards (notamment énergétiques), de la taille des parcelles, du type de propriétaires, etc.
- > Cette densification doit s'accompagner d'une augmentation des qualités urbaines et de la mixité.



### Pôle d'activité

- > L'agglomération dispose aujourd'hui de grandes surfaces en zone d'activité (plus de 200 ha) représentant un potentiel à valoriser afin de répondre aux besoins des cantons, de la Suisse romande, voire de la Suisse en général.
- > Les vocations des zones doivent être définies, par exemple :
  - Haute valeur ajoutée, clusters
  - Secteur industriel
  - Zones spécialisées
  - Artisanat local
  - Activités tertiaires
- > Les réserves stratégiques doivent être réservées pour des projets majeurs nécessitant de grandes surfaces d'un seul tenant ayant un rôle stratégique pour le développement économique cantonal, romand ou suisse.
- > Une partie importante de ces surfaces est constitué des réserves d'entreprises pour leurs extensions futures et des zones spécialisées destinées à l'extension d'une activité spécifique (site chimique et réserves Tamoil).
- > Un chantier thématique et territorial doit permettre de définir les vocations, les étapes, les conditions de mise à disposition, le processus foncier, etc. Sur cette base les sites doivent faire l'objet d'études de détail.



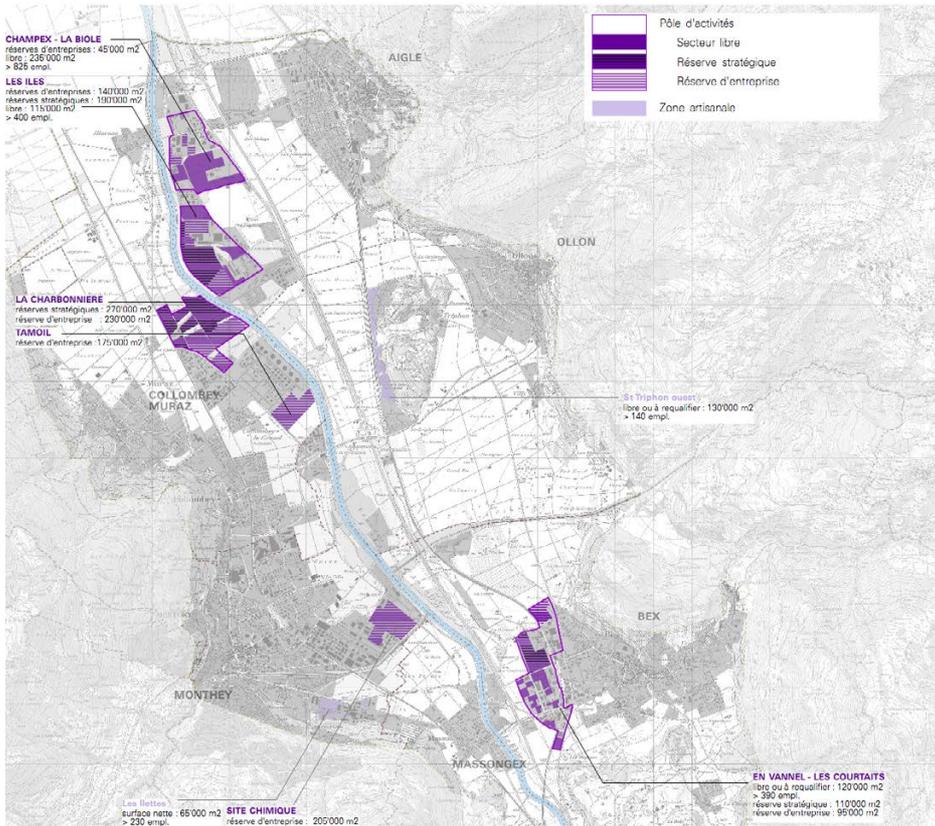
### Zones artisanales

- > Les zones artisanales complètent l'offre des pôles d'activités.
- > L'opportunité du maintien de ces zones peut être remise en question si des solutions de remplacement plus intéressantes se dégagent dans les pôles d'activités.
- > Il est prévu de réaffecter à la zone agricole la zone de Châlex, sur le territoire de la commune d'Aigle.



Villages et hameaux

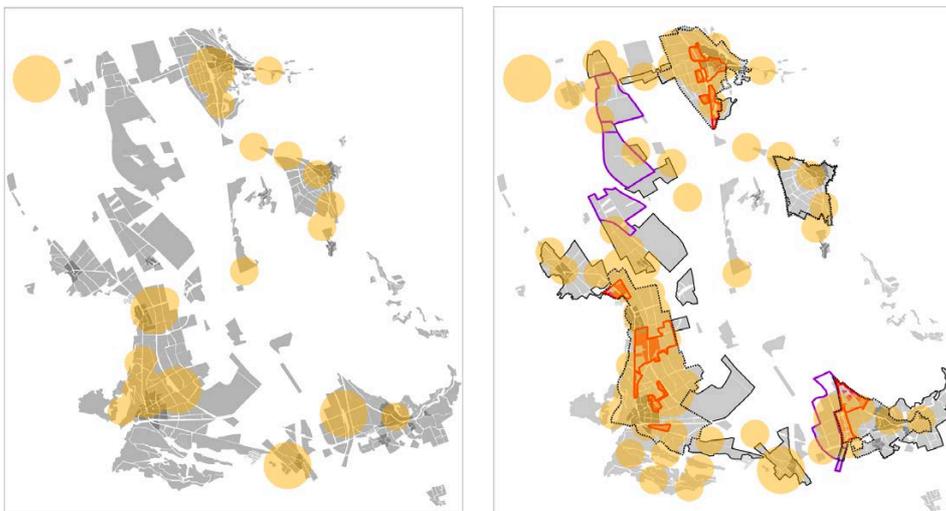
- > Le territoire de l'agglomération comporte quelques villages et hameaux.
- > Il s'agit par exemples des villages et hameaux suivants :
  - Saint-Triphon (Ollon)
  - Villy (Ollon)
  - Le Châtel (Bex)
  - Champ-Bovey, Le Moulin, Fontany (Massongex)
  - Illarsaz (Collombey-Muraz)
- > Ces localités font partie intégrante du paysage de l'agglomération
- > Le développement de ces localités doit viser la valorisation de leur tissu bâti et de leur relation au paysage.



### Installations à forte fréquentation

- > Les installations à forte fréquentation doivent être implantées à l'intérieur des périmètres compacts de l'agglomération.
- > Elles doivent être intégrées à des projets urbains mixtes.
- > Les installations commerciales à forte fréquentation (ICFF) existantes doivent être contenues dans leurs limites actuelles. Pour les nouvelles implantations, elles doivent participer à la vitalité des centres en se situant dans des zones urbanisées, proches des bassins de populations. Cette exigence doit être associée à des conditions d'accessibilité TP jugées suffisantes.
- > Au surplus les stratégies ICFF cantonales sont applicables.
- > Pour les communes vaudoises, la mesure « ICFF » du plan directeur cantonal traduit ces objectifs par des critères en terme d'habitants et emplois minimaux dans un rayon donné ainsi qu'une fréquence TP jugée adéquate. Les valeurs à atteindre sont modulées selon les types d'ICFF. En effet, en fonction du type de produits proposés à la vente et de la grandeur de l'ICFF, les interactions avec le territoire se modifient ; l'opportunité de s'y rendre en transports publics varie, de même que le nombre de clients concernés et l'intensité des déplacements générés. L'application de cette mesure permet donc d'éviter des implantations isolées, dissociées des localités et éloignées des bassins de population. Elle favorise en revanche l'implantation des ICFF dans les zones les plus adaptées à chaque type de commerce à l'intérieur du périmètre compact de l'agglomération.
- > Pour les communes valaisannes, la fiche de coordination vise en notamment à intégrer les centres d'achat présentant une offre en biens de consommation journaliers ou non encombrants dans les centres urbains, à l'intérieur des zones d'habitation, à proximité des dessertes de transports publics ou à distance piétonnière.

### 6.2.2 Bilan : coordination urbanisation et transports



D'un territoire sans projet et mal desservi... à un territoire au développement concentré, hiérarchisé et bien desservi par les transports publics.

- > Sur les cartes si dessus, les zones en orange sont les secteurs desservis par les transports publics<sup>7</sup> avant et après mise en place du réseau de transports publics de l'agglomération.
- > On constate que, lorsque le réseau d'agglomération sera en place, la plus grande partie des secteurs urbanisés et la totalité des sites stratégiques seront desservis par les transports publics.

### 6.2.3 Bilan : capacité pour l'habitat

Résumé des capacités	Surface nette	EQHE	Hab.	Empl.	he/ha	BESOIN
						Hab.
Aigle	302'900	4'506	2'988	1'518	149	3'900
Ollon	151'000	870	838	32	58	2'000
Bex	315'550	4'042	3'352	690	128	800
Collombey-M.	277'000	3'988	2'934	1'054	144	2'100
Monthey	485'000	7'072	4'498	2'574	146	5'500
Massongex	85'000	563	525	38	66	250
<b>Total</b>	<b>1'616'450</b>	<b>21'042</b>	<b>15'136</b>	<b>5'906</b>	<b>130</b>	<b>14'550</b>

- > Les capacités pour l'habitat sont correctement dimensionnées
- > Les densités humaines sont relativement élevées, sachant que de nombreuses zones sont déjà affectées à des zones de faible densité.

<sup>7</sup> A une cadence d'au-moins deux courses par heure.

**6.2.4 Bilan : capacité pour l'emploi**

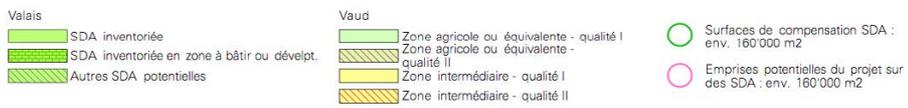
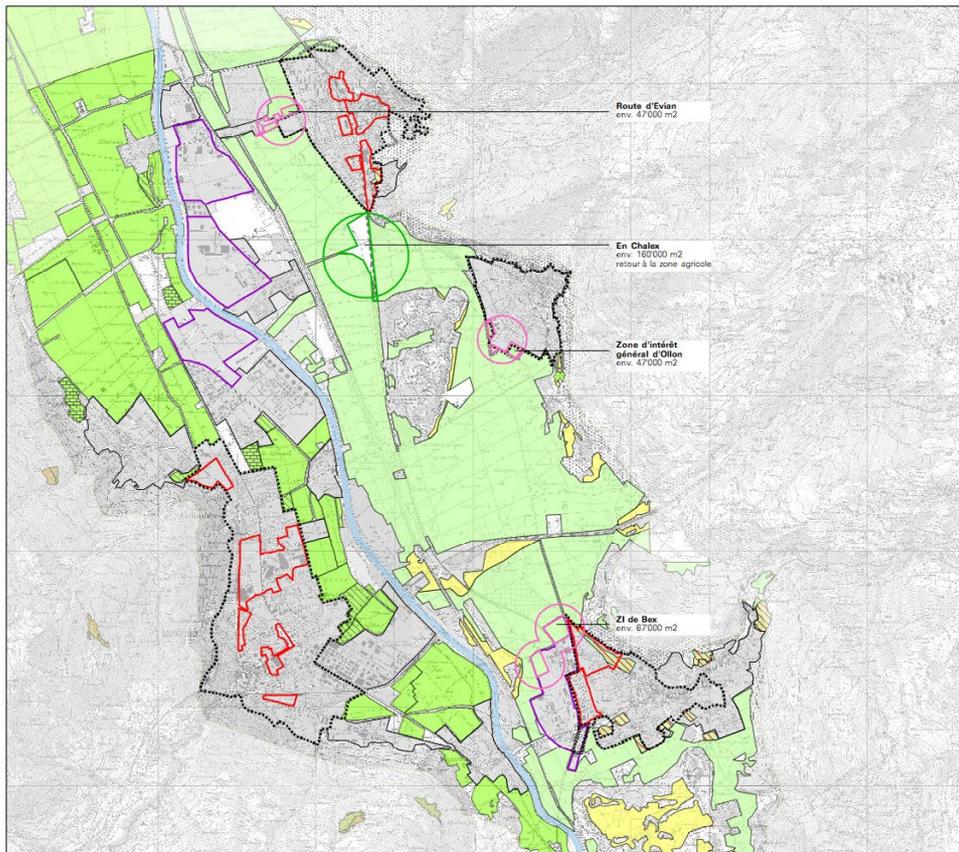
<b>Résumé, surfaces libres, en m2</b>		capacité emplois	<b>BESOIN</b>
Aigle	350'000	1'225	Secteur secondaire
Ollon	130'000	130	
Bex	228'000	424	
<b>VD</b>	<b>708'000</b>	<b>1'779</b>	<b>1'145</b>
Collombey-M.	83'000	291	
Monthey	85'000	298	
Massongex	20'000	70	
<b>VS</b>	<b>188'000</b>	<b>658</b>	<b>667</b>
<b>Total</b>	<b>802'000</b>	<b>2'437</b>	<b>1'812</b>

<b>Résumé, dans secteurs mixtes, en m2</b>		capacité emplois	<b>BESOIN</b>
Aigle		1'518	Secteur tertiaire
Ollon		32	
Bex		690	
<b>VD</b>		<b>2'240</b>	<b>1'718</b>
Collombey-M.		1'054	
Monthey		2'574	
Massongex		38	
<b>VS</b>		<b>3'666</b>	<b>3'778</b>
<b>Total</b>		<b>5'906</b>	<b>5'496</b>

<b>Résumé, CAPACITE TOTALE</b>		capacité emplois	<b>BESOIN</b>
Aigle		2'743	Total
Ollon		162	
Bex		1'113	
<b>VD</b>		<b>4'019</b>	<b>2'864</b>
Collombey-M.		1'345	
Monthey		2'871	
Massongex		108	
<b>VS</b>		<b>4'324</b>	<b>4'444</b>
<b>Total</b>		<b>8'343</b>	<b>7'308</b>

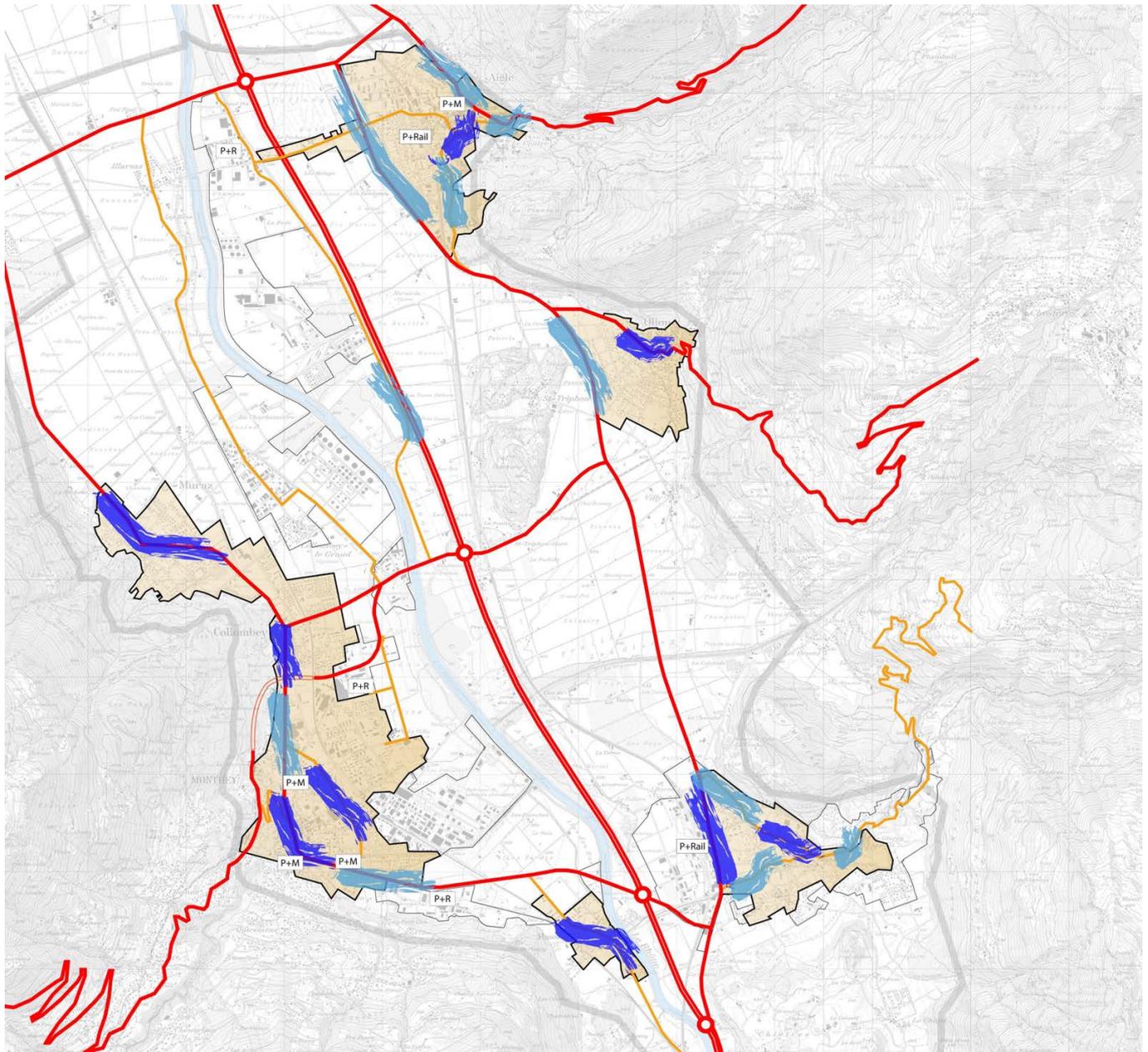
- > Les capacités pour l'emploi sont correctement dimensionnées, tout en sachant que l'estimation de la capacité des zones d'activités est difficile.
- > Le capacités dans les secteurs mixtes sont suffisantes pour répondre aux besoins de la tertiarisation des emplois.
- > Un enjeu important réside dans la gestion des réserves stratégiques.

6.2.5 Bilan : SDA



> Le bilan des SDA est neutre, les éventuelles emprises sont compensées.

Réseau routier (\*)



**HIERARCHIE DU RESEAU**

-  Autoroute A9
-  Réseau routier principal de niveau A
-  Réseau routier principal de niveau B

**RESEAU ROUTIER REAMENAGE**

-  Centres des villes et villages
-  Routes en entrées de ville, en milieu urbanisé, en limite de zones urbanisées ou dans des secteurs à sécuriser

**PERIMETRES**

-  Secteurs à sécuriser et à revaloriser
-  Périmètre d'urbanisation

**STATIONNEMENT**

-  Parkings d'échange avec le réseau ferroviaire
-  Parkings d'échange avec le réseau de bus
-  Parkings en périphérie des centres

(\*) Toutes les mesures ne sont pas cartographiées

## 6.3 Réseau routier

### 6.3.1 Mise en œuvre

- > Le Projet d'agglomération définit un certain nombre de mesures d'aménagement du réseau routier principal et secondaire.
- > Ces mesures concernent tous les usagers de la voirie, c'est à dire tant le trafic individuel motorisé que les transports publics, les deux-roues ou les piétons.
- > Elles forment un tout cohérent tant territorialement que quant à leur capacité à atteindre les objectifs fixés par le projet et à satisfaire ainsi aux critères d'efficacité.
- > Elles sont développées à un niveau suffisant pour en vérifier la faisabilité et en estimer les coûts.
- > Le détail des aménagements sera étudié après l'approbation du projet par les communes, les cantons et la Confédération.

### 6.3.2 Description du projet, principes d'aménagement

#### Réseau autoroutier et jonctions

- > Le réseau autoroutier n'est pas modifié. L'agglomération du Chablais reste desservie par les trois jonctions actuelles.
- > La jonction nord (Aigle) dessert, la ville et la zone d'activité d'Aigle ainsi que le village d'Illarsaz (commune de Collombey-Muraz).
- > La jonction centrale (St-Triphon) dessert la commune d'Ollon et le reste de la commune de Collombey-Muraz (Collombey-Village, Collombey-le-Grand, Muraz ainsi que les zones d'activité et commerciales de la commune). Elle dessert également le nord et l'est de la commune de Monthey.
- > Cette jonction connaît des problèmes de fonctionnement aux heures de pointe et un nombre d'accidents dépassant les valeurs critiques. Son réaménagement est la seule mesure strictement routière du Projet d'agglomération.
- > La jonction sud (Bex) dessert les communes de Bex, de Massongex le centre de Monthey et ses zones d'activité sud, ainsi que le coteau de Choëx.
- > En outre, les trois jonctions desservent également des territoires situés en dehors de l'agglomération, que ce soit en plaine, sur les coteaux ou dans les vallées latérales.
- > La hiérarchie du réseau routier prévoit que les automobilistes soient incités à choisir leur jonction autoroutière en fonction de leur lieu de destination (ou d'origine) dans l'agglomération et non en fonction du fait qu'ils viennent du nord ou du sud.
- > La signalisation routière est adaptée en conséquence.



### Réseau routier principal A

- > Le réseau routier principal de niveau A assure la desserte primaire des différents secteurs de l'agglomération à partir des jonctions autoroutières.
- > Il relie la plaine et les vallées latérales et assure la liaison avec l'autoroute.
- > Il relie également directement les localités entre elles pour autant que cette liaison ne puisse pas se faire par l'autoroute.
- > L'aménagement de ce réseau doit permettre au trafic automobile de s'écouler de manière fluide et sûre.
- > Il ne doit cependant pas inciter les automobilistes à utiliser ce réseau si une liaison plus efficace en termes de sécurité, de nuisances et de confort des riverains est possible par l'autoroute ou par un autre itinéraire du réseau principal.
- > Le réseau routier principal A est composé des deux routes cantonales nord-sud situées sur territoires valaisan et vaudois, ainsi que des transversales reliant ces routes cantonales aux jonctions autoroutières : les routes Aigle-Vionnaz, Collombey-Ollon et Bex-Monthey.
- > Le réseau principal A comprend également la route du col des Mosses, du Val d'Illiez et la route Ollon-Villars.



Route cantonale entre Bex et Aigle

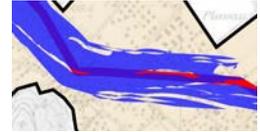
### Réseau routier principal B

- > Le réseau routier principal de niveau B relie les principaux générateurs de l'agglomération qui ne sont pas directement desservis par le réseau routier principal de niveau A.
- > Il comprend ainsi les routes industrielles desservant les zones d'activité d'Aigle et de Collombey-Muraz ainsi que les nouvelles routes d'accès à la Ville de Monthey (route de Pré-Loup) et à la zone industrielle de Collombey-le-Grand (route du Bras-Neuf).
- > Il comprend également les axes principaux urbains d'Aigle (route d'Ollon, avenue de Loës, avenue du Chamossaire ouest, avenue Chevron, rue du Collège, route d'Evian) et de Monthey (avenue de l'Europe).
- > Les routes principales qui doublent une liaison existante parallèle plus importante font aussi partie du réseau routier principal de niveau B.
- > C'est la raison pour laquelle le tronçon inférieur de la route de la Vallée reliant Monthey au Val d'Illiez, ainsi que les routes Monthey-Massongex-St-Maurice et Bex-Villars ont été maintenues dans cette catégorie.
- > Le réseau routier principal B ne doit pas servir de court-circuit à un itinéraire de hiérarchie supérieure.
- > L'aménagement des réseaux routiers principaux A et B est adapté de manière à assurer la sécurité de tous les usagers tout en garantissant leur niveau de capacité.
- > La signalisation routière est également adaptée en conséquence.



### Centres des villes et villages

- > Le centre des villes et des villages est le lieu de vie et d'activité principal de la population locale. Dans ce sens, le réseau routier qui le traverse doit assurer un nombre de fonctions plus important qu'ailleurs. Il est de plus soumis à des contraintes supérieures en termes de nuisances et de sécurité.
- > Le Projet d'agglomération a identifié un certain nombre de secteurs situés sur le réseau principal (A ou B) et dans lesquels des aménagements doivent être réalisés (ou complétés) afin d'assurer le confort et la sécurité de tous les usagers, riverains compris.
- > Il s'agit des centres-villes d'Aigle, de Monthey et de Bex.
- > Il s'agit également des traversées de Collombey, Massongex, Muraz et Ollon.
- > Dans ces secteurs, le trafic automobile devra s'adapter au milieu traversé. La sécurité et le confort de tous les usagers et des riverains seront plus particulièrement examinés.
- > De plus, la qualité urbaine des aménagements des centres des villes et villages de l'agglomération sera particulièrement soignée.



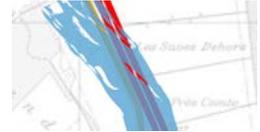
*Centre-ville de Bex*



*Route cantonale en traversée de Muraz*

#### Autres secteurs sensibles sur le réseau principal

- > D'autres tronçons du réseau routier principal (A ou B) sont également soumis à des contraintes particulières.
- > Il s'agit notamment de l'ensemble des tronçons situés en milieu urbain, des axes d'entrées de ville, ainsi que de tronçons situés en limite de zones urbanisées ou dans des secteurs à sécuriser.
- > Comme pour les secteurs centres ci-dessus, les automobilistes devront, sur ces tronçons, adapter leur comportement au milieu traversé et aux usagers locaux.
- > Dans l'agglomération, ont été identifiés comme secteurs sensibles :
  - les entrées des villes d'Aigle, de Bex et de Monthey,
  - la traversée de Bex (route cantonale du Grand-Saint-Bernard),
  - les routes cantonales en bordure des zones urbanisées d'Aigle et d'Ollon,
  - la route industrielle en bordure de la Gouille du Duzillet (commune d'Ollon).



*Entrée sud de la Ville de Monthey*

- > Sur le réseau routier hors localité, différents secteurs ont été identifiés comme problématiques du point de vue de la sécurité.
- > Il s'agit en particulier du carrefour du Lombard (entre Aigle et Ollon) qui sera réaménagé l'an prochain.
- > Sur les autres tronçons (et notamment dans la jonction autoroutière de Saint-Triphon), le taux d'accidents ne dépasse que faiblement les valeurs critiques définies par le canton.
- > En conséquence, ces secteurs feront l'objet d'un examen approfondi lors de leur réaménagement. En conséquence, ils ne font pas formellement partie du Projet d'agglomération.

### Secteurs à sécuriser et à revaloriser

- > Le trafic automobile prend, en ville et dans les villages, de plus en plus d'importance.
- > Les nuisances qu'il génère, en termes d'environnement et de sécurité, péjorent de manière plus ou moins significative la qualité de vie des habitants et des usagers de ces villes et villages.
- > Le Projet d'agglomération prévoit, en conséquence, de porter une réflexion spécifique sur l'aménagement du réseau routier de l'ensemble des secteurs urbanisés de l'agglomération, qu'ils soient situés sur des axes principaux ou non.
- > Les tronçons situés sur les axes principaux ont été traités dans les deux catégories de mesures ci-dessus.
- > Pour les autres quartiers, une réflexion spécifique sera menée dans chaque commune afin d'y améliorer la qualité de vie et la sécurité de tous les usagers de l'espace public.
- > Compte tenu de la faible charge de trafic généralement constatée dans ces secteurs, ces mesures ne pourront pas être cofinancées par la Confédération. Elles font toutefois partie intégrante du Projet d'agglomération dans le sens qu'elles concourent à l'atteinte des objectifs du projet.

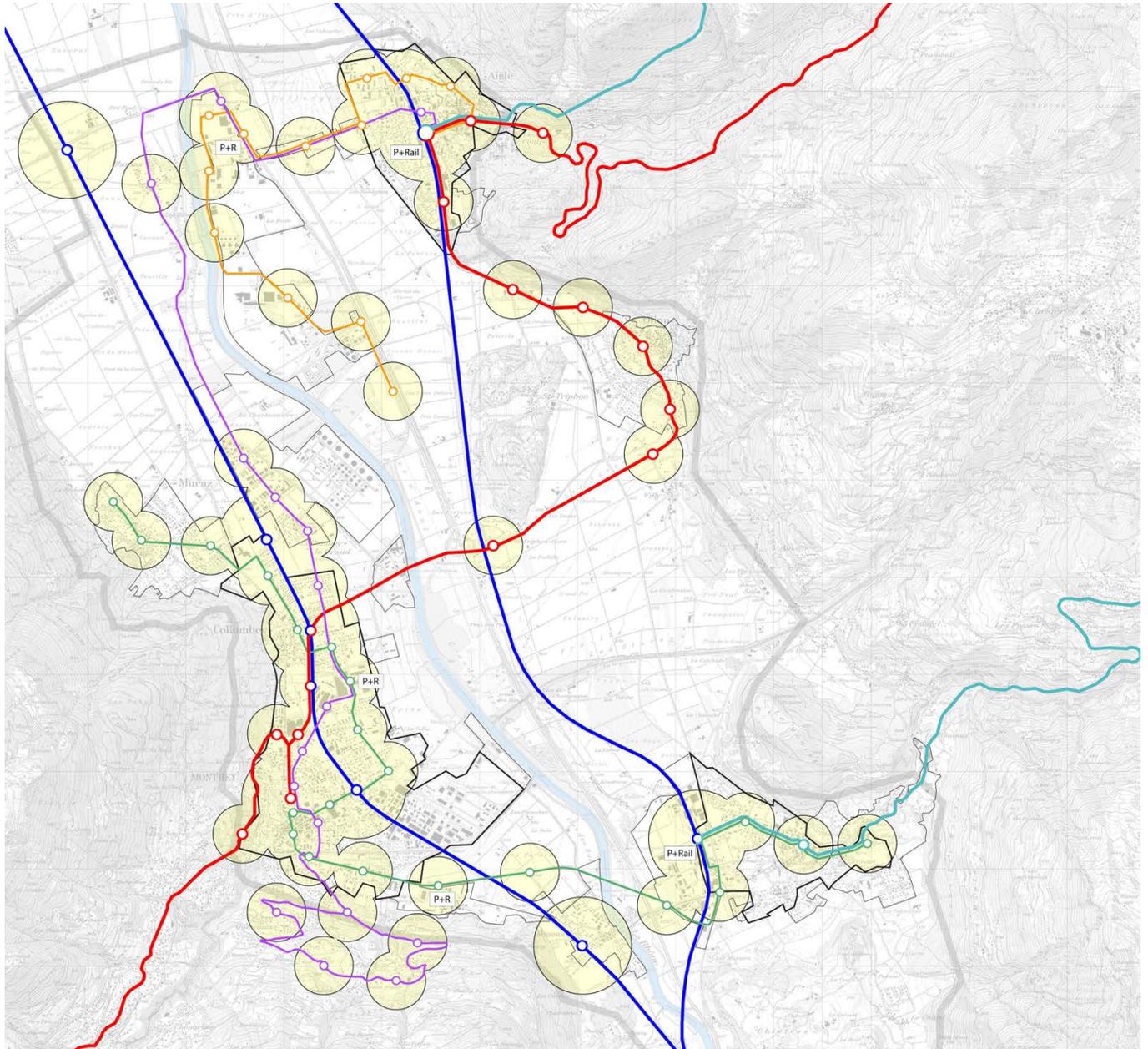


### Stationnement

- > Un concept global de stationnement sera établi pour l'ensemble de l'agglomération. Les mesures proposées tiendront compte des caractéristiques et contraintes spécifiques des différentes communes. Elles viseront à réduire la pression du trafic automobile dans les centres et dans les secteurs urbanisés.
- > Il sera élaboré conjointement par les communes de l'agglomération de manière à éviter les effets induits des mesures prises sur une commune voisine.
- > Des règles coordonnées seront en particulier définies, à l'échelle de l'agglomération, en ce qui concerne la gestion du stationnement sur domaine public et la réglementation du stationnement sur domaine privé.
- > Les P+Rail des gares d'Aigle et de Bex sont redimensionnés et réaménagés pour tenir compte des nouvelles liaisons de transports publics offertes dans l'agglomération.
- > Un parking destiné au covoiturage devrait être aménagé à St-Triphon (à proximité de la halte AOMC, il pourra également être utilisé comme parking d'échange). En l'absence de décisions concernant son financement, il n'est pas formellement intégré au projet.
- > Des P+R permettront aux automobilistes d'utiliser les bus d'agglomération dès la sortie de l'autoroute (cf. chapitre 6.4 Transports publics).
- > Des P+M (parkings en périphérie des centres à partir desquels l'utilisateur se rend en ville en principe à pied) sont aménagés à Aigle et à Monthey.
- > Le système de vélos en libre service, élargi à l'ensemble de l'agglomération, est coordonné avec ces parkings P+M.



Transports publics (\*)



**LIGNES FERROVIAIRES**

- Lignes CFF du Simplon et du Tonkin
- Ligne ASD - AOMC
- Lignes AL et BVB

**LIGNES DE BUS**

- Ligne Bex-Monthey-Collombey-Muraz
- Ligne Choex-Monthey-Collombey-ZI-Aigle
- Ligne Aigle CFF - ZI Aigle - Duzillet

**TRANSPORT A LA DEMANDE (TAD)**

- Sur l'ensemble du territoire de l'agglomération pour les liaisons non desservies par les lignes régulières.

**DESSERTE / PERIMETRES**

- Secteurs desservis par les transports publics
- Périmètre compact d'agglomération
- Périmètre d'urbanisation

**STATIONNEMENT**

- P+Rail Parkings d'échange avec le réseau ferroviaire
- P+R Parkings d'échange avec le réseau de bus

(\*) Toutes les mesures ne sont pas cartographiées

## 6.4 Transports publics

### 6.4.1 Mise en œuvre

- > Le Projet d'agglomération prévoit de restructurer fondamentalement le réseau de transports publics.
- > En conséquence, d'importants investissements devront être consentis sur le réseau.
- > Il s'agira en particulier d'améliorer la liaison Aigle-Ollon-Monthey par l'AOMC, d'augmenter les fréquences et de créer deux nouvelles haltes sur la ligne CFF du Tonkin et de mettre en service trois nouvelles lignes de transports publics régionaux.
- > Un réseau complémentaire de TAD permettra de desservir les autres secteurs urbanisés.
- > L'amélioration du réseau de transports publics est l'élément central du Projet d'agglomération.
- > Les mesures liées au réseau de transports publics sont développées à un niveau suffisant pour en vérifier la faisabilité et en estimer les coûts.
- > Le détail des aménagements à mettre en œuvre sera étudié après l'approbation du projet par les communes, les cantons et la Confédération.

### 6.4.2 Description du projet, principes d'aménagement

#### Lignes CFF

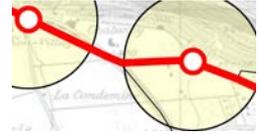
- > L'agglomération est reliée au réseau national et international par la ligne internationale du Simplon. Deux trains par heure desservent la gare d'Aigle, un train par heure celle de Bex.
- > Une autre ligne CFF de plaine assure la desserte de la rive gauche du Rhône, la ligne du Sud Léman (Saint-Maurice-Monthey-Saint-Gingolph). A certaines heures, des courses de bus régionaux remplacent les courses ferroviaires. Globalement, la ligne est desservie à une cadence horaire.
- > En outre, le RER vaudois sera étendu jusqu'à la gare d'Aigle à moyen terme. Il pourrait ultérieurement être prolongé jusqu'à Bex, voire jusqu'à Saint-Maurice.
- > Le projet prévoit la construction de deux nouvelles haltes sur la ligne du Tonkin (Muraz-La Barne et Giovanola) et une augmentation des cadences à la demi-heure entre Saint-Maurice et Collombey-Muraz.
- > A long terme, la faisabilité d'une liaison CFF directe entre Monthey et l'arc lémanique Lausanne-Riviera devrait être réservée. Différentes variantes de tracé ont été évaluées, à travers la zone d'activité Aigle - Collombey-Muraz ou par le sud de l'agglomération.



*Entrée sud de la Ville de Monthey*

### Ligne AOMC

- > L'amélioration du temps de parcours entre Monthey et Aigle constitue un des enjeux majeurs, en termes de transports publics, du Projet d'agglomération du Chablais.
- > Différentes variantes ont été étudiées (dont deux variantes de liaison CFF directe entre Aigle et Monthey). Ces études ont abouti à la conclusion qu'il y avait lieu de privilégier la solution d'une amélioration des performances de l'AOMC tout en préservant la faisabilité future des liaisons CFF (cf. ci-dessus).
- > Les améliorations proposées au niveau de l'infrastructure, du matériel roulant et de l'exploitation permettent de réduire le temps de parcours entre Monthey et Aigle de 19-20 minutes actuellement à moins de 13 minutes.
- > Du point de vue des infrastructures, outre diverses améliorations ponctuelles sur territoire vaudois, le tracé de la ligne est modifié entre Collombey-Village et Monthey.
- > Le projet prévoit, dès la gare du Corbier, le déplacement de la ligne AOMC le long de la voie CFF jusqu'au secteur Giovanola. Elle rejoint ensuite, à la hauteur de Manor, le tracé actuel le long de l'avenue de France, puis le centre-ville (gare du Cotterg). La ligne AOMC rebrousse ensuite en direction du Val d'Illiez pour rejoindre Champéry.
- > A terme, l'AOMC devrait longer la voie CFF jusqu'à la gare CFF de Monthey avant de remonter l'avenue de la Gare, en surface sous la forme d'un tram ou en souterrain. Les études de détail sont en cours. Cette seconde phase est prévue en priorité B.
- > D'ici-là, la nouvelle gare de Collombey-Corbier assurera les correspondances entre la ligne AOMC et la ligne CFF du Sud-Léman. Elle est maintenue à proximité immédiate du centre du village.



*L'emplacement de la future gare du Corbier à Collombey-Muraz*

- > Du point de vue de l'exploitation, des courses directes Monthey-Collombey-Aigle viennent compléter l'offre régionale actuelle. La cadence est augmentée progressivement à deux courses directes et deux courses régionales par heure de manière à offrir une correspondance avec chaque course CFF au départ d'Aigle.

### Lignes de bus d'agglomération

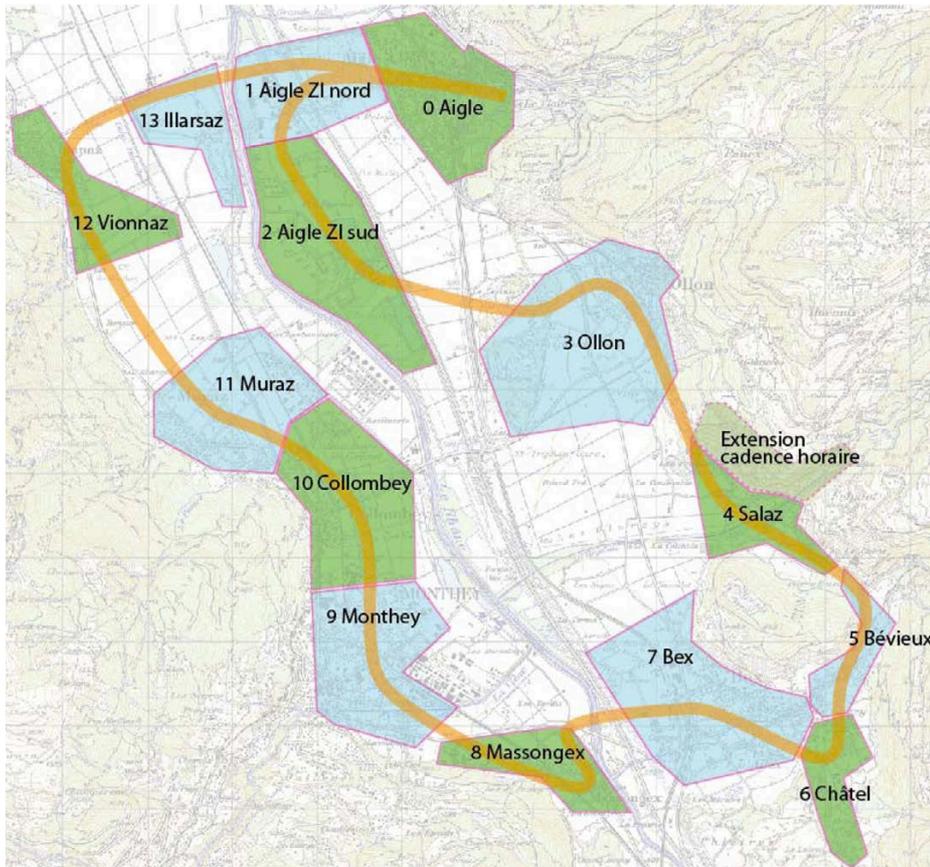
- > Trois lignes de bus d'agglomération relieront les principales zones urbanisées entre elles et avec les principales gares du réseau ferroviaire.
- > La mise en service de ces trois nouvelles lignes nécessitera la mise en place de mesures d'aménagement visant à favoriser la circulation des bus et la construction de nouveaux arrêts.
- > Ces lignes circuleront, dans la règle, à une cadence de deux courses par heure.
- > Elles remplaceront pour partie des lignes régionales et les lignes urbaines des réseaux d'Aigle et de Monthey-Collombey-Muraz.
- > Le tracé détaillé des lignes, la localisation des arrêts et les modalités d'exploitation doivent encore être précisés.



*Les nouvelles lignes de bus d'agglomération permettront notamment de desservir le site stratégique de la Barme-Perraire à Muraz*

### Transports à la demande (TAD)

- > Un réseau de transports à la demande (TAD) est mis en place, en complément des lignes régulières, sur le territoire de l'agglomération.
- > Il permet de desservir l'intégralité du territoire à une fréquence de deux courses par heure et assure les correspondances en gare d'Aigle, de Bex et de Monthey.
- > Le TAD du Chablais est basé sur deux lignes circulant en boucle et reliant Aigle à Bex par la rive gauche et la rive droite du Rhône. Le tracé de ces lignes est adapté en temps réel en fonction des demandes des usagers.
- > Le TAD dessert des arrêts définis sur le territoire (il ne fait pas du porte à porte à l'image du PubliCar) avec des horaires variant, selon les arrêts, dans une fourchette de 5 à 10 minutes.
- > Dans un premier temps, le TAD peut remplacer l'une ou l'autre des lignes d'agglomération si la demande est jugée insuffisante.



TAD, tracé de base et zones de desserte

### Réaménagement des interfaces (gares)

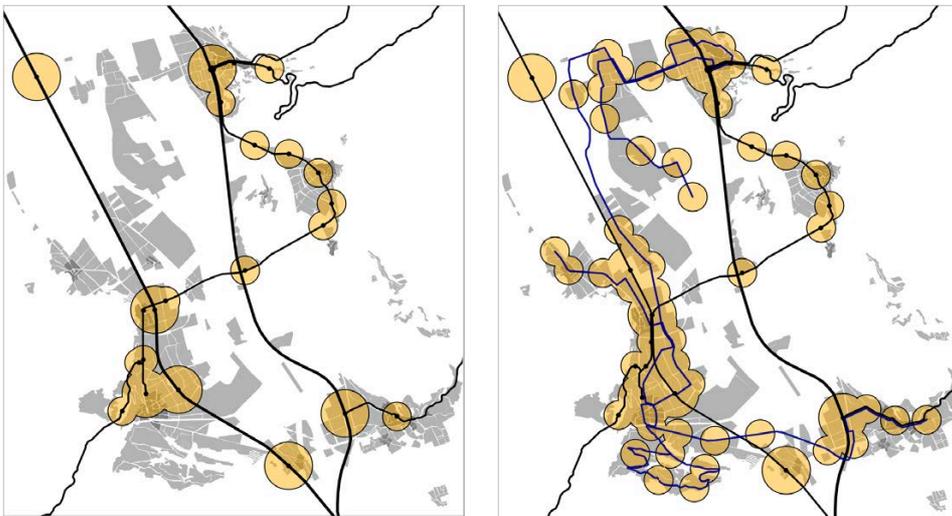
- > Dans le cadre du Projet d'agglomération, pour tenir compte du développement important des transports publics et pour favoriser l'intermodalité, les interfaces de transports publics de cinq gares de l'agglomération seront réaménagées afin d'améliorer le fonctionnement de ces plateformes d'échange.
- > Il s'agit des gares d'Aigle, de Bex, du Corbier à Collombey-Muraz et des deux gares de Monthey.



La Gare de Bex

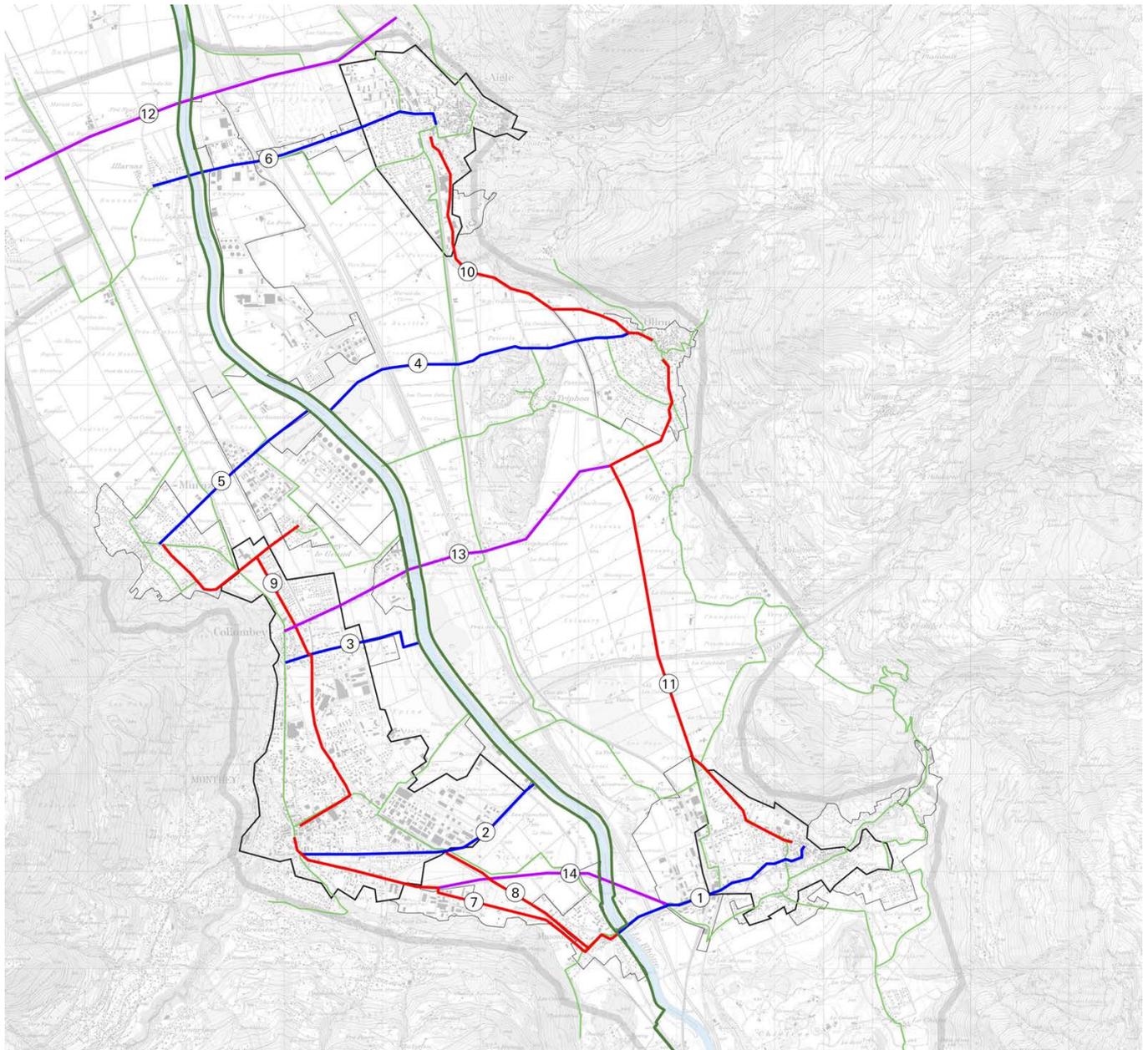
### 6.4.3 Bilan

- > Les figures ci-dessous présentent la desserte en transports publics<sup>8</sup> avant et après la mise en place du Projet d'agglomération.
- > Même si cette vision est partielle, dans le sens qu'elle ne met pas en évidence la fréquence des dessertes, elle aussi améliorée, elle permet de constater une très nette amélioration de la desserte du territoire par les transports publics.
- > On remarquera également que tous les pôles de développement de l'agglomération sont désormais desservis par les transports publics.



<sup>8</sup> A une cadence d'au-moins deux courses par heure.

Mobilité douce (\*)



**RESEAU DE CYCLOTOURISME**

- Liaison cyclable principale le long du Rhône
- Autres liaisons existantes de cyclotourisme

**CONNEXIONS AU RESEAU CYCLABLE PRINCIPAL**

- 1. De Bex le long de l'Avançon
- 2. De Monthey le long de la Vièze
- 3. De Collombey par la rue Pré-du-Pont
- 4. D'Ollon par la route de Chesselaz
- 5. De Muraz par la rue de la Raffinerie
- 6. D'Aigle par la route d'Evian

**LIAISONS DIRECTES INTERCOMMUNALES**

- 7. Bex - Massongex - Monthey (route des Ilettes)
- 8. Massongex - Zones industrielles de Monthey
- 9. Monthey - Collombey-Muraz
- 10. Aigle - Ollon
- 11. Ollon - Bex

**SECURISATION DU RESEAU ROUTIER PRINCIPAL**

- 12. Aigle - Vionnaz
- 13. Collombey-Muraz - Ollon
- 14. Bex - Monthey

(\*) Toutes les mesures ne sont pas cartographiées

## 6.5 Mobilité douce

### 6.5.1 Mise en œuvre

- > Le Projet d'agglomération prévoit une amélioration sensible des infrastructures de mobilité douce, qu'il s'agisse des infrastructures cyclables ou des infrastructures piétonnes.
- > Ces mesures sont développées à un niveau suffisant pour en vérifier la faisabilité et en estimer les coûts.
- > Le détail des aménagements sera étudié après l'approbation du projet par les communes, les cantons et la Confédération.
- > Dans les villes et les villages, le potentiel de développement de la mobilité douce piétonne et cyclable est très important. Les communes de l'agglomération sont responsables de l'aménagement et du développement des infrastructures y relatives dans le respect des principes et objectifs fixés dans le projet.
- > Le Projet d'agglomération se concentre sur la mise en œuvre des liaisons entre les communes (potentiellement cyclable) et sur le traitement des axes à fort trafic (en traversée de localité).

### 6.5.2 Description du projet, principes d'aménagement

#### Liaison cyclable principale le long du Rhône

- > Le réseau cyclable d'agglomération vise à tirer partie au mieux des infrastructures existantes.
- > Dans ce sens, la liaison principale de cyclotourisme longeant le Rhône sur ses deux rives forme la colonne vertébrale du réseau d'agglomération.
- > La piste, d'environ 3 mètres de large, est goudronnée sur toute sa longueur.
- > Ponctuellement, certains tronçons devront être aménagés afin d'assurer une continuité des itinéraires.



*La piste cyclable sur les berges du Rhône*

### Connexions à la liaison cyclable principale

- > Les principales localités de l'agglomération sont reliées à la liaison cyclable principale de la manière la plus directe possible.
- > Les tronçons suivants sont aménagés :
  - de Bex le long de l'Avançon
  - de Monthey le long de la Vièze
  - de Collombey par la rue Pré-du-Pont
  - d'Ollon par la route de Chesselaz
  - de Muraz par la rue de la Raffinerie
  - d'Aigle par la rue d'Evian (jusqu'à Illarsaz),
- > Les connexions à la liaison cyclable principale sont en général aménagées sur des routes existantes. Elles sont goudronnées.
- > Ces liaisons suivent, dans la mesure du possible, un cours d'eau, un cordon boisé ou une infrastructure existante structurante.



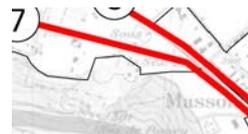
*La route reliant Bex au Rhône le long de l'Avançon*



*La passerelle permettant d'assurer la liaison entre Aigle et Illarsaz*

### Liaisons directes intercommunales

- > Le réseau cyclable est complété par des liaisons entre les communes voisines de l'agglomération.
- > Ces liaisons permettent de relier directement des localités proches les unes des autres.
- > Il comprend les liaisons suivantes :
  - Bex-Massongex-Monthey (par zone industrielle des Ilettes)
  - Massongex-Zone industrielle de Monthey (le long de la voie CFF du Sud Léman)
  - Monthey-Collombey-Muraz
  - Aigle-Ollon (le long de la route cantonale)
  - Ollon-Bex (le long de la route cantonale)
- > Ces liaisons sont destinées prioritairement au trafic pendulaire.
- > Elles sont aménagées sur l'axe le plus direct en site propre intégral (pistes cyclables) ou, si ceci n'est pas possible, sous forme de bandes cyclables. Elles sont goudronnées.
- > Certaines de ces liaisons suivent des routes cantonales, d'autres sont aménagées le long d'axes secondaires ou de chemins agricoles.



*La route des Ilettes entre Massongex et Monthey*



*La liaison entre Bex et Ollon (route cantonale)*

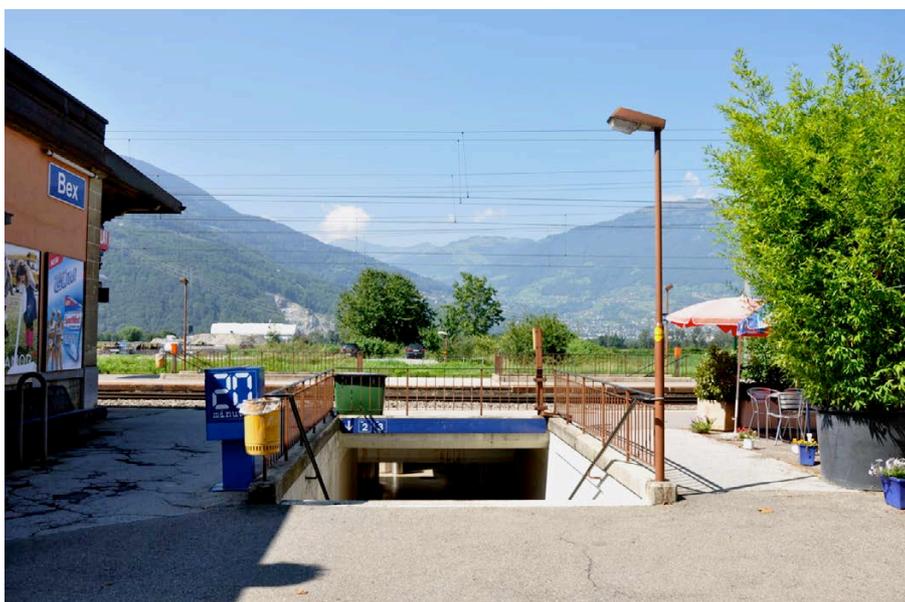
### Mesures générales d'amélioration des réseaux de mobilité douce

- > Les axes cantonaux principaux est-ouest, reliant les deux cantons, sont également équipés de pistes cyclables (liaisons Bex-Monthey, Ollon-Collombey-Muraz et Aigle-Vionnaz).
- > Enfin, les liaisons avec les communes voisines, hors agglomération, sont également ponctuellement améliorées, voire complétées.



### Mesures ponctuelles

- > Le réseau est complété de mesures ponctuelles complémentaires aux mesures décrites ci-dessus.
- > Il s'agit notamment d'infrastructures nouvelles ou adaptées permettant de franchir des axes principaux routiers ou des voies de chemin de fer.
- > Trois ouvrages sont ainsi prévus à Aigle, deux à Monthey, deux à Massongex, un à Collombey-Muraz et un à Bex.



*Le passage sous-voies de la gare de Bex qui sera transformé pour permettre le passage des cyclistes*

- > C'est dans ce cadre que seront également réalisées des mesures ponctuelles d'amélioration de la liaison cyclable principale le long du Rhône (notamment le long de la gravière du Boeufferand).

### Stationnement des deux-roues

- > La question du stationnement des deux-roues est un élément central pour améliorer l'attractivité de ce mode de déplacement.
- > Dans les communes, un certain nombre de zones de stationnement pour deux-roues existent. Cependant, leur localisation et/ou leur dimensionnement sont parfois mal adaptés à la demande.
- > Il s'agit en conséquence d'offrir aux cyclistes des parkings bien localisés, confortables et sécurisés.
- > Sont en particulier concernés les gares et les principaux arrêts de transports publics, les centres des villes et des villages, les zones d'activité et les secteurs d'habitation, les zones commerciales et les infrastructures de détente et de loisirs.

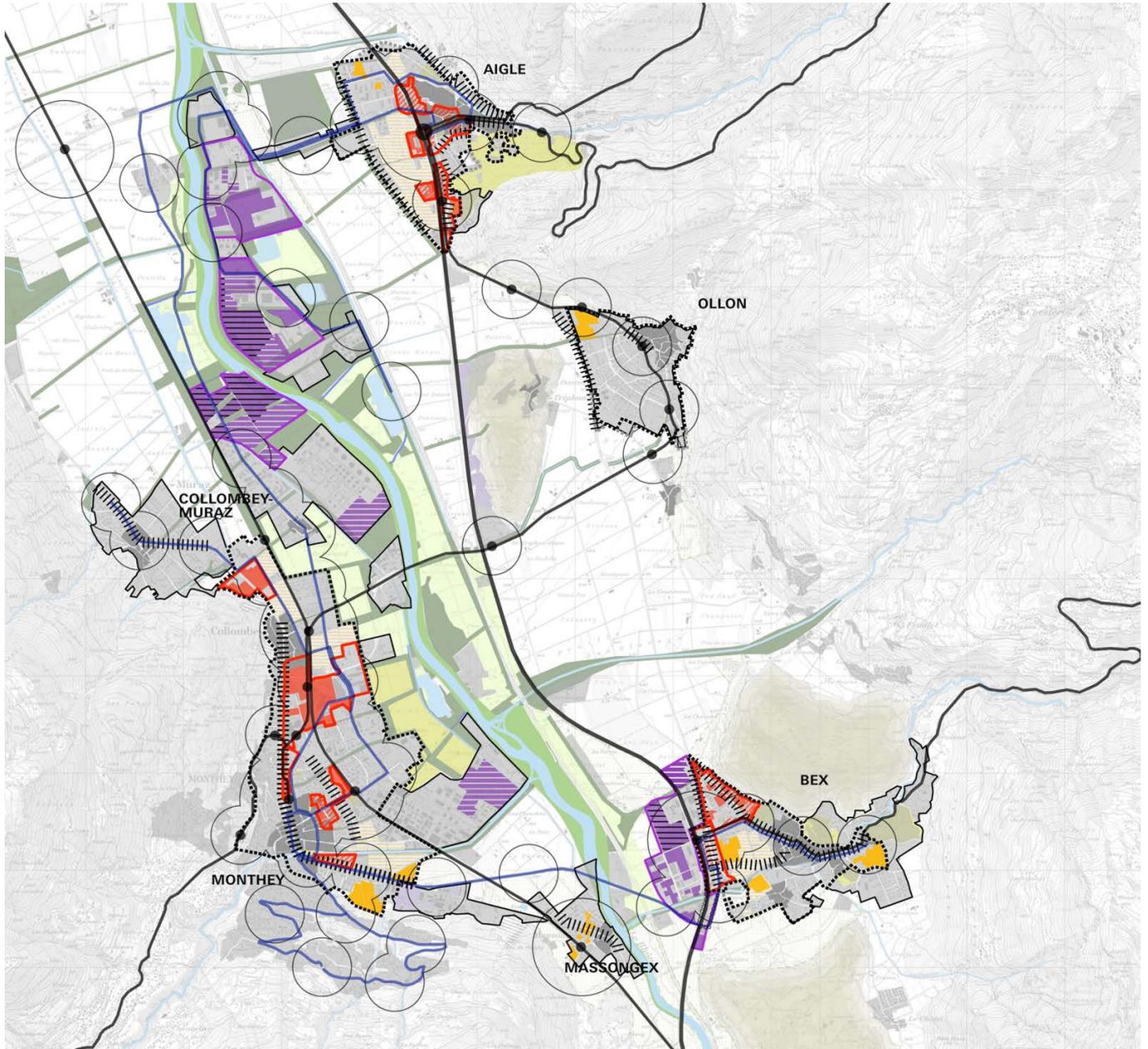
#### Mise à disposition de vélos en libre-service

- > Les communes d'Aigle et de Monthey ont mis en place, conjointement, un système de mise à disposition de vélos en libre service. Aujourd'hui, 45 vélos sont mis à disposition des usagers sur trois stations à Aigle (Gare, Hôtel de Ville, Zone Industrielle) et deux à Monthey (Place de la Gare, Place du Cotterg).
- > Il est prévu d'étendre la mise à disposition de vélos en libre service à l'ensemble du territoire de l'agglomération. Des vélos à assistance électrique pourraient également être mis à disposition des personnes intéressées.

#### Aménagements piétons et cyclables dans les localités

- > Le potentiel de développement des déplacements piétons se situe essentiellement au cœur des villes et villages (contrairement aux déplacements cyclables parfaitement adaptés pour les échanges intercommunaux).
- > Le Projet d'agglomération prévoit une requalification urbaine des centre-villes, en particulier dans les secteurs soumis à des charges de trafic importantes. Dans ce sens, il contribue à l'amélioration de l'attractivité et de la sécurité des déplacements piétons.
- > Pour ce qui concerne les aménagements sur les réseaux secondaires à l'intérieur des localités, les communes veilleront à l'adaptation et à la sécurisation des réseaux piétons et cyclables.
- > Entrent notamment dans cette catégorie l'introduction de contre-sens cyclistes ou la création de nouvelles infrastructures piétonnes ou cyclables en site propre ou protégé.
- > L'agglomération veillera au respect des objectifs et principes fixés dans le projet.

Synthèse



**URBANISATION**

-  Périmètre du projet d'agglomération
-  Périmètre compact d'agglomération (PC)
-  PC - Planification communale à établir
-  PC - Projet cantonal en cours
-  Périmètre d'urbanisation
-  Centre de localité
-  Site stratégique (min. 200 he/ha)
-  Secteur libre
-  Secteur à restructurer
-  Pôle d'habitat (min. 100 he/ha) (min. 64 he/ha hors périmètre compact)
-  Densification de zone de faible densité

-  Pôle d'activités
-  Secteur libre
-  Réserve stratégique
-  Réserve d'entreprise
-  Zone artisanale
-  Zones à bâtir existantes et en cours de planification
-  Limites communales

**MOBILITE**

-  Réaménagement du réseau routier
-  Lignes de train et rayon de desserte (300 / 500 m)
-  Lignes de bus et rayon de desserte 300 m

**PAYSAGE**

-  Réseau hydrographique structurant
-  Armature verte (bois, cordons boisés, rideaux abris, coulée verte, etc.) positions indicatives
-  Espace paysager du Rhône à vocation loisirs, nature et agriculture (parc d'agglom.)
-  Secteur de plan d'eau à valoriser (nature, loisirs doux)
-  Parc urbain
-  Colline
-  Coteau
-  Espace ouvert agricole
-  Franges agricoles à valoriser (vocation à préciser)

## 6.6 Synthèse

Le projet répond aux objectifs fixés. En particulier, la coordination entre urbanisation, mobilité et paysage est garantie :

- > La capacité d'accueil du territoire de l'agglomération passe de 8'000 à 14'000 habitants, sans augmentation de la surface des zones à bâtir.
- > La desserte en transports publics du territoire est nettement améliorée, tant en ce qui concerne la liaison entre les deux cantons (amélioration des temps de parcours et des fréquences de l'AOMC) que la desserte fine du territoire (mise en place d'un réseau de bus desservant les principales zones urbanisées de l'agglomération).
- > Tous les secteurs largement urbanisés sont desservis par une gare ou par un bus du réseau d'agglomération.
- > Les secteurs de développement (sites stratégiques, pôles d'activités, pôles d'habitat), en particuliers, sont bien desservis par les transports publics.
- > Le paysage n'est pas touché par l'urbanisation ni par de nouvelles infrastructures. Il sera valorisé selon une conception d'ensemble (mise en place d'une armature verte en relation avec le R3).
- > Les mesures de réaménagement du réseau routier, dans les centres et dans les villages, permettent à la fois d'améliorer la sécurité des usagers (et notamment des usagers les plus vulnérables) et de réduire les nuisances subies par les riverains.
- > Dans le même temps, cette requalification de l'espace public contribue à augmenter l'attractivité de ces secteurs centraux comme lieu d'habitat et d'activité, concourant ainsi à l'objectif de concentrer le développement dans les secteurs centraux et dans les secteurs bien desservis par les transports publics.
- > De manière générale, les mesures infrastructurelles et d'urbanisation sont coordonnées et concentrées dans les mêmes lieux, augmentant ainsi l'efficacité du projet.



## 7 MESURES

### 7.1 Définition et organisation des mesures

#### 7.1.1 Définition

Les mesures concourent à l'objectif commun visant à un développement harmonieux de l'agglomération. Elles soutiennent le Projet d'agglomération. Elles correspondent aux actions à mettre en place pour assurer la mise en oeuvre et le fonctionnement de celui-ci.

Elles ont été définies sur la base des concepts établis dans chaque domaine : l'urbanisation, le paysage, le réseau routier et le stationnement, les transports publics, la mobilité douce.

Dans le domaine de l'urbanisation et du paysage, non infrastructurelles, elles portent sur des aspects réglementaires ou de planification. Elles visent à :

- > requalifier et préserver le paysage et l'environnement,
- > densifier les pôles de l'agglomération,
- > limiter l'étalement de l'urbanisation.

Dans le domaine de la mobilité, infrastructurelles et non infrastructurelles, elles visent à :

- > améliorer les performances du système de transports,
- > permettre le développement des pôles et des centres des villes et des villages,
- > protéger les centres, les quartiers et, plus généralement, tous les espaces de vie,
- > améliorer la sécurité de tous les usagers,
- > limiter les atteintes à l'environnement,
- > inciter à l'utilisation des modes de déplacement non polluants.

Certaines de ces mesures font l'objet d'un avant-projet ou d'un projet de réalisation, d'autres ont été établies sur la base d'études d'opportunité.

Lorsque plusieurs mesures sont plus spécifiquement liées entre elles, elles sont regroupées en paquets conformément aux directives de la Confédération.

#### 7.1.2 Organisation des mesures

Les mesures sont classées en trois catégories :

##### Les mesures territoriales (non infrastructurelles)

Les mesures territoriales sont les actions qui doivent être mises en oeuvre par les communes pour atteindre les objectifs liés à l'aménagement du territoire. Elles constituent la base du Projet d'agglomération et garantissent un développement cohérent de l'agglomération. Elles ne sont pas finançables par la Loi fédérale sur le fonds d'infrastructure.

##### Les mesures infrastructurelles de mobilité

Les mesures infrastructurelles sont les mesures qui peuvent en principe être cofinancées par la Confédération. Elles comprennent toutes les mesures liées aux infrastructures nécessaires à la mise en oeuvre et au fonctionnement du Projet d'agglomération.

Les mesures infrastructurelles comprennent des mesures dont la réalisation est prévue avant 2015. Même si elles ne peuvent pas prétendre à un cofinancement de la Confédération, elles sont ici décrites car elles participent pleinement à l'atteinte des objectifs du Projet d'agglomération. Ces mesures sont financées par les communes et les cantons sans demande de cofinancement par la Confédération.

##### Les mesures de gestion de la mobilité (non infrastructurelles)

Les mesures de gestion de la mobilité constituent les mesures d'accompagnement au Projet d'agglomération. Elles visent à optimiser le système de transports mis en place ou à en augmenter son efficacité. Ces mesures ne peuvent être financées par la Loi fédérale sur le fonds d'infrastructure. Elles font cependant partie des coûts d'exploitation à charge des cantons et des communes de l'agglomération.

### 7.1.3 Groupes de mesures

Les mesures sont présentées individuellement sous forme de fiches (cf. chapitre 8).

Les mesures de mobilité sont présentées par "groupes". Ces groupes sont destinés à mettre en évidence la cohérence géographique et/ou thématique des différentes mesures.

La notion de "groupes de mesures" ne doit pas être confondue avec celle de "paquets de mesures" telle que définie par la Confédération. Dans le Projet d'agglomération du Chablais, les mesures faisant l'objet d'un "paquet" sont regroupées sur une seule fiche.

Les différents groupes de mesures retenus sont les suivants :

#### Groupes "géographiques"

Les mesures appartenant à ces groupes sont liées entre elles parce qu'elles concourent aux mêmes objectifs dans un secteur donné.

Sept groupes géographiques ont été retenus :

- > Aigle,
- > Zones industrielles d'Aigle,
- > Bex,
- > Collombey-Muraz,
- > Massongex,
- > Monthey,
- > Ollon.

#### Groupes "thématiques"

Les mesures appartenant à ces groupes sont liées entre elles parce qu'elles traitent du même domaine et visent les mêmes objectifs sur l'ensemble de l'agglomération.

Cinq groupes thématiques ont été définis :

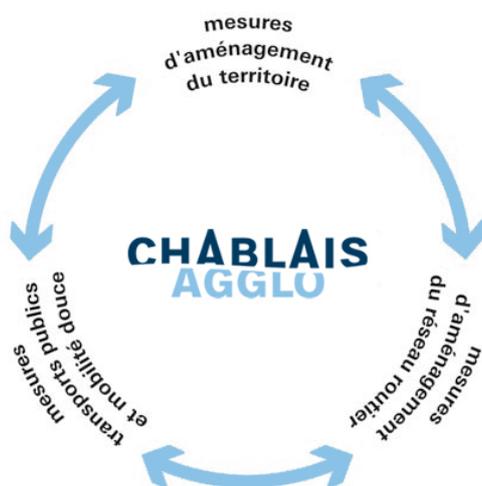
- > Transports publics : lignes ferroviaires,
- > Transports publics : lignes de bus d'agglomération,
- > Mobilité douce : liaisons au réseau principal longeant le Rhône,
- > Mobilité douce : liaisons directes intercommunales,
- > Mobilité douce : mesures complémentaires.

## 7.2 Principe d'indissociabilité des mesures

Globalement, les mesures, infrastructurelles ou non, sont toutes nécessaires à la réussite du Projet d'agglomération.

En effet :

- > les mesures d'aménagement du territoire sont à la base du fonctionnement des mesures d'organisation des déplacements,
- > les mesures de transports publics et de mobilité douce sont nécessaires à la réussite de l'objectif de transfert d'une partie des déplacements sur les modes de transport non polluants,
- > ce transfert ne se fera cependant pas sans les mesures d'aménagement du réseau routier et de gestion de la mobilité dans l'agglomération.



## 7.3 Degré de priorité

### 7.3.1 Degré de priorité

Le degré de priorité des mesures a été fixé en fonction du niveau de maturité de la mesure ou du paquet de mesures considéré.

#### Priorité A

Ont été classées en "priorité A", les mesures dont l'importance des effets ne peut attendre plus de 7 ans. Quelques-unes de ces mesures font l'objet d'un avant-projet. La grande majorité d'entre-elles fait l'objet d'une étude de faisabilité et d'opportunité. Les autres sont facilement planifiables dans les délais correspondant au degré de priorité A.

#### Priorité B

Quelques mesures, de moindre importance ou liées à des développements qui ne devraient pas être achevés d'ici 2018, ont été classées en "priorité B".

#### Priorité C

Aucune mesure n'a été classée en "priorité C".

## 7.4 Liste des mesures

La liste complète des mesures est présentée ci-dessous.

### 7.4.1 Mesures territoriales (non infrastructurelles)

#### Urbanisation

U1	Collombey Muraz
U2	Monthey
U3	Massongex
U4	Aigle
U5	Ollon
U6	Bex
U7	Zones d'activités

#### Paysage

P	Planification du paysage
---	--------------------------

#### Agriculture

AGR	Planification des espaces agricoles
-----	-------------------------------------

### 7.4.2 Mesures infrastructurelles de mobilité (y c. paquets de mesures)

Les mesures infrastructurelles sont listées ci-dessous, conformément au chapitre 7.1.3, par "groupes de mesures" géographiques ou thématiques. Lorsqu'il s'agit de paquets de mesures, ceci est précisé entre parenthèses.

#### Groupes géographiques

##### Aigle

R1	Réaménagement du centre-ville d'Aigle (paquet de mesures)
R5	Réaménagement de la route de Lausanne à Aigle
R8	Réaménagement de l'avenue des Ormonts à Aigle
R16	Réaménagement de la route cantonale en bordure de la zone urbanisée d'Aigle
R19	Réaménagement du réseau routier communal (paquet de mesures)
S1	Adaptation du P+R d'Aigle
S3	Aménagement d'un parking en périphérie du centre d'Aigle
TP4	Réaménagement de l'interface de la gare CFF d'Aigle
MD15	Nouveau passage de MD sous les voies CFF à Aigle (secteur Arsenal-Landi)
MD16	Nouveau passage de MD sous le chemin du Châtelard à Aigle
MD17	Nouveau passage de MD sous les voies CFF à Aigle (secteur Hôpital)

##### Zones industrielles d'Aigle

R18	Sécurisation de la route industrielle à Ollon (secteur Gouille du Duzillet)
A1	Nouvelle voie ferrée marchandises dans la zone industrielle d'Aigle

##### Bex

R2	Réaménagement du centre-ville de Bex (paquet de mesures)
R7	Réaménagement de la route d'Aigle à Bex
R8	Réaménagement de la rue du Simplon à Bex
R12	Réaménagement de la route du Grand-Saint-Bernard à Bex
R19	Réaménagement du réseau routier communal (paquet de mesures)
S2	Adaptation du P+R de Bex
TP8	Réaménagement de l'interface de la gare CFF de Bex
MD18	Nouveau passage de MD sous les voies CFF en gare de Bex

##### Collombey-Muraz

R13	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Collombey-Village
R14	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Muraz
R19	Réaménagement du réseau routier communal (paquet de mesures)
TP7	Réaménagement de l'interface de la gare CFF/AOMC de Collombey-Muraz
MD23	Nouveau passage de MD sous la route de la vallée à Collombey-Muraz

##### Massongex

R11	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Massongex
R19	Réaménagement du réseau routier communal (paquet de mesures)

- MD19 Nouveau passage de MD sous la voie CFF à Massongex (Vers chez Delherse)
- MD20 Nouveau passage de MD sous la route cantonale à Massongex (Longe-Baye)

Monthey

- R3 Réaménagement du centre-ville de Monthey (paquet de mesures)
- R4 Réaménagement de l'avenue de l'Europe à Monthey
- R9 Réaménagement de l'avenue du Simplon à Monthey
- R10 Réaménagement de l'avenue de France à Monthey
- R19 Réaménagement du réseau routier communal (paquet de mesures)
- S4 Aménagement de trois parkings en périphérie du centre de Monthey (paquet de mesures)
- TP5 Réaménagement de l'interface de la gare CFF de Monthey
- TP6 Réaménagement de l'interface de la gare AOMC de Monthey
- MD21 Nouveau passage de MD sous la voie CFF à Monthey (gare CFF)
- MD22 Nouveau passage de MD sous la voie CFF à Monthey (quartier d'Arche)

Ollon

- R15 Réaménagement de la route cantonale en traversée d'Ollon
- R17 Réaménagement de la route cantonale en bordure de la zone urbanisée d'Ollon
- R19 Réaménagement du réseau routier communal (paquet de mesures)

**Groupes thématiques**

Transports publics : lignes ferroviaires

- TP1 Restructuration de la ligne AOMC (paquet de mesures)
- TP2 Nouvelle halte CFF "Muraz - La Barne"
- TP3 Nouvelle halte CFF/AOMC "Giovanola"

Transports publics : lignes de bus d'agglomération

- TP9 Mise en service du réseau de bus d'agglomération (paquet de mesures)
- TP10 Mise en service du réseau de transport à la demande (TAD) (paquet de mesures)
- S5 P+R en relation avec le réseau de transports publics d'agglomération (paquet de mesures)

Mobilité douce : liaisons au réseau principal longeant le Rhône

- MD1 Bex - rives du Rhône le long de l'Avançon
- MD2 Monthey - rives du Rhône le long de la Vièze
- MD3 Collombey-Village - rives du Rhône par la rue Pré-du-Pont
- MD4 Ollon - rives du Rhône par la route de Chesselaz
- MD5 Muraz - rives du Rhône par la rue de la Raffinerie
- MD6 Aigle - rives du Rhône par la route d'Evian

Mobilité douce : liaisons directes intercommunales

- MD7 Liaison intercommunale Massongex - Monthey par la zone industrielle des Ilettes
- MD8 Liaison intercommunale Massongex - pôle industriel de Monthey
- MD9 Liaison intercommunale Monthey - Collombey - Muraz
- MD10 Liaison intercommunale Aigle - Ollon
- MD11 Liaison intercommunale Bex - Ollon

Mobilité douce : mesures de sécurisation

- MD12 Aménagement d'une piste cyclable sur la route cantonale Aigle - Vionnaz
- MD13 Aménagement d'une piste cyclable sur la route cantonale Collombey-Muraz - Ollon
- MD14 Aménagement d'une piste cyclable sur la route cantonale Bex - Monthey

Mobilité douce : mesures complémentaires

- MD24 Aménagement de zones de stationnement pour deux-roues (paquet de mesures)
- MD25 Mise en place d'une signalisation pour deux-roues (paquet de mesures)
- MD26 Mise à disposition de vélos en libre service (paquet de mesures)

### 7.4.3 Mesures de gestion de la mobilité (non infrastructurelles)

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

Pour cette raison, elles ne font pas l'objet de fiches de mesures.

#### Mesures de caractère général

GM1	Elaboration de plans de mobilité pour les employés des services publics
GM2	Elaboration de plans de mobilité pour les principales entreprises de l'agglomération (charte)
GM3	Prestations de services > Aide aux entreprises pour l'élaboration de plans de mobilité > Développement d'une aide pour l'incitation au carsharing

#### Mesures concernant le stationnement

GM4	Elaboration d'un concept de stationnement d'agglomération
GM5	Nouvelle réglementation coordonnée du stationnement sur domaine public
GM6	Vignettes de stationnement pour habitants (et éventuellement pour employés dans les parkings périphériques)
GM7	Modification des règlements communaux de construction pour les zones d'activités et les zones d'habitation

#### Mesures concernant les transports publics

GM8	Communauté tarifaire
GM9	Mesures de promotion et d'information

#### Mesures concernant la mobilité douce

GM10	Subventionnement à l'achat de vélos à assistance électrique (VAE)
GM11	Encouragement à la création de stationnement deux-roues dans les entreprises et les équipements privés
GM12	Mesures de promotion, de sensibilisation, d'encouragement à l'utilisation du vélo comme mode déplacement.

## 7.5 Coûts des mesures

- > Le total des coûts des mesures infrastructurelles est le suivant :
  - mesures réalisées avant 2015 : .....Fr. 10'920'000.-
  - mesures en priorité A : .....Fr. 167'110'000.-
  - mesures en priorité B : .....Fr. 38'820'000.-
- > Ne sont comprises dans le total des mesures réalisées avant 2015 que les mesures décrites dans les fiches (première étape du réaménagement du centre-ville de Monthey et extension du réseau de vélos en libre service). Les mesures de réaménagement des réseaux communaux et d'autres mesures locales de moindre importance ne font pas partie de ce total.
- > Sur les mesures de priorité A, 33 millions de francs concernent les mesures de réaménagement de la ligne AOMC. Ces mesures sont inscrites dans les demandes de crédit cadre des TPC et seront en principe financées selon les règles de l'article 56 LCF.
- > Sur les mesures de priorité B, 11 millions de francs concernent les mesures de réaménagement de la ligne AOMC. Ces mesures sont inscrites dans les demandes de crédit cadre des TPC et seront en principe financées selon les règles de l'article 56 LCF.
- > Le coût total des mesures de priorité A ou B imputables au projet d'agglomération du Chablais a ainsi été évalué à Fr. 172'850'000 francs.

## 7.6 Tableau de synthèse

N°	Mesure	Av	A	B	Coûts	Aigle	Bex	Collombey-Muraz	Massongex	Monthey	Ollon
R1	Réaménagement du centre-ville d'Aigle		X		11'000'000.-	X					
R2	Réaménagement du centre-ville de Bex			X	2'990'000.-		X				
R3	Réaménagement du centre-ville de Monthey	X	X		32'350'000.-					X	
R4	Réaménagement de l'avenue de l'Europe à Monthey		X		7'200'000.-					X	
R5	Réaménagement de la route de Lausanne à Aigle		X		4'360'000.-	X					
R6	Réaménagement de l'avenue des Ormonts à Aigle		X		1'000'000.-	X					
R7	Réaménagement de la route d'Aigle à Bex		X		1'540'000.-		X				
R8	Réaménagement de la rue du Simplon à Bex			X	1'750'000.-		X				
R9	Réaménagement de l'avenue du Simplon à Monthey		X		7'200'000.-					X	
R10	Réaménagement de l'avenue de France à Monthey		X		7'860'000.-					X	
R11	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Massongex		X		1'890'000.-			X			
R12	Réaménagement de la route du Grand-Saint-Bernard à Bex			X	1'150'000.-		X				
R13	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Collombey-Village		X		2'100'000.-			X			
R14	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Muraz		X		1'800'000.-			X			
R15	Réaménagement de la route cantonale en traversée d'Ollon			X	1'750'000.-						X
R16	Réaménagement de la route cantonale en bordure de la zone urbanisée d'Aigle		X		3'000'000.-	X					
R17	Réaménagement de la route cantonale en bordure de la zone urbanisée d'Ollon		X		1'700'000.-						X
R18	Sécurisation de la route industrielle à Ollon (secteur Gouille du Duzillet)			X	1'150'000.-						X
R19	Réaménagement des réseaux routiers communaux dans les secteurs urbanisés	X	X		-	X	X	X	X	X	X
R20	Adaptation de la signalisation routière		X		300'000.-	X	X	X	X	X	X
S1	Adaptation du P+Rail d'Aigle			X	2'400'000.-	X					
S2	Adaptation du P+Rail de Bex		X		450'000.-		X				
S3	Aménagement d'un parking en périphérie du centre d'Aigle		X		2'400'000.-	X					
S4	Aménagement de trois parkings en périphérie du centre de Monthey		X		7'500'000.-					X	
S5	P+R en relation avec le réseau de transports publics d'agglomération		X		240'000.-	X	X	X	X	X	X
TP1	Restructuration de la ligne AOMC		X	X	44'000'000.-	X		X		X	X
TP2	Nouvelle halte CFF "Muraz - La Barne"		X		19'000'000.-			X			

N°	Mesure	Av	A	B	Coûts	Aigle	Bex	Collombey-Muraz	Massongex	Monthey	Ollon
TP3	Nouvelle halte CFF/AOMC "Giovanola"		X		6'000'000.-					X	
TP4	Réaménagement de l'interface de la gare CFF d'Aigle		X		950'000.-	X					
TP5	Réaménagement de l'interface de la gare CFF de Monthey		X		1'500'000.-					X	
TP6	Réaménagement de l'interface de la gare AOMC de Monthey		X		350'000.-					X	
TP7	Réaménagement de l'interface de la gare CFF/AOMC de Collombey-Muraz		X		500'000.-			X			
TP8	Réaménagement de l'interface de la gare CFF de Bex		X		2'000'000.-		X				
TP9	Mise en service du réseau de bus d'agglomération		X		2'910'000.-	X	X	X	X	X	
TP10	Mise en service du réseau de transport à la demande (TAD)		X		300'000.-	X	X	X	X	X	X
MD1	Bex - rives du Rhône le long de l'Avançon		X		350'000.-		X				
MD2	Monthey - rives du Rhône le long de la Vièze		X		900'000.-					X	
MD3	Collombey-Village - rives du Rhône par la rue Pré-du-Pont		X		400'000.-			X		X	
MD4	Ollon - rives du Rhône par la route de Chesselaz		X		730'000.-						X
MD5	Muraz - rives du Rhône par la rue de la Raffinerie		X		700'000.-			X			
MD6	Aigle - rives du Rhône par la route d'Evian		X		1'870'000.-	X					
MD7	Liaison intercommunale Massongex - Monthey par la zone industrielle des llettes		X		1'450'000.-				X	X	
MD8	Liaison intercommunale Massongex - pôle industriel de Monthey		X		1'000'000.-				X	X	
MD9	Liaison intercommunale Monthey - Collombey - Muraz		X		1'660'000.-			X		X	
MD10	Liaison intercommunale Aigle - Ollon		X		1'080'000.-	X					X
MD11	Liaison intercommunale Bex - Ollon			X	1'440'000.-		X				X
MD12	Aménagement d'une piste cyclable sur la route cantonale Aigle - Vionnaz			X	2'140'000.-	X		X			
MD13	Aménagement d'une piste cyclable sur la route cantonale Collombey-Muraz - Ollon			X	3'910'000.-			X		X	X
MD14	Aménagement d'une piste cyclable sur la route cantonale Bex - Monthey			X	2'140'000.-		X		X	X	
MD15	Nouveau passage de MD sous les voies CFF à Aigle (secteur Arsenal-Landi)			X	2'000'000.-	X					
MD16	Nouveau passage de MD sous le chemin du Châtelard à Aigle		X		850'000.-	X					
MD17	Nouveau passage de MD sous les voies CFF à Aigle (secteur Hôpital)			X	2'000'000.-	X					
MD18	Nouveau passage de MD sous les voies CFF en gare de Bex		X		2'000'000.-		X				
MD19	Nouveau passage de MD sous la voie CFF à Massongex (Vers chez Delherse)		X		1'000'000.-				X		

N°	Mesure	Av	A	B	Coûts	Aigle	Bex	Collombey-Muraz	Massongex	Monthey	Ollon
MD20	Nouveau passage de MD sous la route cantonale à Massongex (Longe-Baye)			X	1'000'000.-				X		
MD21	Nouveau passage de MD sous la voie CFF à Monthey (gare CFF)			X	1'000'000.-					X	
MD22	Nouveau passage de MD sous la voie CFF à Monthey (quartier d'Arche)			X	1'000'000.-					X	
MD23	Nouveau passage de MD sous la route de la vallée à Collombey-Muraz		X		1'300'000.-			X			
MD24	Aménagement de zones de stationnement pour deux-roues		X		1'000'000.-	X	X	X	X	X	X
MD25	Mise en place d'une signalisation pour deux-roues		X		200'000.-	X	X	X	X	X	X
MD26	Mise à disposition de vélos en libre service	X			360'000.-	X	X	X	X	X	X
A1	Nouvelle voie ferrée marchandises dans la zone industrielle d'Aigle		X		780'000.-	X					



## **8 FICHES DE MESURES**

## 8.1 Mesures territoriales

### 8.1.1 Urbanisation

#### U1 Collombey-Muraz

- U1 Collombey-Muraz / Planification générale / Adaptations
- U1b Collombey-Muraz / Secteurs Barne - Perreires - Clos Novex
- U1c Collombey-Muraz / Le Verger - Clos Donroux

#### U2 Monthey

- U2 Monthey / Stratégie de densification
- U2 Monthey / Plan directeur des circulations
- U2 Monthey / Plan directeur des espaces publics et des espaces verts
- U2 Monthey / Révision du PZ et du RCCZ
- U2a Monthey / Le Verger - Clos Donroux
- U2b Monthey / Avenue de la Gare / Secteur Coppet-Troilleta
- U2b Monthey / Avenue de la Gare / Secteur Gare
- U2c Monthey / Avenue de France
- U2d Monthey / Au delà du Pont

#### U3 Massongex

- U3 Massongex / Révision du PZ et du RCCZ

#### U4 Aigle

- U4 Aigle / Plan directeur communal (PDCCom)
- U4 Aigle / PGA
- U4a Aigle / Arsenal Landi
- U4b-c Aigle / Gare-Novasselles et Gare-Margencel
- U4b Aigle / Gare-Novasselles
- U4c Aigle / Gare - centre / Secteur Gare-Margencel
- U4c Aigle / Gare - centre / Secteur Sous le Bourg (suite concours)
- U4c Aigle / Gare - centre / Secteur Au cœur de la Ville
- U4c Aigle / Gare - centre / Autres secteurs
- U4d Aigle / Hôpital
- U4e Aigle / Entrée Sud

#### U5 Ollon

- U5 Ollon / Plan directeur communal (PDCCom)
- U5 Ollon / Révision du PGA
- U5 Ollon / En Lombard

#### U6 Bex

- U6 Bex / Adaptation du Plan directeur communal (PDCCom)
- U6a Bex / Révision du PGA
- U6b Bex / La Croix - Pied du Montet
- U6 Bex / Glarey - Cotterd

#### U7 Chantier "Zones d'activités", coordination générale intercantonale

- U7a Bex / Gare - En Vannel - Les Courtaits
- U7b Aigle / Zones d'activités / Champex-La Biole et Les Iles
- U7c Collombey-Muraz / La Charbonnière

### 8.1.2 Paysage

- P Chantier "Planification du paysage "

### 8.1.3 Agriculture

- AGR Chantier "Planification des espaces agricoles"

### 8.1.4 Planification des mesures territoriales

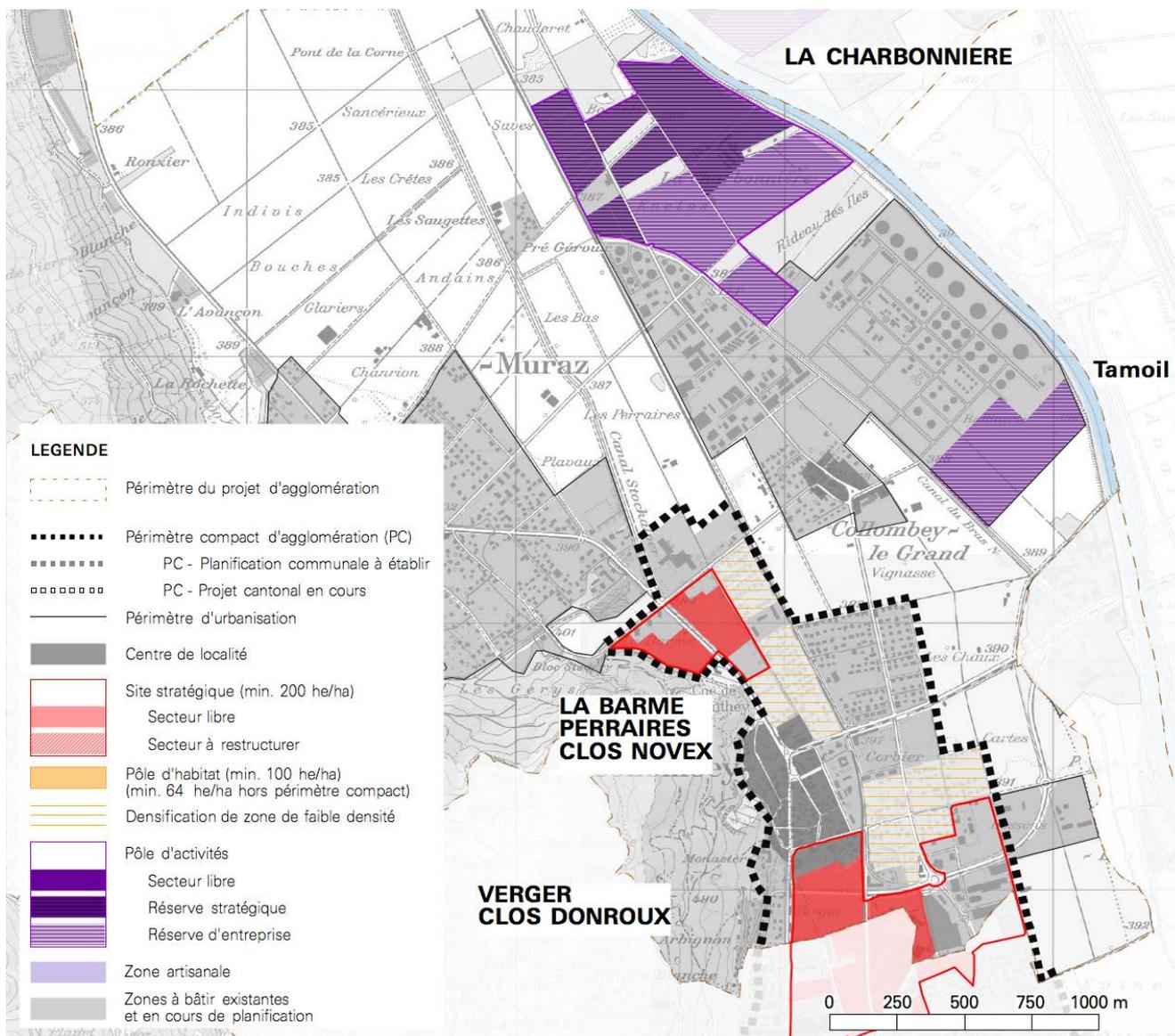
Planification locale		2011	2012	2013	2014	2015	2016
<b>U1</b>	<b>Collombey-Murraz</b>	2011	2012	2013	2014	2015	2016
U1	Collombey-Murraz / Planification générale / Adaptations	à définir					
U1b	Collombey-Murraz / Secteurs Barne - Perreires - Clos Novex						
U1c	Collombey-Murraz / Le Verger - Clos Donroux						
<b>U2</b>	<b>Monthey</b>	2011	2012	2013	2014	2015	2016
U2	Monthey / Stratégie de densification	En cours					
U2	Monthey / Plan directeur des circulations	En cours					
U2	Monthey / Plan directeur des espaces publics et des espaces verts						
U2	Monthey / Révision du PZ et du RCCZ						
U2a	Monthey / Le Verger - Clos Donroux	Européen	PS				
U2b	Monthey / Avenue de la Gare / Secteur Coppet-Troilleta						
U2b	Monthey / Avenue de la Gare / Secteur Gare		PS				
U2c	Monthey / Avenue de France	à définir					
U2d	Monthey / Au delà du Pont	à définir					
<b>U3</b>	<b>Massongex</b>	2011	2012	2013	2014	2015	2016
U3	Massongex / Révision du PZ et du RCCZ	En cours					
<b>U4</b>	<b>Aigle</b>	2011	2012	2013	2014	2015	2016
U4	Aigle / Plan directeur communal (PDCom)	à définir					
U4	Aigle / PGA						
U4a	Aigle / Arsenal Landi	à définir					
U4b-c	Aigle / Gare-Novasselles et Gare-Margencel	En cours					
U4b	Aigle / Gare-Novasselles	PPA*					
U4c	Aigle / Gare - centre / Secteur Gare-Margencel	PPA*					
U4c	Aigle / Gare - centre / Secteur Sous le Bourg (suite concours)	Concours					
U4c	Aigle / Gare - centre / Secteur Au cœur de la Ville	Européen	Traité par le PGA				
U4c	Aigle / Gare - centre / Autres secteurs		Traité par le PGA				
U4d	Aigle / Hôpital	à définir					
U4e	Aigle / Entrée Sud		SD		PPA		
<b>U5</b>	<b>Ollon</b>	2011	2012	2013	2014	2015	2016
U5	Ollon / Plan directeur communal (PDCom)	En cours					
U5	Ollon / Révision du PGA			Suite à la révision du PDCom			
U5	Ollon / En Lombard	PDL	PPA				
<b>U6</b>	<b>Bex</b>	2011	2012	2013	2014	2015	2016
U6	Bex / Adaptation du Plan directeur communal (PDCom)	à définir					
U6a	Bex / Révision du PGA	à définir					
U6b	Bex / La Croix - Pied du Montet	SD		PPA			
U6	Bex / Glarey - Cotterd		PPA				
<b>U7</b>	<b>Chantier "Zones d'activités", coordination générale intercantonale</b>		Chantier	Coordination			
U7a	Bex / Gare - En Vannel - Les Courtaits	SD *	PPA				
U7b	Aigle / Zones d'activités / Champex-La Biolle et Les Iles		SD	SD	év. PPA		
U7c	Collombey-Murraz / La Charbonnière		SD	SD	év. PS		
<b>P</b>	<b>Chantier "Paysage "</b>		SD				
<b>AGR</b>	<b>Chantier "Planification des espaces agricoles"</b>		SD				

	Planification directrice
	Affectation
	Constructions
	Constructions, échellonnées dans le temps

\* en cours

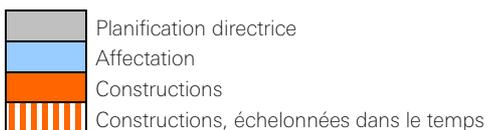
PDCom	Plan directeur communal (VD)
SD	Schéma directeur
PZ-RCCZ	Plan des zones et Règlement (VS)
PGA	Plan général d'affectation (VD)
PDL	Plan directeur localisé (VD)
PS	Plan spécial (VS)
PPA	Plan partiel d'affectation (VD)





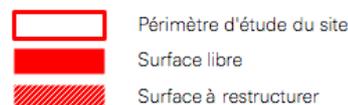
**Planification générale**

U1	Collombey-Muraz	2011	2012	2013	2014	2015	2016
U1	Collombey-Muraz / Planification générale / Adaptations	à définir					
U1b	Collombey-Muraz / Secteurs Barme - Perreires - Clos Novex						
U1c	Collombey-Muraz / Le Verger - Clos Donroux						



SECTEURS BARME – PERRAIRES – CLOS NOVEX

**SITE STRATEGIQUE**



**Description :**

- les secteurs Barme-Perraires-Clos Novex forment une poche partiellement urbanisée entre les localités de Muraz et de Collombey ;
- le développement de ces secteurs mettra en continuité le bâti des localités de Muraz et Collombey ;
- actuellement, le site est partiellement en développement.

**Affectation actuelle :**

Le secteur est affecté à la zone résidentielle de haute densité.  
Il fait l'objet de plans légalisés en cours de réalisation

**Objectifs :**

- > Assurer des liaisons MD attractives vers la halte TPC / l'école (secteur Corbier)
- > Préserver et valoriser la liaison MD existante (chemin parallèle à la rue des Dents du Midi)
- > Garantir une desserte TP performante
- > Viser une mixité de fonctions

**Vocations :**

Habitat et activités tertiaires compatibles

**Surface non bâtie ou à réaffecter (disponibilité à l'horizon 2025) :**

Secteur mont (Barme) : env. 30'000 m<sup>2</sup>  
Secteur plaine (Perraires + Clos Novex) : env. 40'000 m<sup>2</sup>

**Objectif de densité min.**

200 habitants - emplois / ha

**Capacité à viser 2025**

1'550 habitants / emplois (part d'emplois = env. 10%)

**Mise en œuvre**

Les secteurs Perraires, Clos Novex font l'objet de plans de quartiers en cours de réalisation. Les PQ sont conformes à la densité visée.

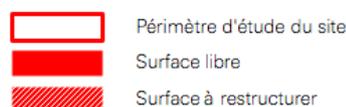
La mise en œuvre des ces quartiers doit viser une mixité de fonctions.

SECTEURS LE VERGER - CLOS DONROUX (ex- « GIOVANOLA »)

**SITE STRATEGIQUE**



Friche des ex-ateliers Giovanola



**Description :**

- le secteur Verger – Clos Donroux se situe à cheval sur les communes de Collombey-Muraz et Monthey ;
- il assure la jonction de l'urbanisation entre les deux communes ;
- il comporte une part importante de friches industrielles (ex-ateliers Giovanola) ;
- il se situe à proximité de la zone commerciale de Collombey, de celle de Monthey, du centre de Collombey.

**Affectations actuelles :**

Le secteur à développer est concerné par plusieurs affectations :

- zone résidentielle de haute densité (partie A),
- zone mixte (activités prioritaires),
- zone industrielle,
- zone commerciale.
- zone artisanale

**Objectifs :**

- gérer la proximité avec le village de Collombey ;
- valoriser les potentiels liés à la réalisation d'une nouvelle halte ferroviaire ;
- exploiter le potentiel de reconversion du site de Giovanola (partie D) ;
- exclure les centres commerciaux ;
- garantir une planification conjointe entre les 2 communes.

**Affectation à prévoir**

Habitat et activités tertiaires compatibles (secteurs A, B et C)

Habitat, activités tertiaires et secondaires non gênantes (secteurs D, E et F)

**Surface non bâtie ou à requalifier (disponibilité à l'horizon 2025) :**

A : env. 78'000 m<sup>2</sup>      C : env. 10'500 m<sup>2</sup>      E : env. 15'000 m<sup>2</sup>  
B : env. 27'000 m<sup>2</sup>      D : env. 81'000 m<sup>2</sup>      F : env. 13'500 m<sup>2</sup>  
Total : env. 225'000 m<sup>2</sup>

**Objectif de densité min. :**

200 habitants - emplois / ha

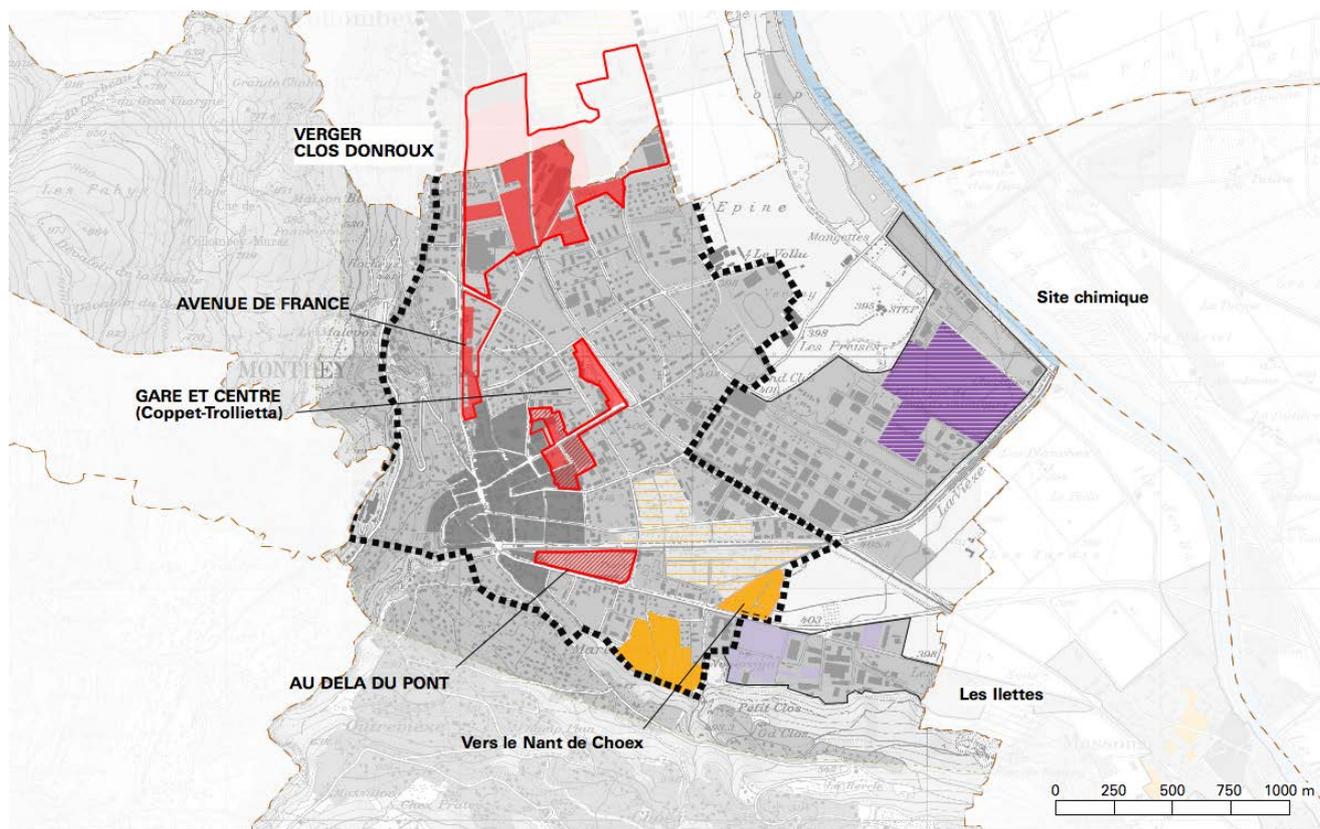
**Capacité à viser 2025 :**

4'500 habitants / emplois (part d'emplois = 35% - 80 %)

**Mise en œuvre :**

Planification de détail à réaliser en coordination avec Monthey





**LEGENDE**

- Périmètre du projet d'agglomération
- Périmètre compact d'agglomération (PC)
- PC - Planification communale à établir
- PC - Projet cantonal en cours
- Périmètre d'urbanisation
- Centre de localité
- Site stratégique (min. 200 he/ha)
- Secteur libre
- Secteur à restructurer
- Pôle d'habitat (min. 100 he/ha)
- (min. 64 he/ha hors périmètre compact)
- Densification de zone de faible densité
- Pôle d'activités
- Secteur libre
- Réserve stratégique
- Réserve d'entreprise
- Zone artisanale
- Zones à bâtir existantes et en cours de planification

**Planification générale**

U2	Monthey	2011	2012	2013	2014	2015	2016
U2	Monthey / Stratégie de densification	en cours					
U2	Monthey / Plan directeur des circulations	en cours					
U2	Monthey / Plan directeur des espaces publics et des espaces verts						
U2	Monthey / Révision du PZ et du RCCZ						
U2a	Monthey / Le Verger - Clos Donroux	European	PS				
U2b	Monthey / Avenue de la Gare / Secteur Coppet-Troilletta						
U2b	Monthey / Avenue de la Gare / Secteur Gare		PS				
U2c	Monthey / Avenue de France	à définir					
U2d	Monthey / Au delà du Pont	à définir					

- Planification directrice
- Affectation
- Constructions
- Constructions, échelonnées dans le temps

**Autres projets**

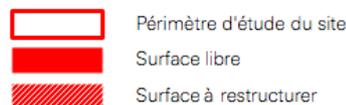
Etude d'une stratégie de densification en cours (plan directeur de la densification)  
 Etude du plan directeur des circulations en cours.  
 Etude d'un plan directeur des espaces publics et espaces verts dès 2012

**SECTEURS LE VERGER - CLOS DONROUX (ex- « GIOVANOLA »)**

**SITE STRATEGIQUE**



Friche des ex-ateliers Giovanola



**Description :**

- le secteurs Verger – Clos Donroux se situe à cheval sur les communes de Collombey-Muraz et Monthey ;
- il assure la jonction de l'urbanisation entre les deux communes ;
- il comporte une part importante de friches industrielles (ex-ateliers Giovanola) ;
- il se situe à proximité de la zone commerciale de Collombey, de celle de Monthey, du centre de Collombey.

**Affectations actuelles :**

Le secteur à développer est concerné par plusieurs affectations :

- zone résidentielle de haute densité (partie A),
- zone mixte (activités prioritaires),
- zone industrielle,
- zone commerciale.
- zone artisanale

**Objectifs :**

- gérer la proximité avec le village de Collombey ;
- valoriser les potentiels liés à la réalisation d'une nouvelle halte ferroviaire ;
- exploiter le potentiel de reconversion du site de Giovanola (partie D) ;
- exclure les centres commerciaux ;
- garantir une planification conjointe entre les 2 communes.

**Affectation à prévoir**

Habitat et activités tertiaires compatibles (secteurs A, B et C)

Habitat, activités tertiaires et secondaires non gênantes (secteurs D, E et F)

**Surface non bâtie ou à requalifier (disponibilité à l'horizon 2025) :**

A : env. 78'000 m<sup>2</sup>                      C : env. 10'500 m<sup>2</sup>                      E : env. 15'000 m<sup>2</sup>

B : env. 27'000 m<sup>2</sup>                      D : env. 81'000 m<sup>2</sup>                      F : env. 13'500 m<sup>2</sup>

Total : env. 225'000 m<sup>2</sup>

**Objectif de densité min. :**

200 habitants - emplois / ha

**Capacité à viser 2025 :**

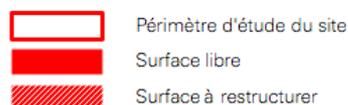
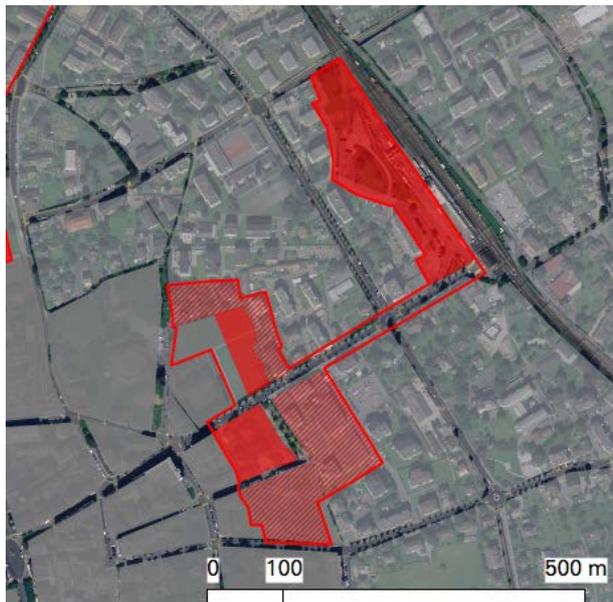
4'500 habitants / emplois (part d'emplois = 35% - 80 %)

**Mise en œuvre :**

Planification de détail à réaliser en coordination avec Collombey-Muraz (concours EUROPAN effectué)

**SECTEUR GARE ET CENTRE (AVENUE DE LA GARE)**

**SITE STRATEGIQUE**



**Description :**

- le secteur ferroviaire Monthey présente d'importantes surfaces non urbanisées ou servant de lieu de stockage ;
- le traitement des espaces publics à proximité de la gare est peu valorisé ;
- au centre ville, le tissu bâti présente des possibilités de densification et de reconversion.

**Affectations actuelles :**

Le secteur à développer est concerné par plusieurs affectations :

- zone de la gare,
- zone d'intérêt public,
- zone résidentielle de haute densité.

**Objectifs : gare :**

- exploiter la proximité avec la gare en visant densité et mixité ;
- valoriser les espaces publics, en lien avec la fonction d'interface TP du secteur ;
- créer une centralité, assurant la jonction entre le haut et le bas de la ville ;
- gérer les flux de circulations (gare ferroviaire et routière, accès au bas de Monthey, accès au site chimique, école, etc.) ;
- éventuellement intégrer des équipements publics.

**Objectifs : avenue de la Gare et centre (Coppet-Trollietta) :**

- coordonner valorisation de l'espace public, gestion des circulations et implantation de la ligne de tram ;
- viser la redynamisation de l'avenue de la Gare ;
- limiter les circulations véhicules sur l'avenue ;

**Affectation à prévoir :**

Habitat et activités tertiaires compatibles

**Surface non bâtie ou à requalifier (disponibilité à l'horizon 2025) :**

Env. 48'000 m<sup>2</sup>

**Objectif de densité min. :**

200 habitants - emplois / ha

**Capacité à viser 2025 :**

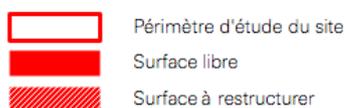
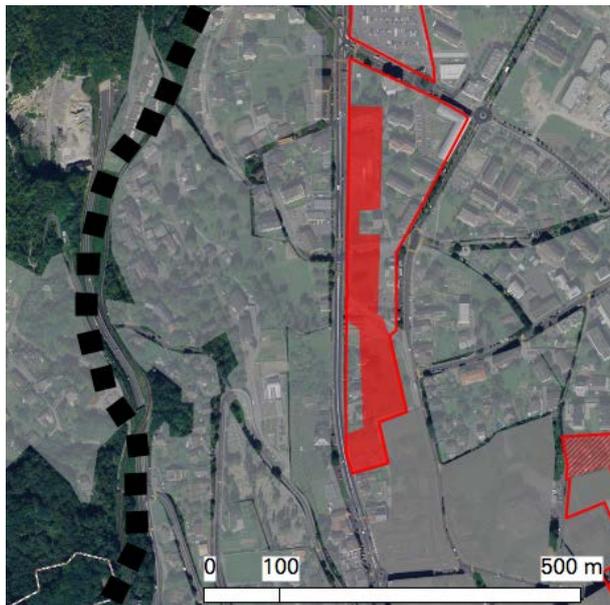
1000 habitants / emplois (part d'emplois = 35% - 80 %)

**Mise en œuvre :**

Planification de détail à réaliser à la gare (secteur Troilleta en cours de réalisation)

SECTEUR AVENUE DE FRANCE

**SITE STRATEGIQUE**



**Description :**

- secteur le long de l'avenue de France ;
- le secteur est situé à proximité du centre-ville de Monthey ;
- il comprend actuellement le dépôt AOMC qui sera déplacé ainsi que des terrains libres

**Affectation actuelle :**

Le secteur est affecté en zone à bâtir

**Objectifs :**

- exploiter la proximité avec le centre-ville ;
- construire le front sur l'avenue ;
- créer une liaison urbaine entre le centre-ville et le centre commercial « Manor ».
- gérer l'exposition au bruit.

**Affectation à prévoir :**

Habitat et activités tertiaires compatibles

**Surface non bâtie ou à requalifier (disponibilité à l'horizon 2025) :**

env. 19'000 m<sup>2</sup>

**Objectif de densité min. :**

200 habitants - emplois / ha

**Capacité à viser 2025 :**

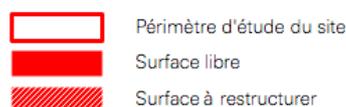
380 habitants / emplois (part d'emplois = 35% - 80 %)

**Mise en œuvre :**

Planification de détail à réaliser

SECTEUR AU-DELA DU PONT

**SITE STRATEGIQUE**



**Description :**

- secteur compris entre la Vièze et l'Avenue du Simplon ;
- le secteur est situé à proximité du centre-ville de Monthey ;
- il comprend actuellement des terrains de sport et des surfaces de stationnement.

**Affectation actuelle :**

Le secteur est affecté à la zone d'intérêt public.

**Objectifs :**

- exploiter la proximité avec le centre-ville ;
- assurer des liaisons MD par le nord (franchissement de la Vièze) ;
- gérer l'exposition au bruit.

**Affectation à prévoir :**

Habitat et activités tertiaires compatibles

**Surface non bâtie ou à requalifier :**

env. 40'000 m<sup>2</sup>

**Objectif de densité min. :**

200 habitants - emplois / ha

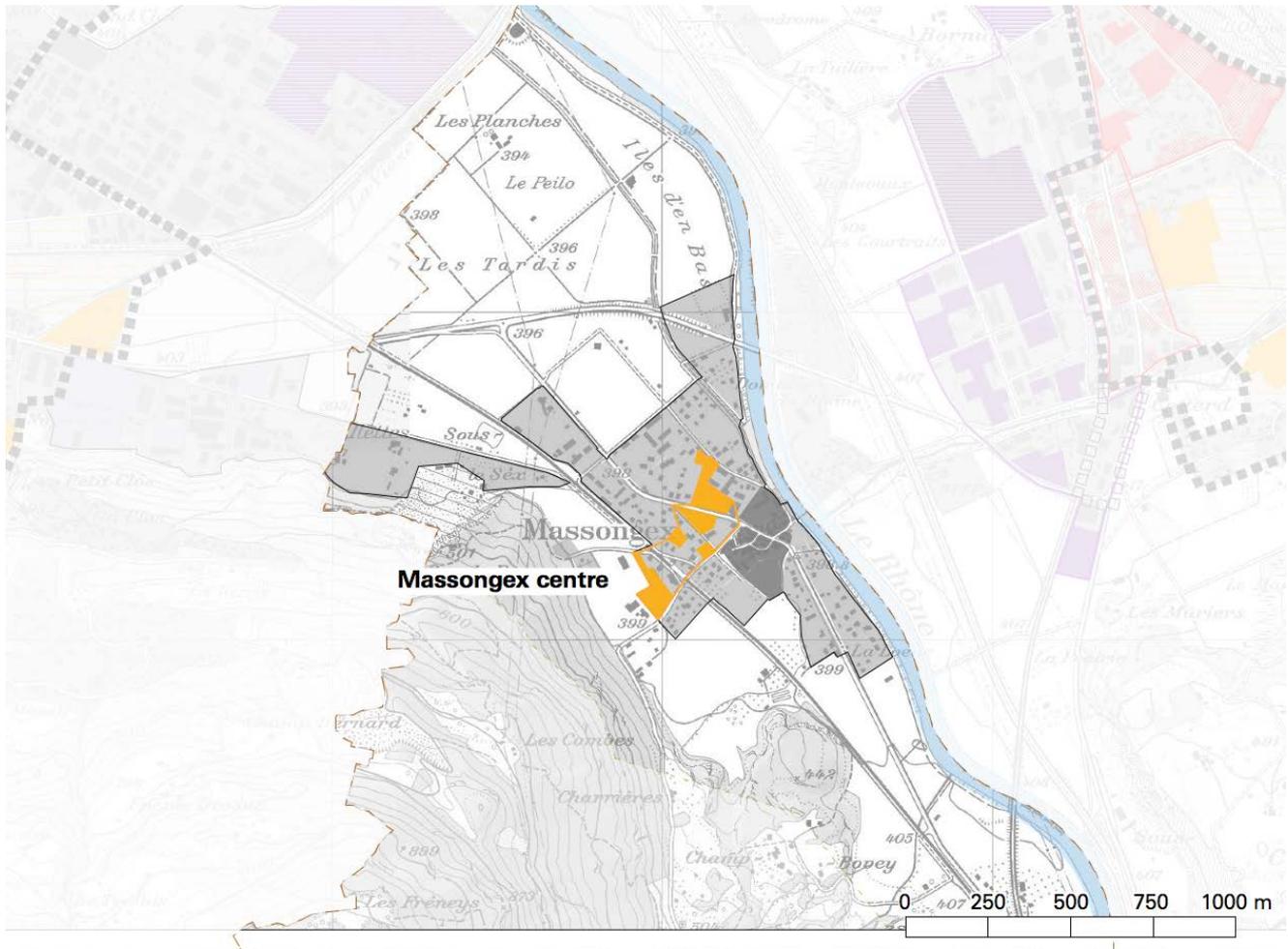
**Capacité à viser 2025 :**

800 habitants / emplois (part d'emplois = 35% - 80 %)

**Mise en œuvre :**

La réaffectation du secteur est soumise au déplacement des infrastructures d'activités sportives dans le secteur est de la ville.





**LEGENDE**

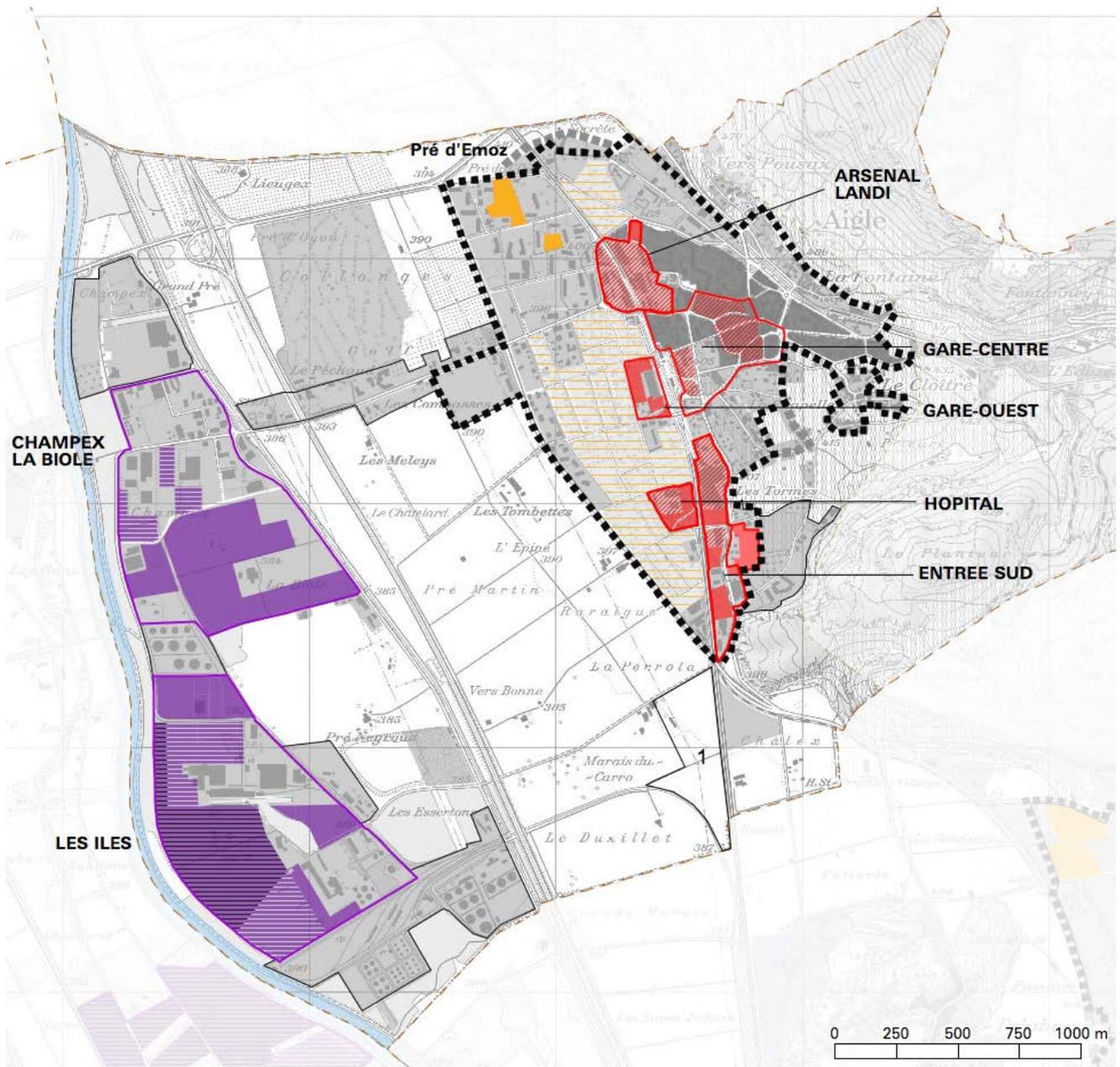
- Périimètre du projet d'agglomération
- Périimètre compact d'agglomération (PC)
- PC - Planification communale à établir
- PC - Projet cantonal en cours
- Périimètre d'urbanisation
- Centre de localité
- Site stratégique (min. 200 he/ha)
- Secteur libre
- Secteur à restructurer
- Pôle d'habitat (min. 100 he/ha) (min. 64 he/ha hors périmètre compact)
- Densification de zone de faible densité
- Pôle d'activités
- Secteur libre
- Réserve stratégique
- Réserve d'entreprise
- Zone artisanale
- Zones à bâtir existantes et en cours de planification

**Planification générale**

U3	Massongex	2011	2012	2013	2014	2015	2016
U3	Massongex / Révision du PZ et du RCCZ	en cours					

- Planification directrice
- Affectation
- Constructions
- Constructions, échelonnées dans le temps





**LEGENDE**

- |  |  |  |   |  |  |
|--|--|--|---|--|--|
|  | Périmètre du projet d'agglomération    |  | Centre de localité  |  | Pôle d'activités   |
|  | Périmètre compact d'agglomération (PC) |  | Site stratégique (min. 200 ha/ha)   |  | Secteur libre  |
|  | PC - Planification communale à établir |  | Secteur libre   |  | Réserve stratégique                                      |
|  | PC - Projet cantonal en cours          |  | Secteur à restructurer  |  | Réserve d'entreprise                                     |
|  | Périmètre d'urbanisation               |  | Pôle d'habitat (min. 100 ha/ha)<br>(min. 64 ha/ha hors périmètre compact) |  | Zone artisanale  |
|  |  |  | Densification de zone de faible densité                                   |  | Zones à bâtir existantes<br>et en cours de planification |

## Planification générale

U4	Aigle	2011	2012	2013	2014	2015	2016
U4	Aigle / Plan directeur communal (PDCom)	à définir					
U4	Aigle / PGA						
U4a	Aigle / Arsenal Landi	à définir					
U4b-c	Aigle / Gare-Novasselles et Gare-Margencel	en cours					
U4b	Aigle / Gare-Novasselles	PPA*					
U4c	Aigle / Gare - centre / Secteur Gare-Margencel	PPA*					
U4c	Aigle / Gare - centre / Secteur Sous le Bourg (suite concours)	concours					
U4c	Aigle / Gare - centre / Secteur Au cœur de la Ville	Européen	traité par le PGA				
U4c	Aigle / Gare - centre / Autres secteurs		traité par le PGA				
U4d	Aigle / Hôpital	à définir					
U4e	Aigle / Entrée Sud		SD		PPA		

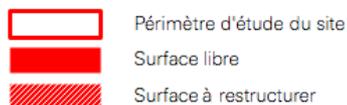
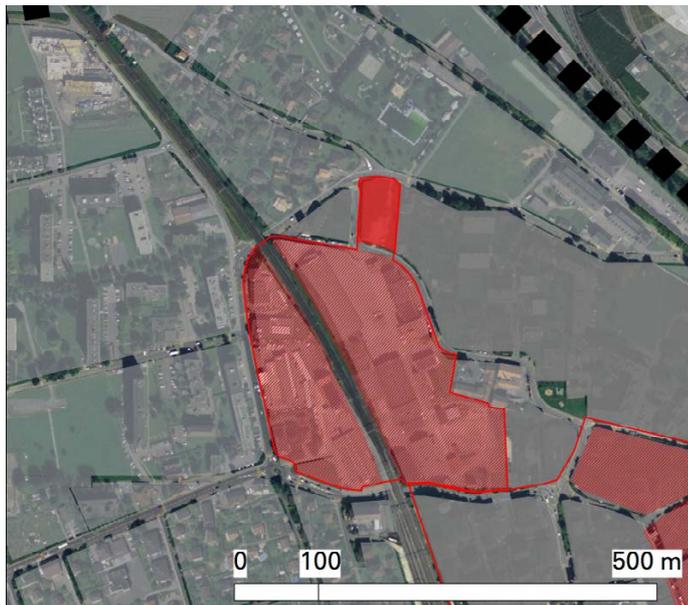
	Planification directrice
	Affectation
	Constructions
	Constructions, échelonnées dans le temps

### Autres projets

1 Retour à la zone agricole de la zone d'activités du Châlex, dans le cadre de la révision du PGA

**SECTEUR ARSENAL ET LANDI**

**SITE STRATEGIQUE**



**Description :**

- les sites de l'arsenal et de Landi forment une enclave industrielle au nord de la ville ;
- les deux sites sont insérés au tissu bâti résidentiel ;
- les deux sites sont partiellement à l'état de friche ; leur réaffectation est prévisible et peut offrir des potentiels importants de reconversion à proximité de la gare et du centre d'Aigle.

**Affectation actuelle :**

Le secteur est principalement affecté à la zone industrielle.

**Objectifs :**

- exploiter les potentiels de reconversion des bâtiments existants et densifier ;
- exploiter l'image de la friche industrielle (ex : Sulzer Areal, Hürlimann Areal, etc.) ;
- 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. ;
- éviter l'implantation de centres commerciaux.

**Affectation à prévoir :**

Habitat et activités tertiaires compatibles.

**Surface non bâtie ou à requalifier (disponibilité à l'horizon 2025) :**

Arsenal et Landi : env. 35'000 m<sup>2</sup>

**Objectif de densité min. :**

200 habitants - emplois / ha

**Capacité à viser 2025 :**

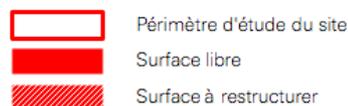
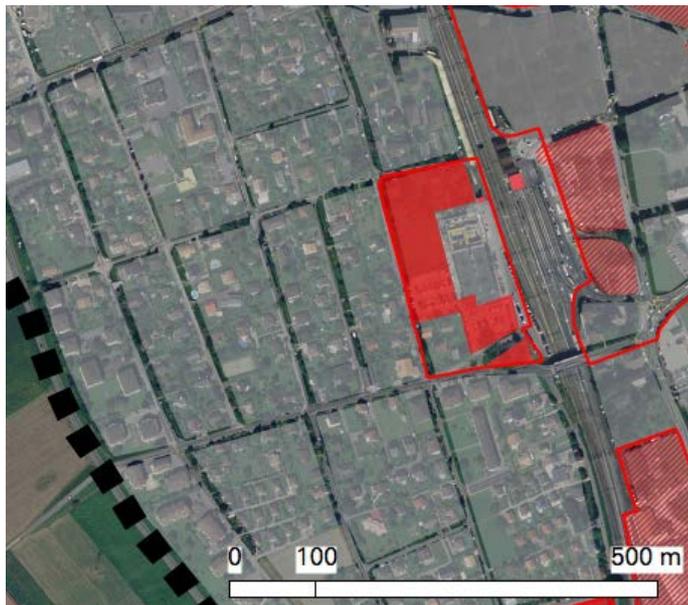
690 habitants / emplois (part d'emplois = env. 35%)

**Mise en œuvre :**

Planification de détail à définir

SECTEUR DE LA GARE-NOVASSELLES

**SITE STRATEGIQUE**



**Description**

- importants potentiels de densification à proximité de la gare (parking, ancienne Migros, « arrières » du site).

**Affectation actuelle :**

Le secteur est affecté à la zone résidentielle à haute densité et à la zone résidentielle à moyenne densité

**Objectifs :**

- 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..

**Affectation à prévoir :**

Habitat et activités tertiaires compatibles

**Surface non bâtie ou à requalifier (disponibilité à l'horizon 2025) : :**

Env. 16'000 m<sup>2</sup>

**Objectif de densité min. :**

200 habitants - emplois / ha

**Capacité à viser 2025 :**

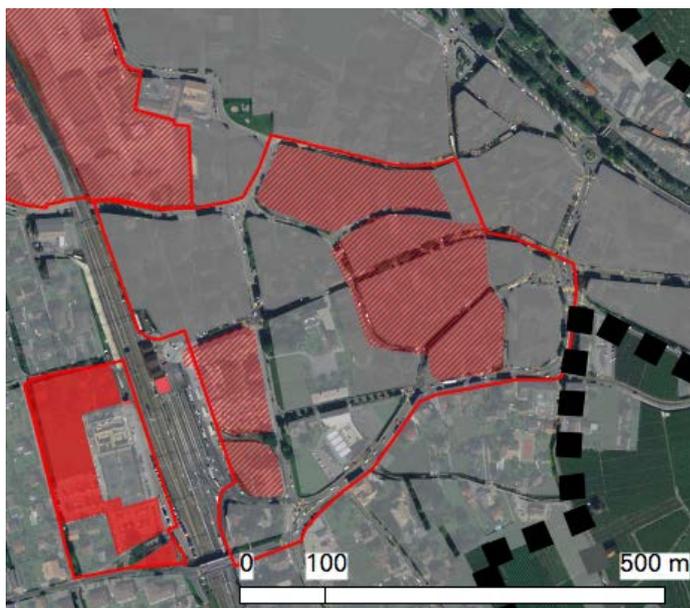
320 habitants / emplois (part d'emplois = env. 35%)

**Mise en œuvre :**

Schéma directeur en relation avec l'est de la gare, puis PPA

SECTEUR DE LA GARE - CENTRE

**SITE STRATEGIQUE**



-  Périimètre d'étude du site
-  Surface libre
-  Surface à restructurer



**Description**

- importants potentiels de densification à proximité de la gare (parking, ancienne Migros, « arrières » du site).

**Affectation actuelle :**

Le secteur est affecté à la zone résidentielle à haute densité et à la zone résidentielle à moyenne densité

**Objectifs :**

- 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.
- valoriser le centre ville

**Affectation à prévoir :**

Habitat et activités tertiaires compatibles

**Surface non bâtie ou à requalifier (disponibilité à l'horizon 2025) :**

Env. 38'500 m<sup>2</sup>

**Objectif de densité min. :**

200 habitants - emplois / ha (gare)  
Selon résultats EUROPAN (centre)

**Capacité à viser :**

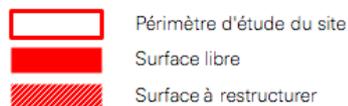
400 habitants / emplois (part d'emplois = env. 35%)

**Mise en œuvre :**

- Schéma directeur en relation avec l'est de la gare,
- Planification de détail en cours (gare)
- Concours EUROPAN effectué (centre)
- Concours Sous-le-Bourg effectué

SECTEUR DE L'HOPITAL

**SITE STRATEGIQUE**



**Description :**

- le site de l'hôpital est inséré au tissu résidentiel du sud de la ville ;
- la reconversion du site est prévisible dans le contexte de réorganisation des infrastructures hospitalières du Chablais.

**Affectation actuelle :**

Le secteur est affecté à la zone d'intérêt public.

**Objectifs :**

- exploiter le potentiel de reconversion des bâtiments et infrastructures existants ;
- gérer les questions techniques liées au bruit, à l'ORNI, aux risques OPAM, etc.

**Affectation à prévoir :**

Habitat et activités tertiaires compatibles ou infrastructures d'intérêt public

**Surface non bâtie ou à requalifier (disponibilité à l'horizon 2025) :**

Env. 19'500 m<sup>2</sup>

**Objectif de densité min. :**

200 habitants - emplois / ha

**Capacité à viser 2025 :**

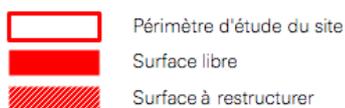
500 habitants / emplois (part d'emplois = env. 20%)

**Mise en œuvre :**

Planification de détail

ENTREE SUD D'AIGLE

**SITE STRATEGIQUE**



**Description :**

- le secteur est situé à l'entrée sud de la ville, bordant la ligne ferroviaire ;
- il est occupé par des activités industrielles et est partiellement constitué de friches industrielles, de terrains résiduels, etc. ;
- il offre un potentiel important de requalification en entrée de ville.

**Affectation actuelle :**

Le secteur est principalement affecté à la zone industrielle.

**Objectifs :**

- 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. ;
- valoriser l'ouverture sur le paysage, du côté est du site.

**Affectation à prévoir :**

Habitat et activités tertiaires compatibles ; activités secondaires peu gênantes.

**Surface non bâtie ou à requalifier (disponibilité à l'horizon 2025) :**

Totalité des surfaces : 54'000 m<sup>2</sup>

**Objectif de densité min. :**

200 habitants - emplois / ha

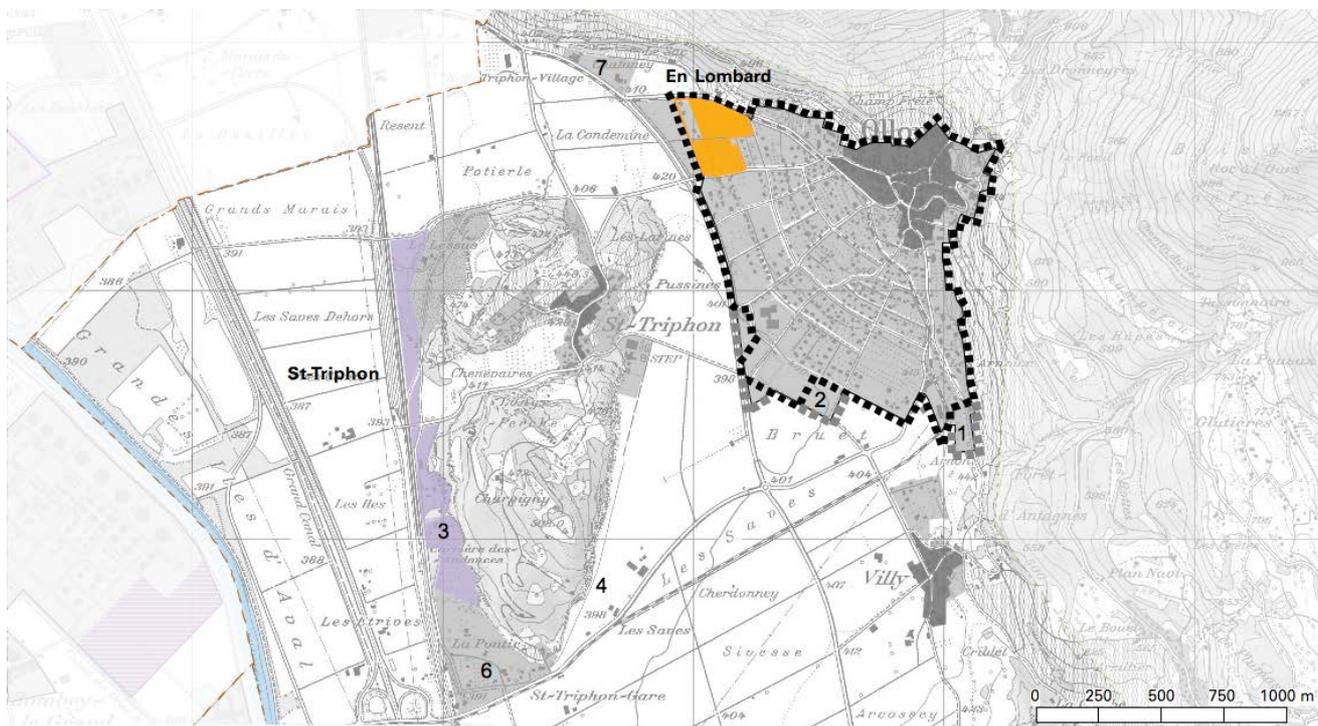
**Capacité à viser 2025 :**

1'100 habitants / emplois (part d'emplois = env. 35%)

**Mise en œuvre :**

Schéma directeur puis planification de détail





**LEGENDE**

	Périmètre du projet d'agglomération		Centre de localité		Pôle d'activités
	Périmètre compact d'agglomération (PC)		Site stratégique (min. 200 he/ha)		Secteur libre
	PC - Planification communale à établir		Secteur libre		Réserve stratégique
	PC - Projet cantonal en cours		Secteur à restructurer		Réserve d'entreprise
	Périmètre d'urbanisation		Pôle d'habitat (min. 100 he/ha) (min. 64 he/ha hors périmètre compact)		Zone artisanale
			Densification de zone de faible densité		Zones à bâtir existantes et en cours de planification

**Planification générale**

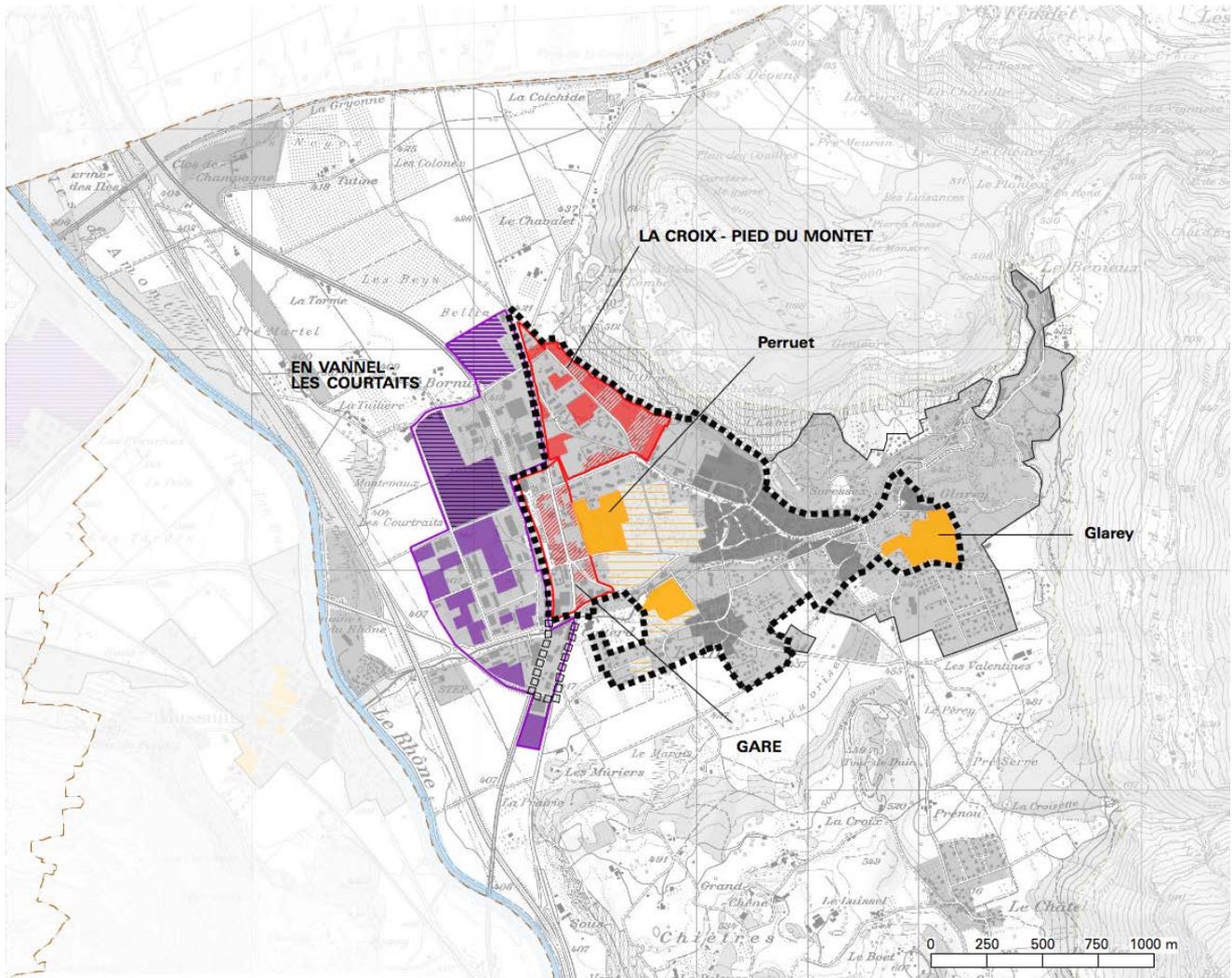
U5	Ollon	2011	2012	2013	2014	2015	2016
U5	Ollon / Plan directeur communal (PDCoM)	en cours					
U5	Ollon / Révision du PGA		suite à la révision du PDCoM				
U5	Ollon / En Lombard	PDL	PPA				

	Planification directrice
	Affectation
	Constructions
	Constructions, échelonnées dans le temps

**Autres projets**

- 1) Les Arnoux : Projet de maison intergénérationnelle
- 2) Projet d'extension de l'école et des équipements sportifs
- 3) La zone d'activités de St-Triphon est occupée pour l'essentiel. La carrière des Adonces fait l'objet d'un plan de quartier excluant des possibilités pour l'artisanat local.
- 4) Afin de répondre aux besoins des entreprises locales actuellement situées dans le village, dans le cadre du plan directeur communal, des potentiels d'activités sont recherchés. Il peut en particulier s'agir du secteur « Saves », dans le secteur compris entre la route cantonale, le pied de la colline et zone spéciale (pépinière).
- 6) et 7) Ces secteurs actuellement en zone intermédiaire sont déjà largement bâtis. Le plan directeur communal prévoit de les intégrer à la zone à bâtir afin de légaliser leur situation. Il en résultera des potentiels interstitiels.





**LEGENDE**

- Périmètre du projet d'agglomération
- Périmètre compact d'agglomération (PC)
- PC - Planification communale à établir
- PC - Projet cantonal en cours
- Périmètre d'urbanisation
- Centre de localité
- Site stratégique (min. 200 ha/ha)
- Secteur libre
- Secteur à restructurer
- Pôle d'habitat (min. 100 ha/ha)  
(min. 64 ha/ha hors périmètre compact)
- Densification de zone de faible densité
- Pôle d'activités
- Secteur libre
- Réserve stratégique
- Réserve d'entreprise
- Zone artisanale
- Zones à bâtir existantes et en cours de planification

**Planification générale**

U6	Bex	2011	2012	2013	2014	2015	2016
U6	Bex / Adaptation du Plan directeur communal (PDCoM)	à définir					
U6a	Bex / Révision du PGA	à définir					
U6b	Bex / La Croix - Pied du Montet	SD		PPA			
U6	Bex / Glarey - Cotterd		PPA				

- Planification directrice
- Affectation
- Constructions
- Constructions, échelonnées dans le temps

SECTEUR LA CROIX – PIED DU MONTET (entrée nord de Bex)

**SITE STRATEGIQUE**



-  Périmètre d'étude du site
-  Surface libre
-  Surface à restructurer

**Description :**

- le secteur est situé à l'entrée nord de la ville, à proximité de la gare ;
- il présente un tissu partiellement bâti, comprenant des « poches » libres ou pouvant être reconverties.

**Affectation actuelle :**

Le secteur est concerné par plusieurs affectations :

- zone d'habitat à forte densité,
- zone de prolongement du centre,
- zone intermédiaire (secteur pied du Montet).

**Objectifs :**

- exploiter les potentiels de densification à proximité de la gare ;
- soigner les fronts bâtis sur la route du Grand-St-Bernard ;
- assurer des liaisons attractives MD vers la gare.

**Affectation à prévoir :**

Habitat et activités tertiaires compatibles

**Surface non bâtie ou à requalifier (disponibilité à l'horizon 2025) :**

Total des surfaces : env. 88'500 m<sup>2</sup>

**Objectif de densité min. :**

200 habitants - emplois / ha

**Capacité à viser 2025 :**

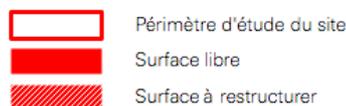
1'770 habitants / emplois (part d'emplois = env. 20%)

**Mise en œuvre :**

Planification de détail

**SECTEUR DE LA GARE**

**SITE STRATEGIQUE**



**Description :**

- les environs de la gare sont constitués d'un tissu bâti hétéroclite, présentant des bâtiments à l'état de friches et des poches non urbanisées ;
- le tissu bâti alterne des activités artisanales et commerciales, du logement, des entrepôts et dépôts ;
- au nord du site, les activités industrielles sont en cours de mutation ;
- le secteur ferroviaire est peu dense et peu valorisé.

**Affectation actuelle :**

Le secteur est concerné par plusieurs affectations :

- zone artisanale ;
- zone industrielle (nord du site) ;
- zone de prolongement du centre.

**Objectifs :**

- exploiter les potentiels de densification autour de la gare ;
- valoriser l'espace public pour créer un espace de référence dans ce secteur de la ville ;
- assurer des liaisons attractives MD vers la gare.

**Affectation à prévoir :**

Habitat et activités tertiaires compatibles ; activités secondaires peu gênantes.

**Surface non bâtie ou à requalifier (disponibilité à l'horizon 2025) :**

Total des surfaces : env. 43'000 m<sup>2</sup>

**Objectif de densité min. :**

200 habitants - emplois / ha

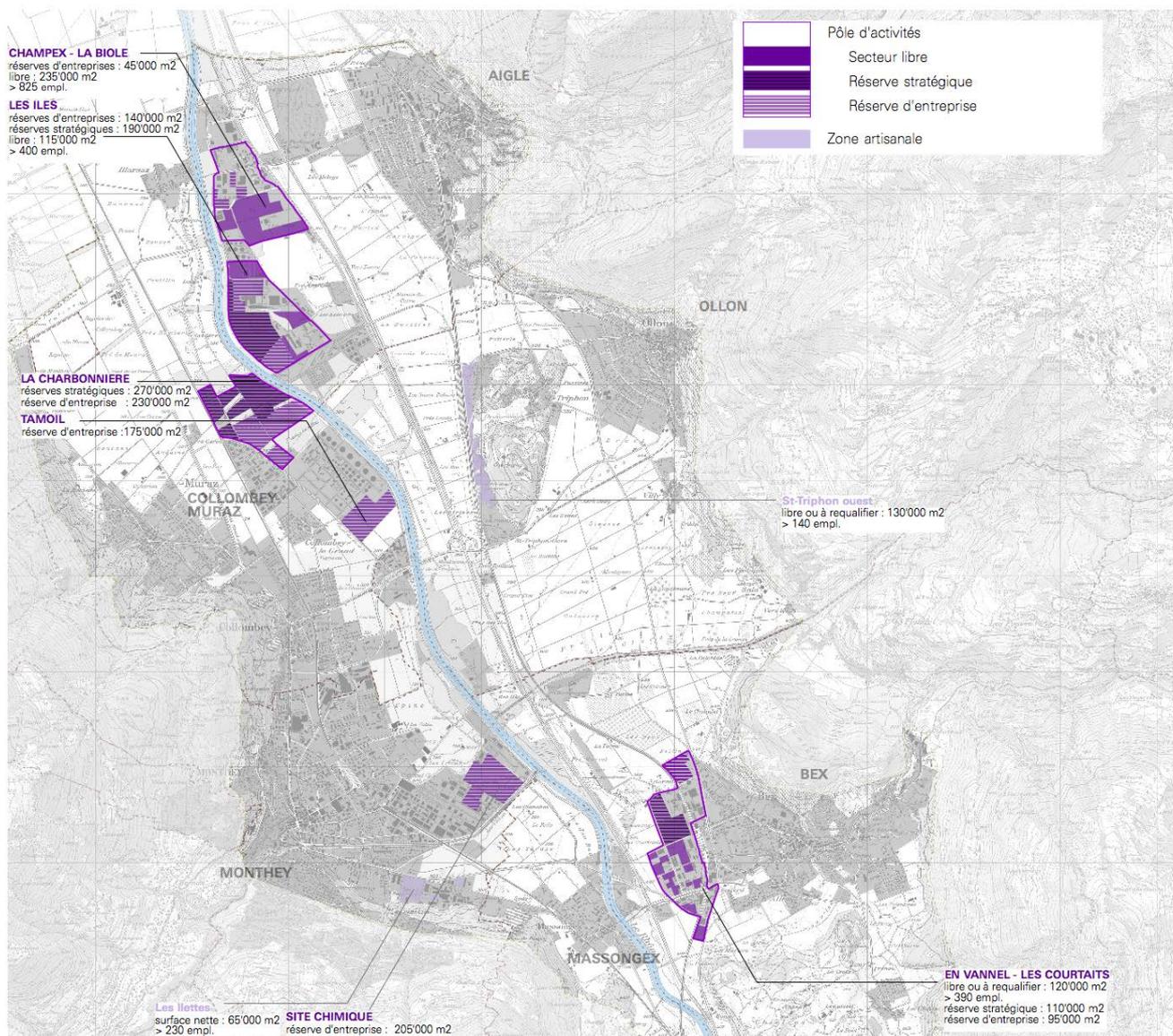
**Capacité à viser 2025 :**

620 habitants / emplois (part d'emplois = env. 35%)

**Mise en œuvre :**

Planification de détail





**Coordination générale**

Un chantier thématique et territorial doit permettre de définir les vocations et les étapes des différents sites. Ce chantier permettra ainsi également de définir les modalités de coordination, notamment la mise en place d'un processus « ABC ». La coordination générale peut mener à la définition éventuelle des clusters tels que l'industrie agro-alimentaire, la valorisation des sous produits de la pétrochimie, industrie mécanique et constructions métalliques, industries et services liés aux sports.

**Pôles d'activités**

Chacun des trois pôles d'activités doit faire l'objet d'un chantier spécifique selon la description faite dans les fiches ci-après. Le pôle d'En Vannel – Les Courtaits à Bex a déjà fait l'objet de l'étude d'un schéma directeur.

**Zones d'activités spécifiques**

Les zones d'activités spécifiques répondent à leurs besoins particuliers, il s'agit du site chimique de Monthey et du site de Tamoil.

**Zones artisanales**

Ces zones sont destinées aux petites entreprises locales, pour partie établies à ce jour dans les villages.

## Planification générale

U7	Zones d'activités	2011	2012	2013	2014	2015	2016
U7	Chantier "Zones d'activités", coordination générale intercantonale		chantier	coordination			
U7a	Bex / Gare - En Vannel - Les Courtaits	SD *	PPA				
U7b	Aigle / Zones d'activités / Champex-La Biolle et Les Iles		SD	SD	év. PPA		
U7c	Collombey-Murraz / La Charbonnière		SD	SD	év. PS		

	Planification directrice
	Affectation
	Constructions
	Constructions, échelonnées dans le temps

**BEX : EN VANNEL – LES COURTAITS**

**POLE D'ACTIVITES**



**Description :**

- zone industrielle de Bex, située à l'ouest et au nord de la gare ;
- la zone est relativement hétéroclite et comprend des entreprises de caractère industriel et artisanal de tailles diverses ;
- les espaces publics sont de moindre qualité ;
- les entreprises existantes occupent les parcelles de manière peu dense, laissant de nombreux interstices vides de constructions, des parcelles libres de dimension plus grande existent encore
- en grande partie la zone est située à proximité de la gare et ainsi bien desservi par les TP ;

NB :A l'est, les terrains sont considérés par le projet d'agglomération comme le pôle urbain stratégique de la Gare.

**Affectation actuelle :**

Le secteur est situé pour l'essentiel en zone industrielle  
Il comprend également une partie en zone intermédiaire et agricole

Il fait l'objet d'un Schéma directeur et stratégie de développement, ce document est en cours de validation. Ce schéma concerne également le pôle urbain stratégique de la Gare.

	Périmètre du pôle
	Libre ou à requalifier
	Réserve stratégique
	Réserve d'entreprise
	Secteur en zone agricole

**Objectifs :**

Sur la base du Schéma directeur :

- Améliorer le cadre de vie et l'image de la zone, en affirmant son caractère de centralité complémentaire dans une perspective de développement durable ;
- Etablir les conditions pour son développement harmonieux, en coordination avec les affectations des secteurs voisin ;
- Maîtriser le développement des poids lourds et des TIM et restreindre les nuisances qu'ils génèrent.

**Affectation à prévoir :**

- Urbanisation pour le développement et l'extension des entreprises industrielles
- Espaces publics
- Mobilité
- Aménagements paysagers
- Equipements collectifs (services aux entreprises, y compris éventuelles actions concernant l'écologie industrielle, services aux employés et usagers)

**Surface non bâtie ou à requalifier (disponibilité à l'horizon 2025) :**

Total des surfaces : env. 281'000 m<sup>2</sup>

Libre ou à requalifier : 121'000 m<sup>2</sup>

Réserve stratégique : 67'000 m<sup>2</sup>

Réserve d'entreprise : 53'000 m<sup>2</sup>

Réserve stratégique en zone agricole : 40'000 m<sup>2</sup>

**Mise en œuvre :**

- Validation du schéma directeur en 2012,
- Planification réglementaire entre 2012 et 2014,
- Mise en œuvre des actions de mobilité multimodale dans la zone industrielle, première phase dès 2012,
- Mise en œuvre des autres actions (mobilité multimodale phase 2, foncier, espaces publics, paysage, équipements collectifs).

AIGLE : CHAMPEX, LA BIOLE, LES ÎLES

**POLE D'ACTIVITES**



**Description :**

- La zone industrielle d'Aigle, située entre l'autoroute et le Rhône accueille des industries dans les secteurs de l'énergie, de la construction et des hautes technologies ainsi que de l'artisanat. L'extrême nord est à vocation tertiaire avec de nombreux services et commerces ;
- la zone est largement occupée dans sa partie nord ;
- des parcelles de très grande surface sont encore disponibles, pour certaines, elles sont propriété de la commune d'Aigle ;
- à ce jour la zone est mal desservie par les transports publics

	Périmètre du pôle
	Libre ou à requalifier
	Réserve stratégique
	Réserve d'entreprise

**Affectation actuelle :**

Le secteur est situé en zone industrielle.

**Objectifs :**

Les objectifs seront à préciser lors de la réalisation d'un schéma directeur de développement du site. A priori, les objectifs suivants sont prioritaires :

- Maintenir la disponibilité rapide des terrains, notamment en relation avec des demandes d'intérêt stratégique à l'échelle cantonale, romande ou suisse.
- Qualifier le développement en lien avec les valeurs paysagères du site, en particulier le Rhône et éventuellement en fonction du type d'entreprises ou de secteur d'activités (clusters) ;
- Coordonner le développement en relation avec l'offre en transports publics et de transports marchandise par rail.

**Affectation à prévoir :**

- Développement et extension des activités existantes
- Equipements collectifs (services aux entreprises, y compris d'éventuelles actions concernant l'écologie industrielle, services aux employés et usagers).
- Les activités commerciales ou le tertiaire urbain sont à proscrire du pôle.

**Surface non bâtie ou à requalifier (disponibilité à l'horizon 2025) :**

Total des surfaces : env. 725'000 m<sup>2</sup>

Libre ou à requalifier : 350'000 m<sup>2</sup>

Réserve stratégique : 190'000 m<sup>2</sup>

Réserve d'entreprise : 185'000 m<sup>2</sup>

**Mise en œuvre :**

Schéma directeur dès 2012 comprenant les points suivants : urbanisation, foncier, mobilité, espaces publics et équipements collectifs, paysage et environnement, ...)

**COLLOMBEY-MURAZ : LA CHARBONNIERE**

**POLE D'ACTIVITES**



**Description :**

- zone industrielle, située entre le Rhône et la ligne CFF du Tonkin ;
- la zone pour l'essentiel libre et représente une surface importante d'un caractère stratégique ;
- des parcelles de très grande surface sont encore disponibles ;
- à ce jour la zone est mal desservie par les transports publics

- ▭ Périmètre du pôle
- Libre ou à requalifier
- ▨ Réserve stratégique

**Affectation actuelle :**

Le secteur est situé en zone industrielle.

**Objectifs :**

- Maintenir la disponibilité rapide des terrains, notamment en relation avec des demandes d'intérêt stratégique à l'échelle cantonale, romande ou suisse.
- Qualifier le développement en lien avec les valeurs paysagères du site, en particulier le Rhône ;
- Coordonner le développement en relation avec l'offre en transports publics.

**Affectation actuelle :**

Cette zone industrielle est destinée aujourd'hui, conformément à la modification partielle homologuée par le Conseil d'Etat le 20 juin 2007, aux constructions et aux installations industrielles de pointe à haute valeur ajoutée qui n'engendrent que peu de nuisances pour le voisinage (fumée toxique, odeurs, bruits, trafic, etc.) Des affectations mixtes en rapport avec la ou les entreprise(s) industrielle(s) de pointe sont autorisées pour des centres de recherches et d'études, des espaces d'accueil, de logistique et de logements de services.

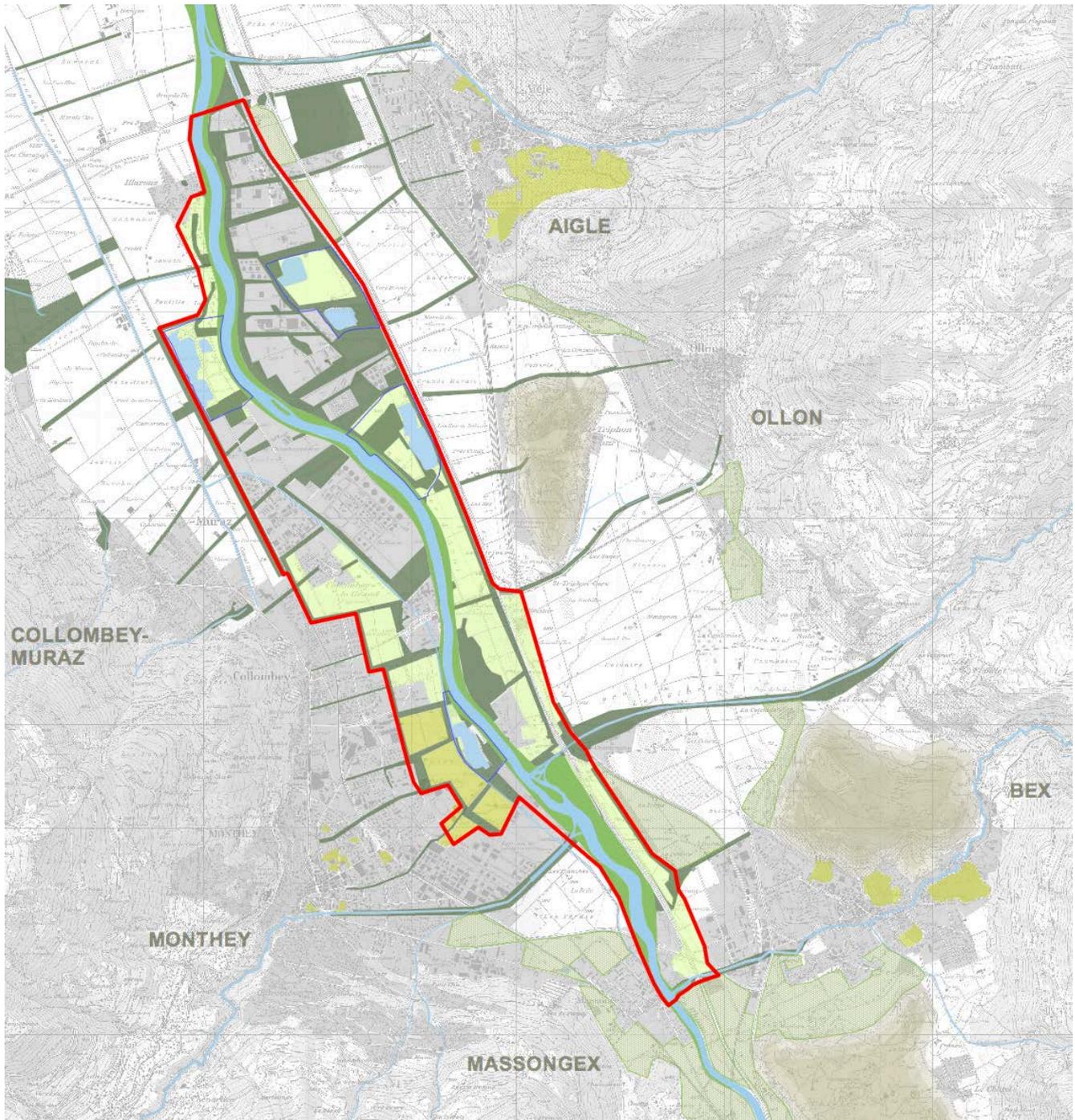
**Surface non bâtie ou à requalifier (disponibilité à l'horizon 2025) :**

Total des surfaces : 500'000 m<sup>2</sup>  
Réserve stratégique : 270'000 m<sup>2</sup>  
Réserve d'entreprise: 230'000 m<sup>2</sup>

**Mise en œuvre :**

Schéma directeur dès 2012 (urbanisation, affectations, réserves stratégiques, mobilité et espaces publics, paysage et foncier).

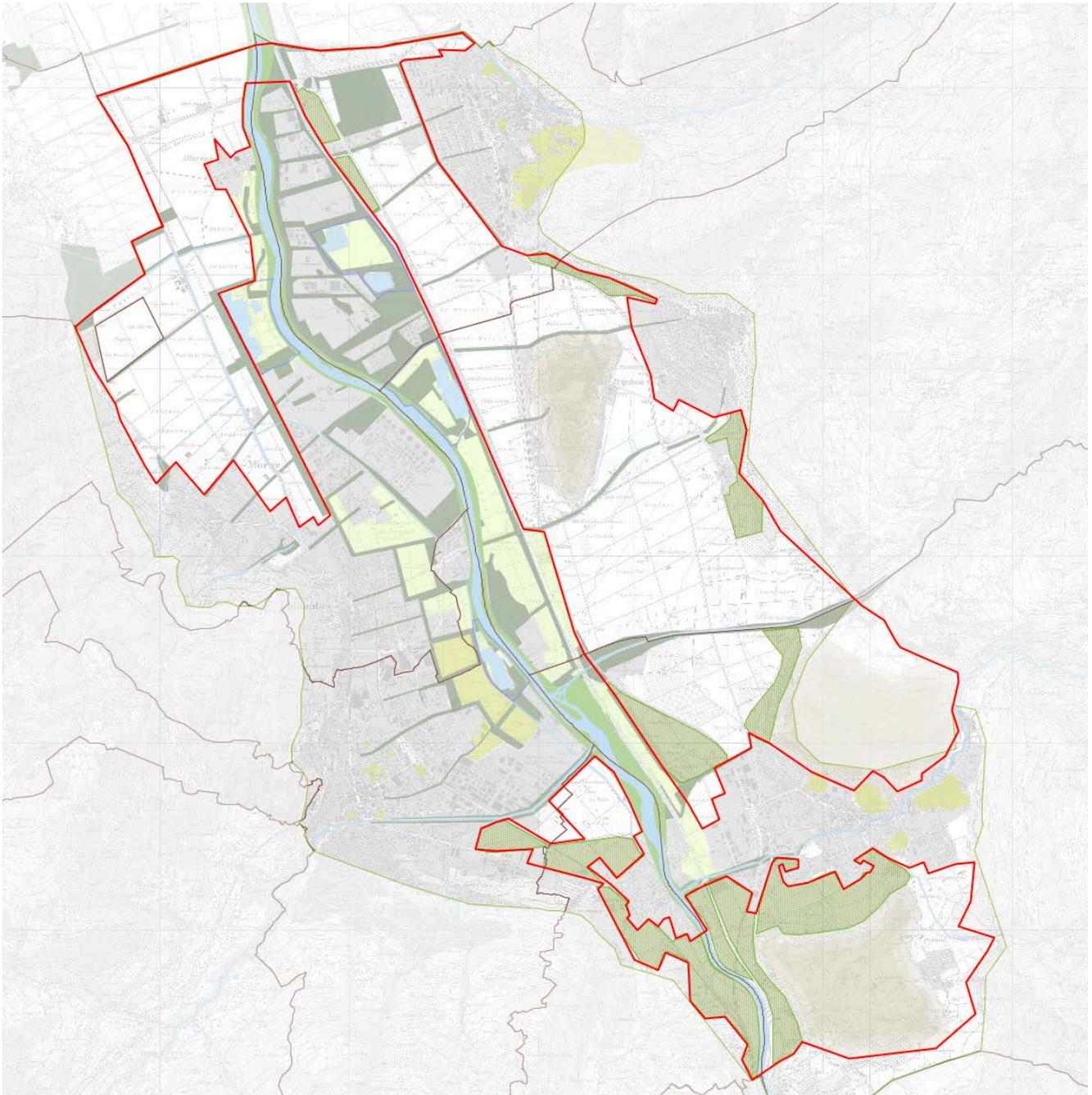




**Description :**

Un chantier thématique et territorial doit permettre de définir un projet paysager dont les mesures seront mises en œuvre en accompagnement d'autres.





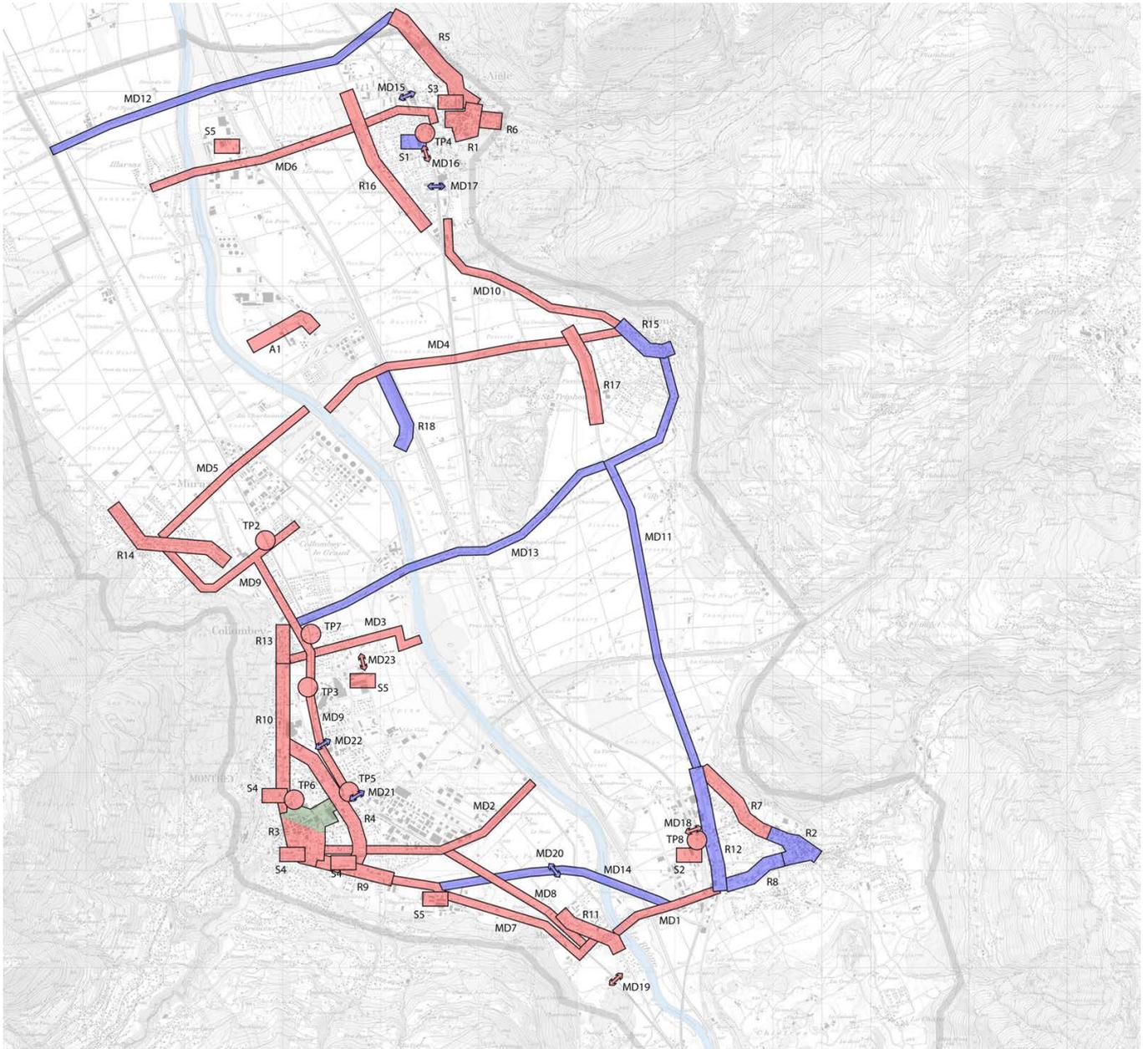
**Description :**

- > L'espace agricole doit faire l'objet d'une étude spécifique (chantier territorial et thématique).
- > Cette étude doit être basée sur des ateliers de planification/requalification sur les espaces mixtes, prenant en compte la bonne faisabilité agricole et valorisant les synergies.
- > Elle doit notamment délimiter des espaces agricoles, des espaces urbanisés, des espaces verts etc., résultant dans des schémas directeurs localisés pour chaque espace identifié.



## **8.2 Mesures infrastructurelles de mobilité**

Localisation des mesures



**LOCALISATION DES MESURES (\*)**

- R1-20 ..... mesures sur le réseau routier
- S1-5 ..... mesures de stationnement
- MD1-26 ..... mesures mobilités douces
- TP1-10 ..... mesures transports publics
- A1 ..... autre mesures infrastructurelles

- mesures en priorité A
- mesures de priorité B
- mesures réalisées avant 2015

(\*) Les mesures R19, R20, TP1, TP9, TP10, MD22, MD23 et MD24 ne sont pas cartographiées.

## 8.2 Mesures infrastructurelles de mobilité

### 8.2.1 Réseau routier

- R1 Réaménagement du centre-ville d'Aigle (paquet de mesures)
- R2 Réaménagement du centre-ville de Bex (paquet de mesures)
- R3 Réaménagement du centre-ville de Monthey (paquet de mesures)
- R4 Réaménagement de l'avenue de l'Europe à Monthey
- R5 Réaménagement de la route de Lausanne à Aigle
- R6 Réaménagement de l'avenue des Ormonts à Aigle
- R7 Réaménagement de la route d'Aigle à Bex
- R8 Réaménagement de la rue du Simplon à Bex
- R9 Réaménagement de l'avenue du Simplon à Monthey
- R10 Réaménagement de l'avenue de France à Monthey
- R11 Réaménagement de la route cantonale en traversée de Massongex
- R12 Réaménagement de la route du Grand-Saint-Bernard à Bex
- R13 Réaménagement de la route cantonale en traversée de Collombey-Village
- R14 Réaménagement de la route cantonale en traversée de Muraz
- R15 Réaménagement de la route cantonale en traversée d'Ollon
- R16 Réaménagement de la route cantonale en bordure de la zone urbanisée d'Aigle
- R17 Réaménagement de la route cantonale en bordure de la zone urbanisée d'Ollon
- R18 Sécurisation de la route industrielle à Ollon (secteur Gouille du Duzillet)
- R19 Réaménagement des réseaux routiers communaux (paquets de mesures)
- R20 Adaptation de la signalisation routière (paquet de mesures)

### 8.2.2 Stationnement

- S1 Adaptation du P+Rail d'Aigle
- S2 Adaptation du P+Rail de Bex
- S3 Aménagement d'un parking en périphérie du centre d'Aigle
- S4 Aménagement de trois parkings en périphérie du centre de Monthey (paquet de mesures)
- S5 P+R en relation avec le réseau de transports publics d'agglomération (paquet de mesures)

### 8.2.3 Transports publics

- TP1 Restructuration de la ligne AOMC (paquet de mesures)
- TP2 Nouvelle halte CFF "Muraz - La Barme"
- TP3 Nouvelle halte CFF/AOMC "Giovanola"
- TP4 Réaménagement de l'interface de la gare CFF d'Aigle
- TP5 Réaménagement de l'interface de la gare CFF de Monthey
- TP6 Réaménagement de l'interface de la gare AOMC de Monthey
- TP7 Réaménagement de l'interface de la gare CFF/AOMC de Collombey-Muraz
- TP8 Réaménagement de l'interface de la gare CFF de Bex
- TP9 Mise en service du réseau de bus d'agglomération (paquet de mesures)
- TP10 Mise en service du réseau de transport à la demande (TAD) (paquet de mesures)

### 8.2.4 Mobilité douce

- MD1 Bex - rives du Rhône le long de l'Avançon
- MD2 Monthey - rives du Rhône le long de la Vièze
- MD3 Collombey-Village - rives du Rhône par la rue Pré-du-Pont
- MD4 Ollon - rives du Rhône par la route de Chesselaz
- MD5 Muraz - rives du Rhône par la rue de la Raffinerie
- MD6 Aigle - rives du Rhône par la route d'Evian
- MD7 Liaison intercommunale Massongex - Monthey par la zone industrielle des llettes
- MD8 Liaison intercommunale Massongex - pôle industriel de Monthey
- MD9 Liaison intercommunale Monthey - Collombey - Muraz
- MD10 Liaison intercommunale Aigle - Ollon
- MD11 Liaison intercommunale Bex - Ollon
- MD12 Aménagement d'une piste cyclable sur la route cantonale Aigle - Vionnaz
- MD13 Aménagement d'une piste cyclable sur la route cantonale Collombey-Muraz - Ollon
- MD14 Aménagement d'une piste cyclable sur la route cantonale Bex - Monthey
- MD15 Nouveau passage de MD sous les voies CFF à Aigle (secteur Arsenal-Landi)
- MD16 Nouveau passage de MD sous le chemin du Châtelard à Aigle
- MD17 Nouveau passage de MD sous les voies CFF à Aigle (secteur Hôpital)
- MD18 Nouveau passage de MD sous les voies CFF en gare de Bex
- MD19 Nouveau passage de MD sous la voie CFF à Massongex (Vers chez Delherse)

- MD20 Nouveau passage de MD sous la route cantonale à Massongex (Longe-Baye)
- MD21 Nouveau passage de MD sous la voie CFF à Monthey (gare CFF)
- MD22 Nouveau passage de MD sous la voie CFF à Monthey (quartier d'Arche)
- MD23 Nouveau passage de MD sous la route de la vallée à Collombey-Muraz
- MD24 Aménagement de zones de stationnement pour deux-roues (paquet de mesures)
- MD25 Mise en place d'une signalisation pour deux-roues (paquet de mesures)
- MD26 Mise à disposition de vélos en libre service (paquet de mesures)

#### **8.2.5 Autres mesures infrastructurelles**

- A1 Nouvelle voie ferrée marchandises dans la zone industrielle d'Aigle

# REAMENAGEMENT DU CENTRE-VILLE D'AIGLE

RESEAU ROUTIER / AIGLE

PAQUET **R1**

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

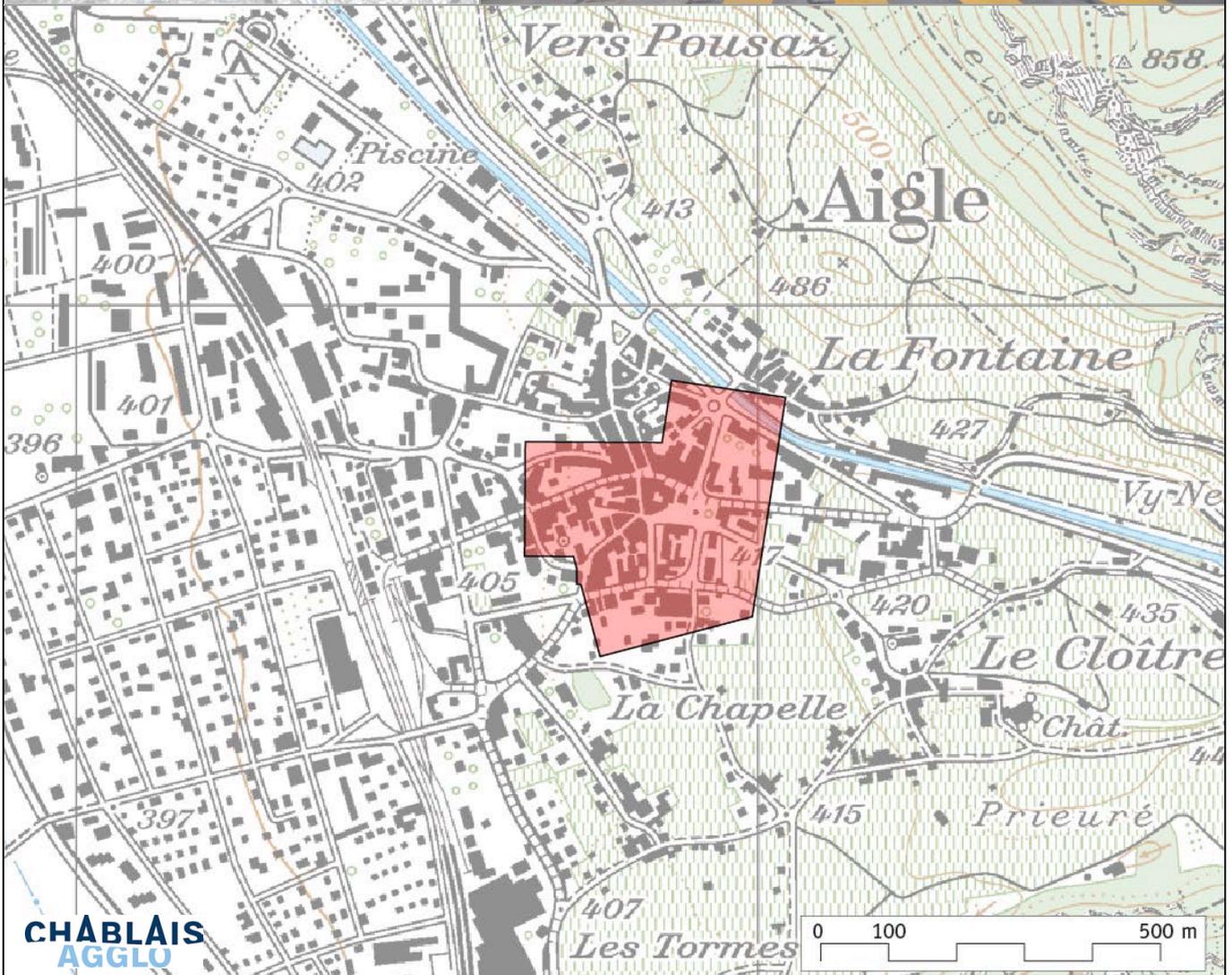
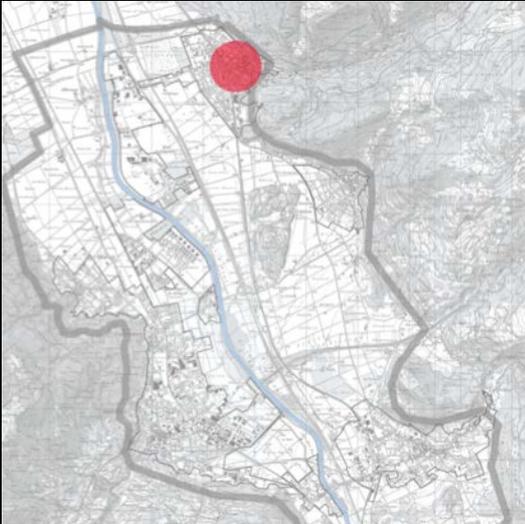
Aigle

Commune(s) concernée(s)

Aigle

Autre(s) instance(s) concernée(s)

SR Vaud



**Etat actuel**

L'avenue Chevron et le centre-ville d'Aigle sont traversés quotidiennement par un trafic important (env. 10'000 vhc./j. aujourd'hui, 13'500 vhc./j. en 2025 si les mesures proposées par le projet d'agglomération ne sont pas mises en service). Le caractère routier de cette artère n'est pas compatible avec le site traversé.

**Objectifs**

Participer à la diminution du trafic de transit à travers la ville par un aménagement de qualité, dissuasif en termes de temps de parcours.  
 Requalifier le site de manière à y améliorer la qualité de vie et à renforcer la sécurité de tous les usagers.  
 Réduire les vitesses et les nuisances liées au trafic.

**Description**

Le projet prévoit le réaménagement complet des espaces publics du centre-ville. Le parti retenu consiste à mieux partager l'espace entre les différents usagers et entre les différents modes de transport afin de réduire la vitesse du trafic automobile et d'assurer la sécurité et le confort de tous les usagers. La route principale est réaménagée en place devant l'Hôtel de Ville et au droit de l'avenue de la Gare. L'aménagement retenu permet de renforcer sensiblement la perméabilité de l'axe routier.

**Opportunité**

Le projet d'agglomération du Chablais vise à favoriser le développement de l'habitat et des activités dans les centres. Une amélioration de la qualité spatiale des espaces publics contribue à leur attractivité.  
 Le projet d'agglomération vise également à améliorer la sécurité de tous les usagers et à favoriser le développement des mobilités douces. Le réaménagement proposé permet d'atteindre ces objectifs.

**Utilité**

CE1: améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces; favorise la circulation des transports publics routiers.  
 CE2: renforce l'attractivité du centre-ville comme lieu d'habitat et de travail.  
 CE3: améliore, par la réorganisation des circulations et la modération du trafic, la sécurité de tous les usagers.  
 CE4: diminue le trafic et les vitesses au centre-ville, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

<b>TJM (max)</b>	2010: 10'000 vhc./j.	2025 estimé sans PA : 13'500 vhc./j.
<b>Coûts d'investissement</b>	Fr. 11'000'000.-	<b>Priorité</b> A (2015-2018)
<b>Mise en œuvre</b>	Etat des réflexions : L'avant-projet a été approuvé par la Municipalité. Le projet est en cours d'élaboration. Planning des études : 2012-2013: finalisation du projet 2014: mise à l'enquête Avant-projet : 2010 Début des travaux : 2015 Mise en service : 2018	<b>Références</b> Requalification du centre d'Aigle, Rodolphe Luscher, janvier 2011 / Dossier de présentation pour le projet Européen 11 Suisse "Aigle/VD - Au cœur de la ville"

# REAMENAGEMENT DU CENTRE-VILLE DE BEX

RESEAU ROUTIER / BEX

PAQUET **R2**

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

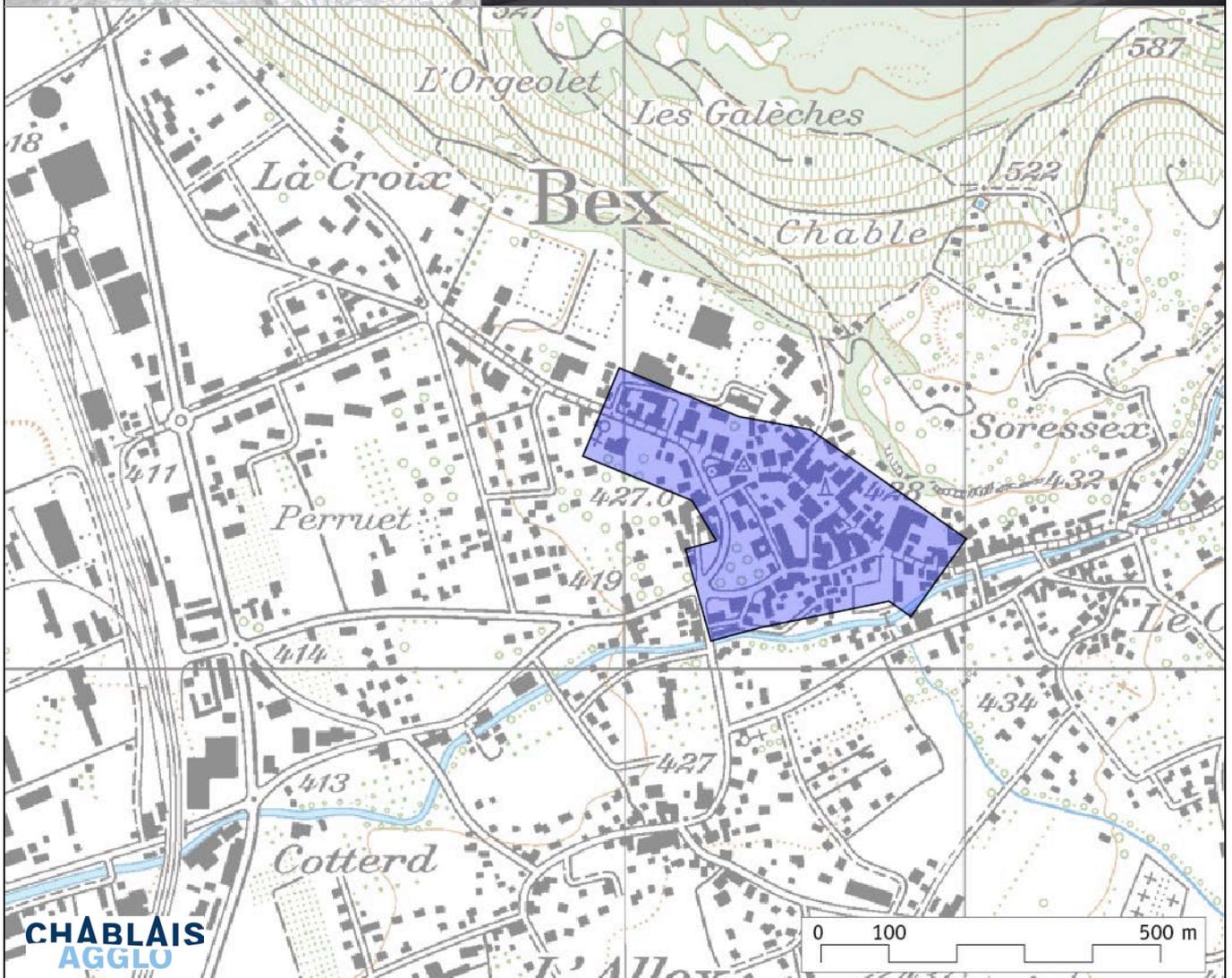
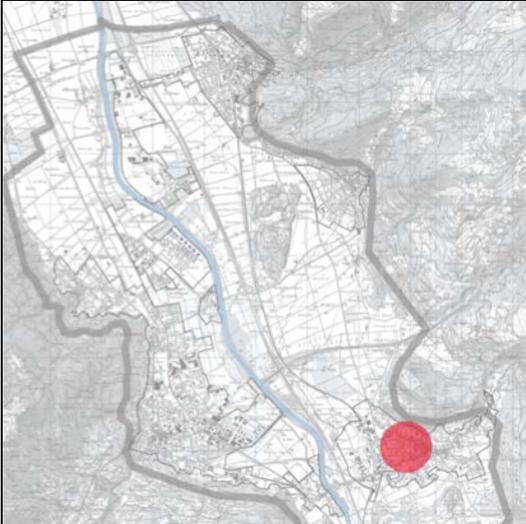
Bex

Commune(s) concernée(s)

Bex

Autre(s) instance(s) concernée(s)

SR Vaud



**Etat actuel**

La rue Centrale est traversée par un trafic journalier moyen d'environ 7'750 véhicules par jour (10'400 en 2025 sans PA), trafic qui peut être considéré comme excessif compte tenu des caractéristiques du site et du passage, dans ces rues étroites, des véhicules du BVB (train Bex-Villars-Bretaye). Une zone 30 a été mise en place mais n'a pu être légalisée compte tenu des vitesses pratiquées. Cet aménagement n'est de toute manière pas satisfaisant en référence à la qualité spatiale et à la vitalité du centre-ville de Bex. Les conflits entre les véhicules automobiles, le BVB, les cyclistes et les piétons sont nombreux et peuvent s'avérer dangereux.

**Objectifs**

Améliorer la sécurité de tous les usagers et redonner une qualité spatiale au site afin de renforcer son attractivité et sa vitalité.  
Assurer le passage des rames du BVB.  
Réduire les vitesses et les nuisances liées au trafic.

**Description**

Le projet prévoit le réaménagement complet de la rue Centrale et de la Place du Marché. Il propose une requalification de l'espace public afin de favoriser les modes doux. Les espaces réservés au trafic automobile sont réduits de manière à diminuer la vitesse des véhicules et à donner plus d'espace aux piétons et aux cyclistes. Le stationnement est réorganisé. Le projet vise par ailleurs une requalification de la place du Marché, centre potentiellement attractif pour le commerce de détail, les habitants et les visiteurs. Le détail de l'aménagement doit encore être précisé.

**Opportunité**

Le projet d'agglomération du Chablais vise à favoriser le développement de l'habitat et des activités dans les centres. Une amélioration de la qualité spatiale des espaces publics contribue à leur attractivité.  
Le projet d'agglomération vise également à améliorer la sécurité de tous les usagers et à favoriser le développement des mobilités douces. Le réaménagement du centre-ville permettra d'atteindre ces objectifs.

**Utilité**

CE1: améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces; favorise la circulation du train et des transports publics routiers.  
CE2: renforce l'attractivité du centre-ville comme lieu d'habitat et de travail.  
CE3: améliore, par la réorganisation des circulations et la modération du trafic, la sécurité de tous les usagers.  
CE4: diminue le trafic et les vitesses au centre-ville, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

<b>TJM (max)</b>	2010: 7'750 vhc./j.	2025 estimé sans PA : 10'400 vhc./j.
<b>Coûts d'investissement</b>	Fr. 2'990'000.-	<b>Priorité</b> B (2019-2022)
<b>Mise en œuvre</b>	<p>Etat des réflexions : Une première analyse menée par la commune a permis d'y aménager une zone 30 qui doit encore être légalisée.</p> <p>Planning des études : 2012-2013: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2014: mise à l'enquête</p> <p>Avant-projet : 2013</p> <p>Début des travaux : 2015</p> <p>Mise en service : 2016</p>	<b>Références</b> -

# REAMENAGEMENT DU CENTRE-VILLE DE MONTHEY

RESEAU ROUTIER / MONTHEY

PAQUET **R3**

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

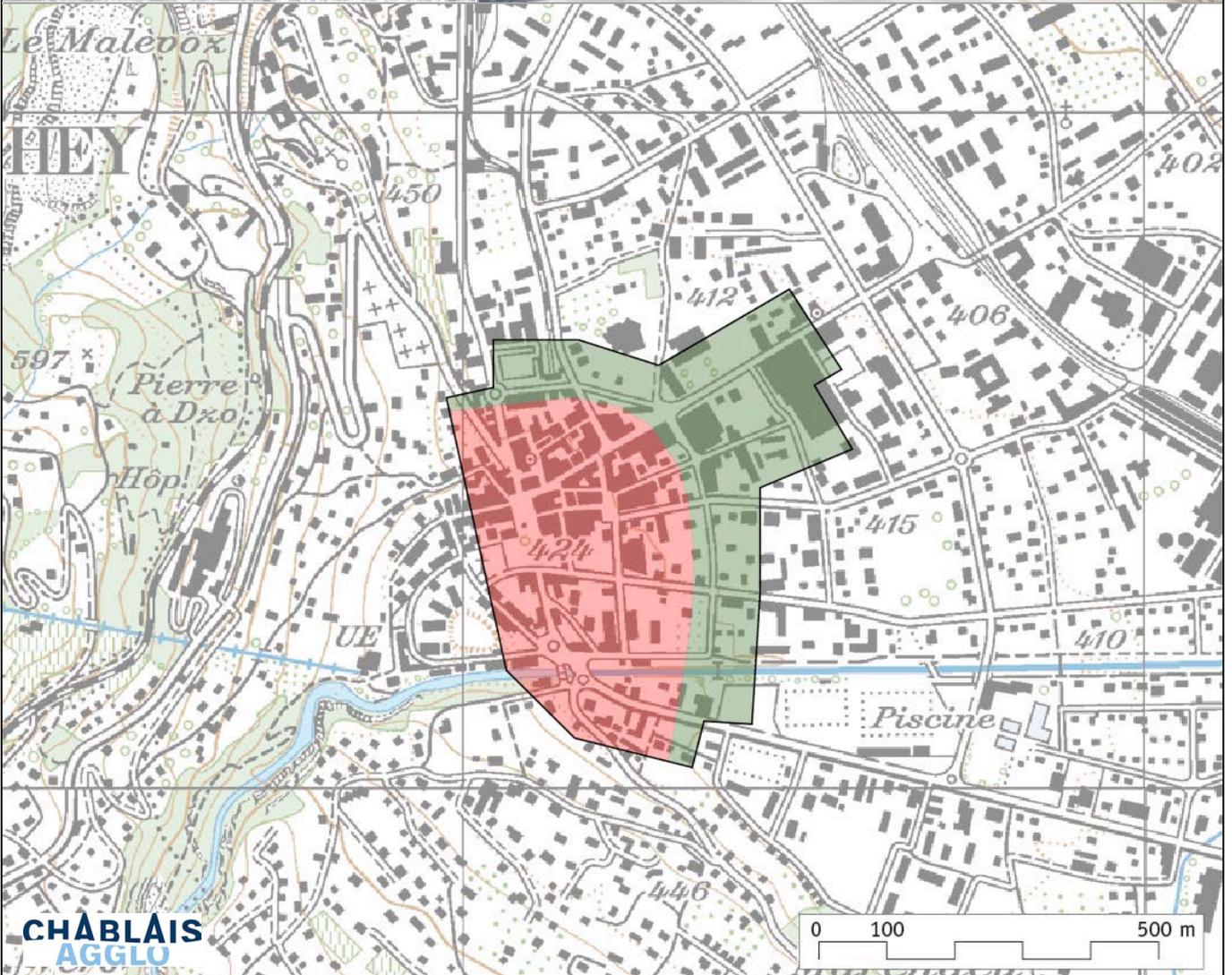
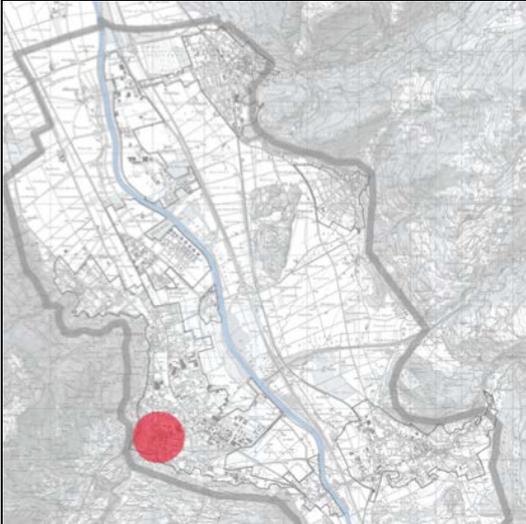
Monthey, SRCE Valais

Commune(s) concernée(s)

Monthey

Autre(s) instance(s) concernée(s)

-



**Etat actuel**

Le centre-ville de Monthey est traversé par un trafic important (15'500 vhc./j. aujourd'hui, 21'300 vhc./j. en 2025 si les mesures proposées par le projet d'agglomération ne sont pas mises en service).  
L'aménagement actuel n'est pas satisfaisant du point de vue de la sécurité, des nuisances et du confort des usagers. L'attractivité du centre-ville pâtit également de l'importance du trafic.

**Objectifs**

Participer à la diminution du trafic de transit à travers la ville par un aménagement de qualité, dissuasif en termes de temps de parcours.  
Requalifier le site de manière à y améliorer la qualité de vie et à renforcer la sécurité de tous les usagers.  
Réduire les vitesses et les nuisances liées au trafic.

**Description**

Une première partie du centre ville devrait être réaménagée dans le courant de l'année prochaine. Il s'agit des secteurs situés à l'est de l'axe routier cantonal. Le projet est actuellement bloqué par des oppositions.  
La commune prévoit de poursuivre les travaux avec le réaménagement complet du centre historique de Monthey. A terme, un tunnel sous le centre-ville pourrait relier l'avenue du Simplon à l'avenue de France. Cette nouvelle infrastructure permettrait de décharger le centre-ville de tout trafic de transit, même local. Le centre-ville et la Place Centrale pourraient alors être réaménagés en zone de rencontre, voire totalement fermés au trafic automobile. Au stade actuel des réflexions, c'est cependant une solution plus modeste qui est retenue dans le cadre du projet d'agglomération. Il consiste en une revalorisation de l'espace public du centre-ville avec modération des vitesses du trafic automobile sur l'axe cantonal. La perméabilité de l'axe serait ainsi améliorée.  
La réorganisation du stationnement, notamment sur la Place de l'Hôtel de Ville, permettra de libérer des espaces conviviaux pour la Cité. Le détail des aménagements doit encore être précisé.

**Opportunité**

Le projet d'agglomération du Chablais vise à favoriser le développement de l'habitat et des activités dans les centres. Une amélioration de la qualité spatiale des espaces publics contribue à leur attractivité.  
Le projet d'agglomération vise également à améliorer la sécurité de tous les usagers et à favoriser le développement des mobilités douces. Le réaménagement du centre-ville permettra d'atteindre ces objectifs.

**Utilité**

CE1: améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces; favorise la circulation des transports publics routiers.  
CE2: renforce l'attractivité du centre-ville comme lieu d'habitat et de travail.  
CE3: améliore, par la réorganisation des circulations et la modération du trafic, la sécurité de tous les usagers.  
CE4: diminue le trafic et les vitesses au centre-ville, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

<b>TJM (max)</b>	2009: 15'500 vhc./j.	2025 estimé sans PA : 21'300 vhc./j.
<b>Coûts d'investissement</b>	Avant 2015: Fr. 10'560'000.- Priorité A: Fr. 21'790'000.-	<b>Priorité</b> Avant 2015 A (2015-2018)
<b>Mise en œuvre</b>	Etat des réflexions : L'aménagement de la rue du Marquisat devrait commencer en 2012. Le plan directeur du centre-ville, prévoyant sa mise en zone 30 et en zone de rencontre, pourra ensuite être mis en œuvre. Planning des études : 2012-2013: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2014: mise à l'enquête Avant-projet : 2013-2014 Début des travaux : 2015 Mise en service : 2017	<b>Références</b> Etude de réaménagement du centre-ville (2010). Concept général de la mobilité de la Ville de Monthey (2011).

# REAMENAGEMENT DE L'AVENUE DE L'EUROPE A MONTHEY

# R4

RESEAU ROUTIER / MONTHEY

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

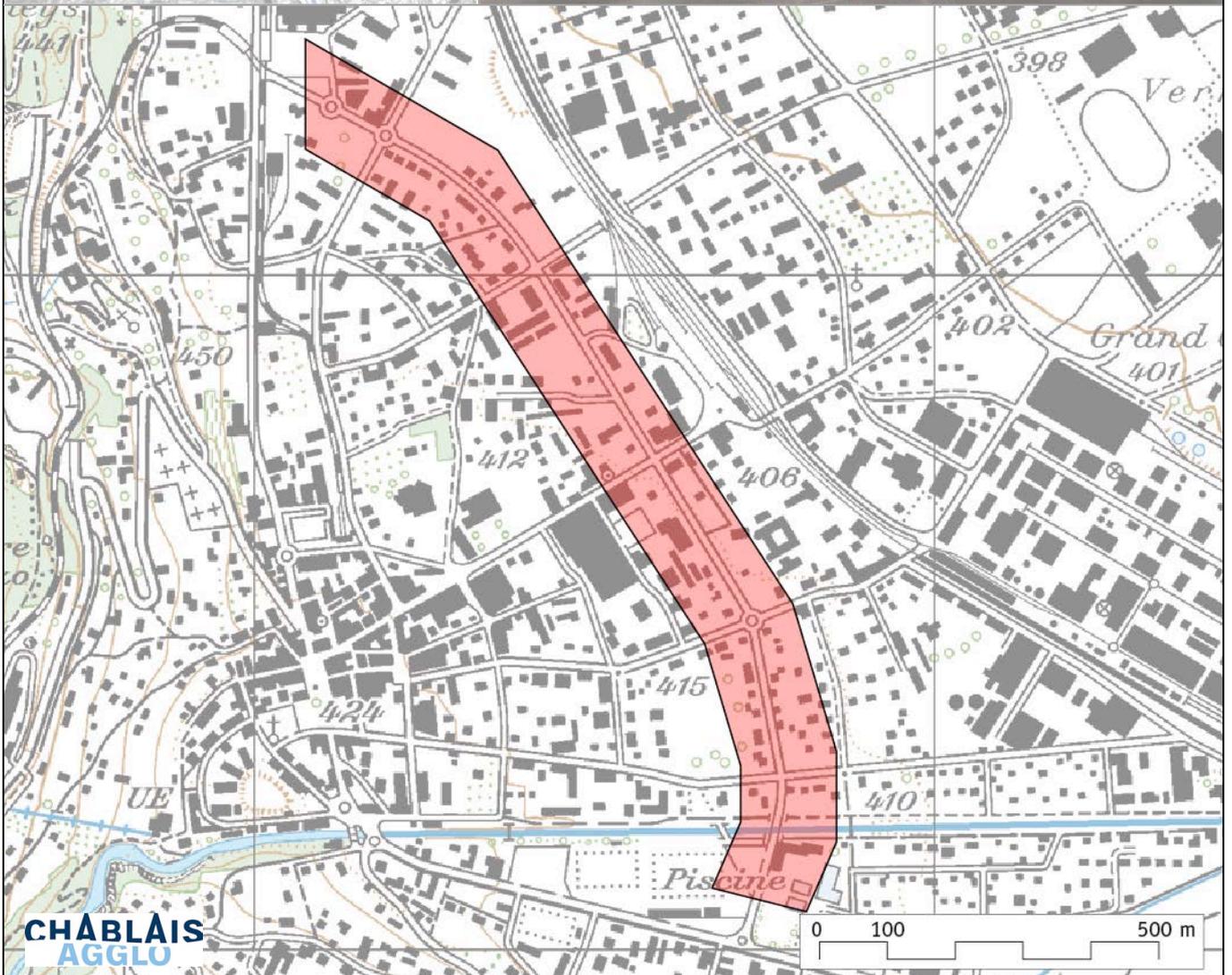
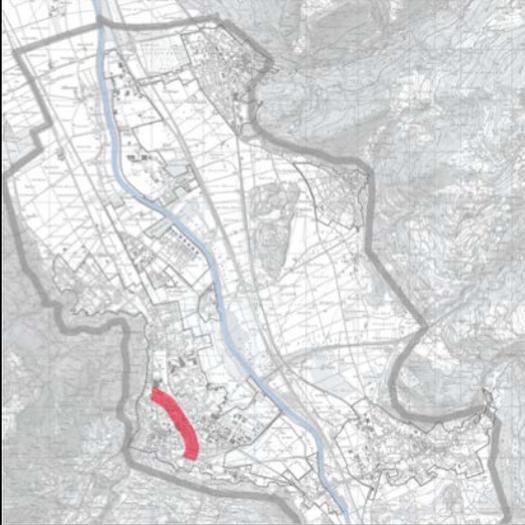
Monthey

Commune(s) concernée(s)

Monthey

Autre(s) instance(s) concernée(s)

SRCE Valais



**REAMENAGEMENT DE L'AVENUE DE L'EUROPE A MONTHEY****R4****RESEAU ROUTIER / MONTHEY****Etat actuel**

L'avenue de l'Europe est traversée par un trafic important (12'600 vhc./j. aujourd'hui, 17'350 vhc./j. en 2025 si les mesures proposées par le projet d'agglomération ne sont pas mises en service). Certains tronçons disposent de bandes cyclables, alors que d'autres ne sont pas aménagés.

**Objectifs**

Réduire les vitesses pratiquées tout en assurant la desserte des secteurs desservis par cette artère.  
 Améliorer la sécurité des usagers et la tranquillité des bordiers.  
 Garantir la continuité et la sécurité des cheminements piétons et deux-roues.  
 Améliorer la perméabilité transversale de l'axe.  
 Réduire les vitesses et les nuisances liées au trafic.

**Description**

Le projet retenu consiste en une requalification de l'avenue de l'Europe favorisant les modes doux et participant à la distribution du trafic au centre-ville. La largeur des chaussées est réduite de manière à diminuer la vitesse des véhicules et à donner plus d'espace aux piétons et aux vélos (quartiers résidentiels denses, écoles). Il s'agit ainsi de créer un axe urbain et multimodal, fonctionnel pour tous les usagers. Les cheminements et les traversées des piétons sont adaptés et sécurisés. Le détail de l'aménagement doit encore être précisé.

**Opportunité**

Le projet d'agglomération du Chablais vise à favoriser le développement de l'habitat et des activités dans les centres. Une amélioration de la qualité spatiale des espaces publics contribue à leur attractivité.  
 Le projet d'agglomération vise également à améliorer la sécurité de tous les usagers et à favoriser le développement des mobilités douces. Le réaménagement proposé contribuera à atteindre ces objectifs.

**Utilité**

CE1: améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces; favorise la circulation des transports publics routiers.  
 CE2: renforce l'attractivité du centre-ville comme lieu d'habitat et de travail; diminue la césure provoquée par l'avenue de l'Europe.  
 CE3: améliore, par la réorganisation des circulations et la modération du trafic, la sécurité de tous les usagers.  
 CE4: diminue le trafic et les vitesses sur cet axe, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

**TJM (max)** 2009: 12'600 vhc./j. 2025 estimé sans PA : 17'350 vhc./j.

**Coûts d'investissement** Fr. 7'200'000.- **Priorité** A (2015-2018)

**Mise en œuvre**

Etat des réflexions : Les premières réflexions visant à la requalification urbaine de cet axe ont été menées dans le cadre du concept général de la mobilité de la ville de Monthey (2011).  
 Planning des études : 2012-2013: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet  
 2014: mise à l'enquête  
 Avant-projet : 2014  
 Début des travaux : 2015-2016  
 Mise en service : 2015-2017

**Références**

Concept général de la mobilité de la Ville de Monthey (2011), principes d'aménagement de l'avenue de l'Europe.

# REAMENAGEMENT DE LA ROUTE DE LAUSANNE A AIGLE

# R5

RESEAU ROUTIER / AIGLE

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

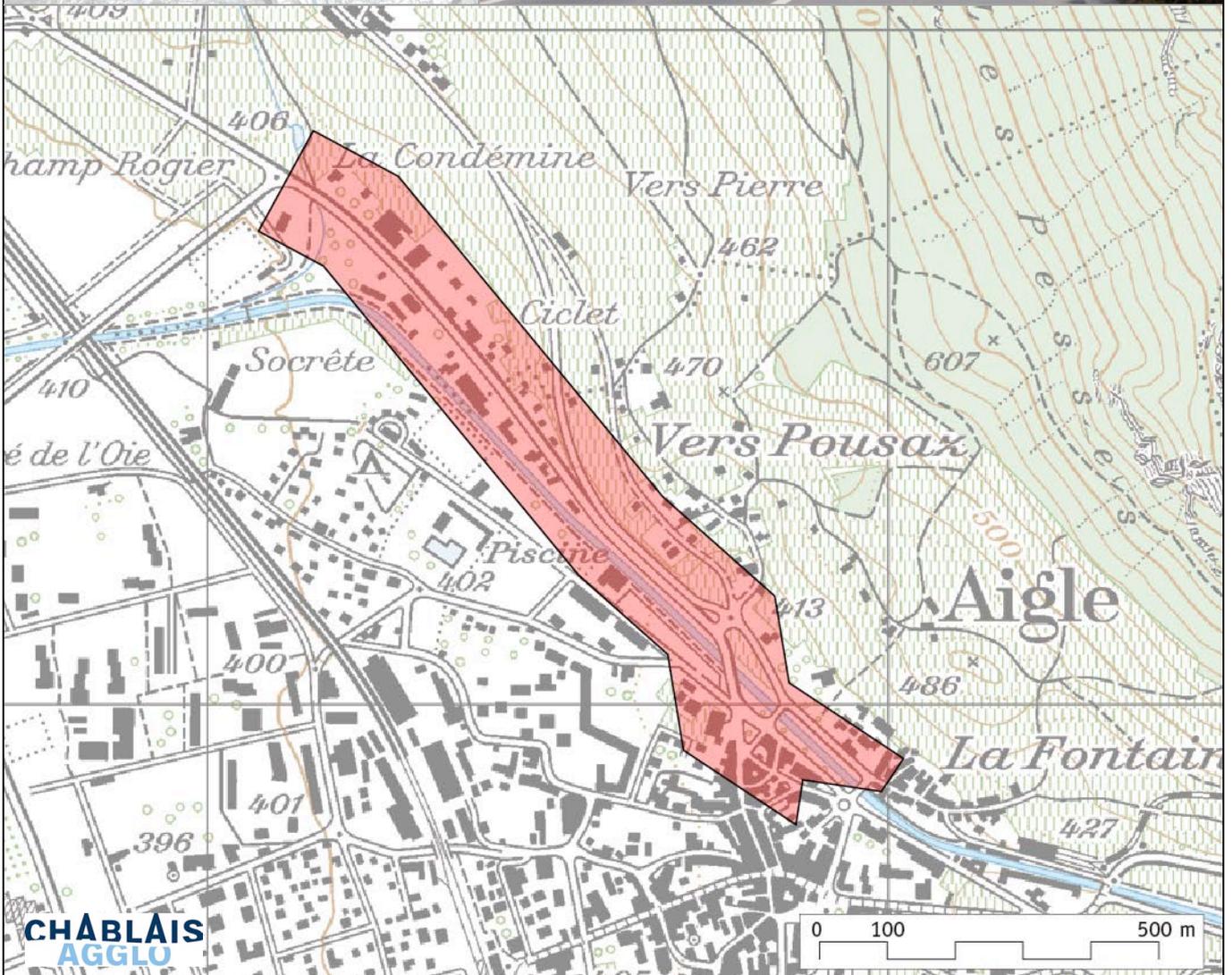
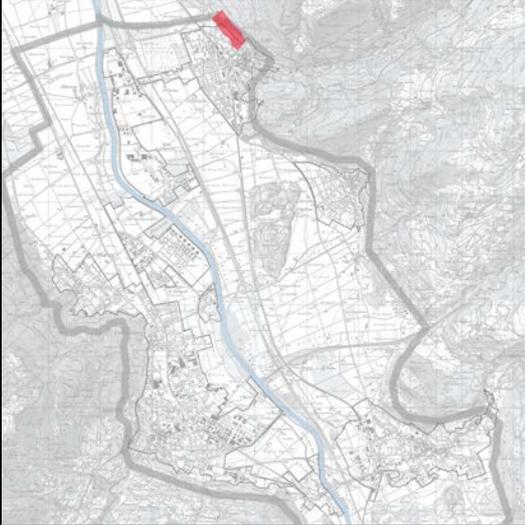
Aigle, SR Vaud

Commune(s) concernée(s)

Aigle

Autre(s) instance(s) concernée(s)

-



**REAMENAGEMENT DE LA ROUTE DE LAUSANNE A AIGLE****R5****RESEAU ROUTIER / AIGLE****Etat actuel**

La route de Lausanne constitue le principal axe d'entrée en ville d'Aigle. La charge de trafic y est, en 2010, de 10'200 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.

**Objectifs**

Créer un axe d'entrée en ville structurant, accueillant, sûr et confortable pour tous les usagers.

Améliorer la sécurité des cyclistes.

Réduire les vitesses et les nuisances liées au trafic.

**Description**

A l'image de la route d'Ollon, réaménagée cette année, la route de Lausanne verra son profil en travers retravaillé pour donner plus d'espace, de confort et de sécurité aux modes doux. Le détail de l'aménagement doit encore être précisé.

**Opportunité**

Le projet d'agglomération du Chablais vise à favoriser le développement de l'habitat et des activités dans les centres. Le réaménagement des axes d'entrée en ville renforce le caractère urbain du centre-ville et contribue ainsi à en améliorer l'attractivité.

Le projet d'agglomération vise également à améliorer la sécurité de tous les usagers et à favoriser le développement des mobilités douces. Le réaménagement proposé contribuera à atteindre ces objectifs.

**Utilité**

CE1: améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces; favorise la circulation des transports publics routiers.

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

CE3: améliore la sécurité de tous les usagers.

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

<b>TJM (max)</b>	2010: 10'200 vhc./j.	2025 estimé sans PA : 13'700 vhc./j.
------------------	----------------------	--------------------------------------

<b>Coûts d'investissement</b>	Fr. 4'360'000.-	<b>Priorité</b>	A (2015-2018)
-------------------------------	-----------------	-----------------	---------------

<b>Mise en œuvre</b>		<b>Références</b>	-
Etat des réflexions :	L'étude de réaménagement du centre-ville a mis en évidence l'importance de travailler également sur les axes d'entrée.		
Planning des études :	2013-2014: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2015: mise à l'enquête		
Avant-projet :	2015		
Début des travaux :	2016-2017		
Mise en service :	2017		

# REAMENAGEMENT DE L'AVENUE DES ORMONTS A AIGLE

# R6

RESEAU ROUTIER / AIGLE

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

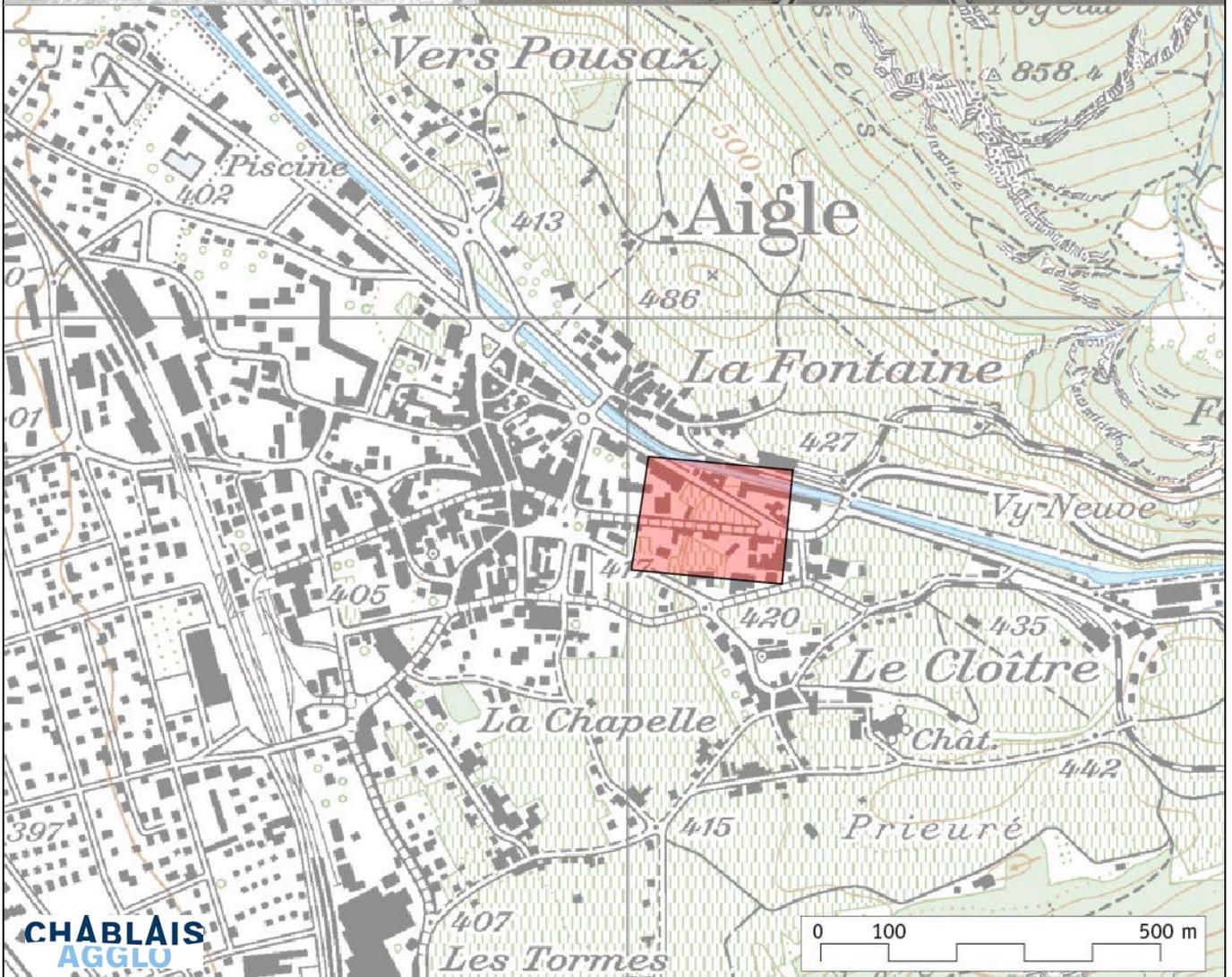
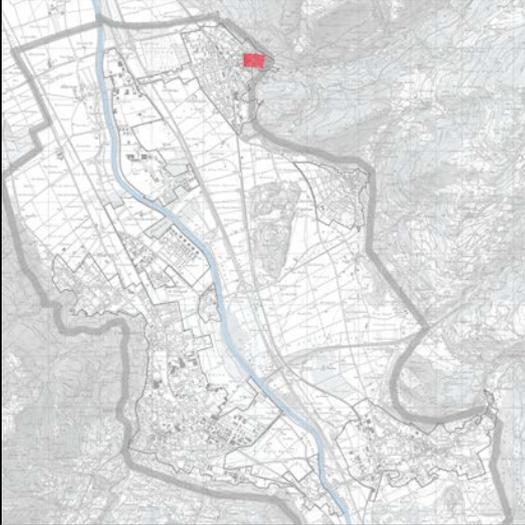
Aigle

Commune(s) concernée(s)

Aigle

Autre(s) instance(s) concernée(s)

SR Vaud



**REAMENAGEMENT DE L'AVENUE DES ORMONTS A AIGLE****R6****RESEAU ROUTIER / AIGLE****Etat actuel**

L'avenue des Ormonts constitue l'entrée nord de la ville d'Aigle. La charge de trafic y est, en 2010, de 5'600 vhc./j. La ligne TPC Aigle-Leysin circule également sur cet axe.

L'aménagement actuel, peu convivial, favorise la vitesse du trafic automobile au détriment de la sécurité et du confort des autres usagers.

**Objectifs**

Créer un axe d'entrée en ville structurant, accueillant, sûr et confortable pour tous les usagers.

Améliorer la sécurité des cyclistes.

Assurer la cohabitation avec le chemin de fer Aigle-Leysin.

Réduire les vitesses et les nuisances liées au trafic.

**Description**

Troisième axe d'entrée en ville d'Aigle (avec la route d'Ollon, réaménagée en 2011 et la route de Lausanne, qui fait également partie du projet d'agglomération), l'avenue des Ormonts verra son profil en travers réorganisé afin d'assurer la cohabitation de tous les usagers, chemin de fer, cyclistes, piétons et automobilistes. Le détail de l'aménagement doit encore être précisé.

**Opportunité**

Le projet d'agglomération du Chablais vise à favoriser le développement de l'habitat et des activités dans les centres. Le réaménagement des axes d'entrée en ville renforce le caractère urbain du centre-ville et contribue ainsi à en améliorer l'attractivité.

Le projet d'agglomération vise également à améliorer la sécurité de tous les usagers et à favoriser le développement des mobilités douces. Le réaménagement proposé contribuera à atteindre ces objectifs.

**Utilité**

CE1: améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces; favorise la circulation du train et des transports publics routiers.

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

CE3: améliore la sécurité de tous les usagers.

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

**TJM (max)** 2010: 5'600 vhc./j. 2025 estimé sans PA : 7'500 vhc./j.

**Coûts d'investissement** Fr. 1'000'000.-

**Priorité** A (2015-2018)

**Mise en œuvre**

Etat des réflexions : L'étude de réaménagement du centre-ville a mis en évidence l'importance de travailler également sur les axes d'entrée.

Planning des études : 2014-2015: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet  
2016: mise à l'enquête

Avant-projet : 2016

Début des travaux : 2017

Mise en service : 2018

**Références**

-

# REAMENAGEMENT DE LA ROUTE D'AIGLE A BEX

# R7

RESEAU ROUTIER / BEX

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

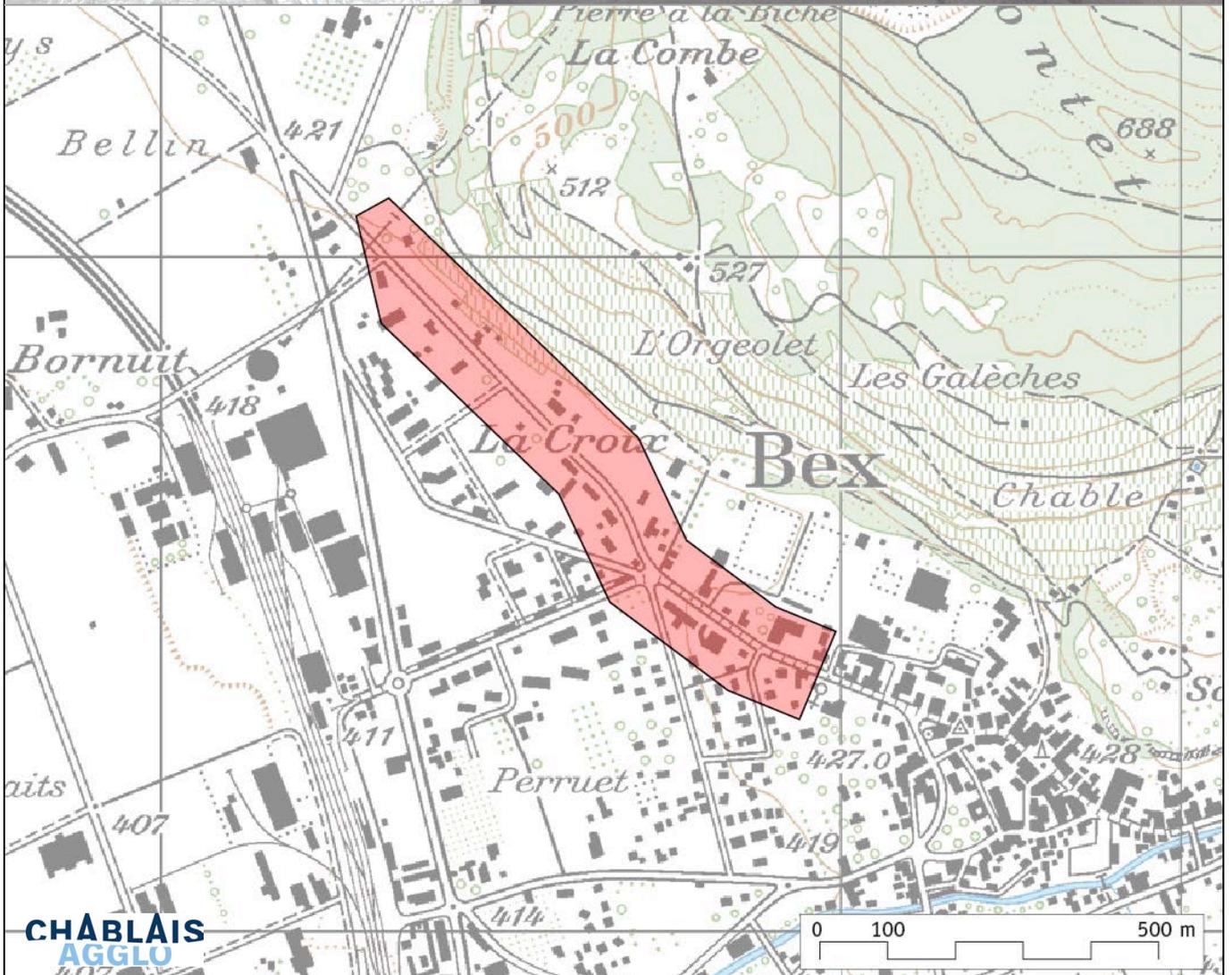
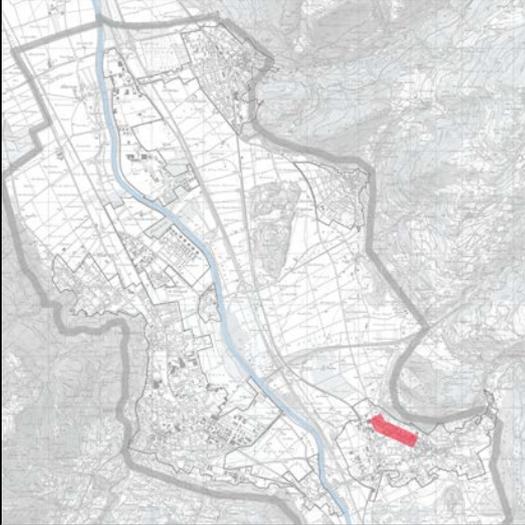
Bex

Commune(s) concernée(s)

Bex

Autre(s) instance(s) concernée(s)

SR Vaud



**REAMENAGEMENT DE LA ROUTE D'AIGLE A BEX****R7****RESEAU ROUTIER / BEX****Etat actuel**

L'entrée nord de la ville de Bex traverse un quartier résidentiel appelé, dans le cadre du projet d'agglomération, à être fortement densifié (Pôle urbain "La Croix / Pied du Montet", 1'800 équivalents habitants/emplois).  
Rectiligne, large, la route d'Aigle incite à des vitesses élevées. Elle n'est pas équipée de bandes cyclables.

**Objectifs**

Inciter les automobilistes à éviter ce tronçon pour accéder au centre-ville.  
Améliorer la sécurité des cyclistes.  
Réduire les vitesses et les nuisances liées au trafic.

**Description**

L'avenue de la Gare permet d'accéder directement au centre-ville à partir du réseau principal (route du Grand-Saint-Bernard). La route d'Aigle, située dans un secteur essentiellement résidentiel, sera en conséquence déclassée et 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.

**Opportunité**

Le projet d'agglomération du Chablais vise à favoriser le développement de l'habitat et des activités dans les centres ou à proximité immédiate de ceux-ci. Le déclassement de la route d'Aigle permettra d'améliorer l'attractivité de ce nouveau pôle de développement urbain.  
Le projet d'agglomération vise également à améliorer la sécurité de tous les usagers et à favoriser le développement des mobilités douces. Le déclassement et le réaménagement de cet axe contribuera à atteindre ces objectifs.

**Utilité**

CE1: améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces.  
CE2: renforce l'attractivité d'un quartier immédiatement voisin du centre-ville comme lieu d'habitat et de travail.  
CE3: améliore la sécurité de tous les usagers.  
CE4: diminue le trafic et les vitesses sur cet axe, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

<b>TJM (max)</b>	2010: 1'750 vhc./j.	2025 estimé sans PA : 2'400 vhc./j.
<b>Coûts d'investissement</b>	Fr. 1'540'000.-	<b>Priorité</b> A (2015-2018)
<b>Mise en œuvre</b>	<p>Etat des réflexions : Les premières réflexions visant au développement du secteur et à la requalification de l'espace public ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.</p> <p>Planning des études : 2013-2014: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2015: mise à l'enquête</p> <p>Avant-projet : 2015</p> <p>Début des travaux : 2016</p> <p>Mise en service : 2017</p>	<b>Références</b> -

# REAMENAGEMENT DE LA RUE DU SIMPLON A BEX

# R8

RESEAU ROUTIER / BEX

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

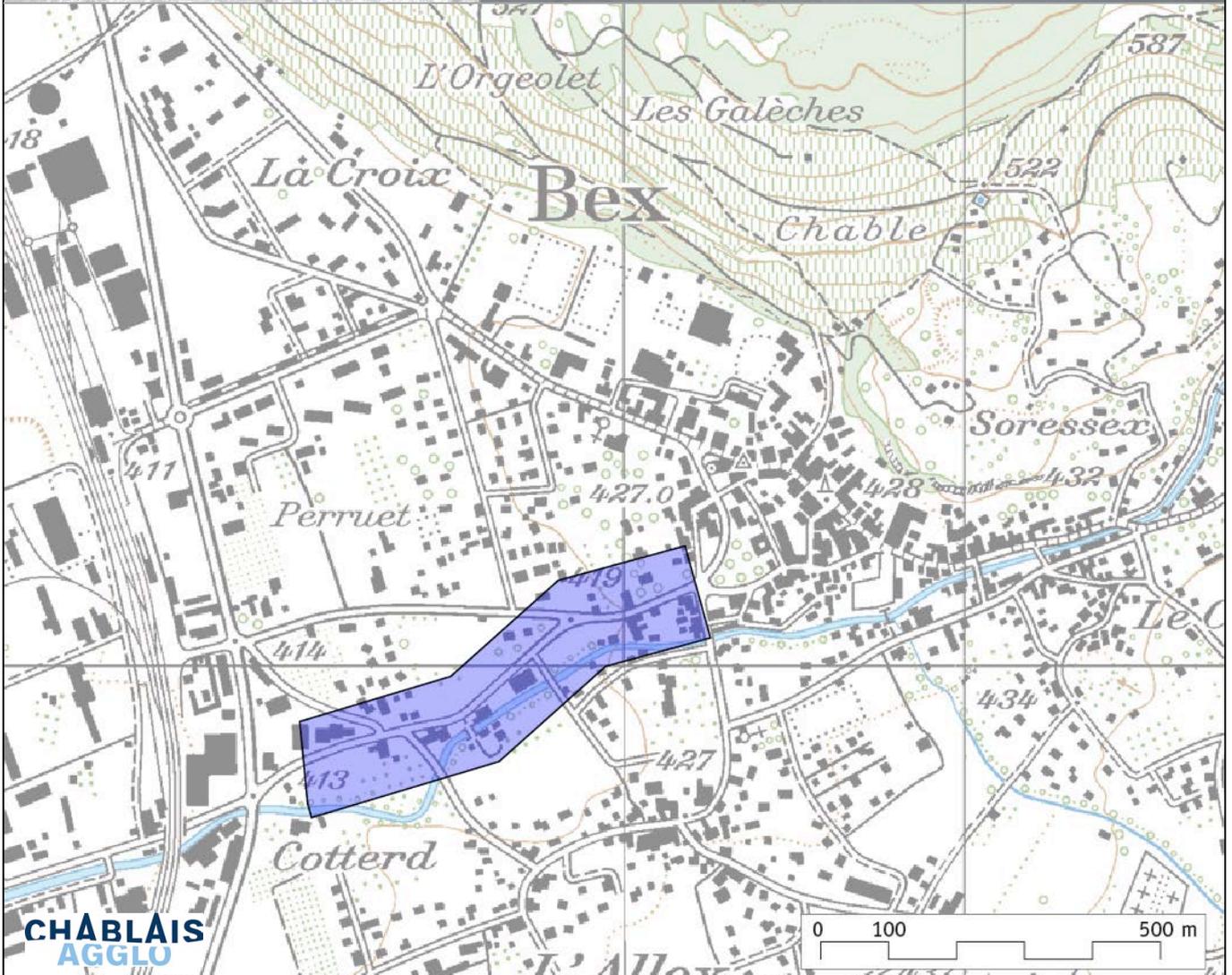
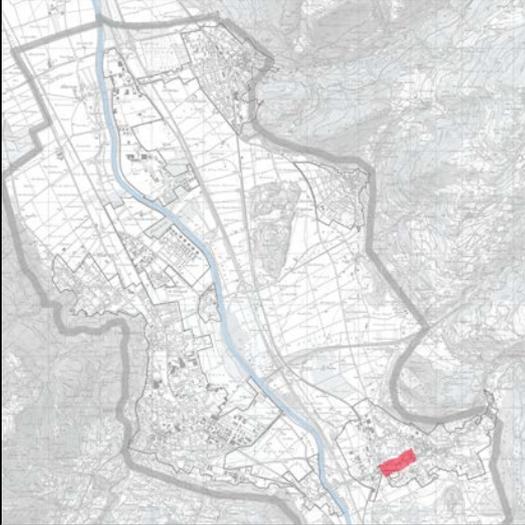
Bex

Commune(s) concernée(s)

Bex

Autre(s) instance(s) concernée(s)

SR Vaud



**REAMENAGEMENT DE LA RUE DU SIMPLON A BEX**

RESEAU ROUTIER / BEX

**R8****Etat actuel**

La rue du Simplon, entrée sud de la ville de Bex, traverse des secteurs urbanisés mixtes. C'est également la route d'accès à la route de Gryon permettant d'atteindre la station de Villars-sur-Ollon. Le trafic y est important compte tenu du site traversé (7'750 vhc./j. aujourd'hui, 10'400 vhc./j. en 2025 si les mesures proposées par le projet d'agglomération ne sont pas mises en service). La rue du Simplon n'est pas équipée de bandes cyclables.

**Objectifs**

Améliorer la sécurité et la convivialité de l'axe d'entrée sud de la ville pour tous les usagers, notamment les cyclistes et les piétons.  
Garantir le passage du trafic automobile à destination du centre, des villages situés en amont de Bex et de la station de Villars-sur-Ollon.  
Réduire les vitesses et les nuisances liées au trafic.

**Description**

Le projet prévoit le réaménagement complet de l'espace public de la rue tirant partie des espaces latéraux et intégrant les espaces privés à usage public. Le parti retenu consiste à mieux partager l'espace entre les différents usagers et entre les différents modes de transport afin de réduire la vitesse du trafic automobile et d'assurer la sécurité et le confort de tous les usagers. Le détail de l'aménagement reste à préciser.

**Opportunité**

Le projet d'agglomération vise à favoriser le développement de l'habitat et des activités dans les centres. Une amélioration de la qualité spatiale des espaces publics contribue à leur attractivité.  
Le projet d'agglomération vise également à améliorer la sécurité de tous les usagers et à favoriser le développement des mobilités douces. Le réaménagement proposé permet d'atteindre ces objectifs.

**Utilité**

CE1: améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces; favorise la circulation des transports publics routiers.  
CE2: renforce l'attractivité du centre-ville comme lieu d'habitat et de travail.  
CE3: améliore, par la réorganisation des circulations et la modération du trafic, la sécurité de tous les usagers.  
CE4: diminue le trafic et les vitesses sur cet axe, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

<b>TJM (max)</b>	2010: 7'750 vhc./j.	2025 estimé sans PA : 10'400 vhc./j.
<b>Coûts d'investissement</b>	Fr. 1'750'000.-	<b>Priorité</b> B (2019-2022)
<b>Mise en œuvre</b>		<b>Références</b>
Etat des réflexions :	Les premières réflexions visant à la requalification urbaine de cet axe ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.	-
Planning des études :	2012-2013: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2014: mise à l'enquête	
Avant-projet :	2014	
Début des travaux :	2015	
Mise en service :	2016	

# REAMENAGEMENT DE L'AVENUE DU SIMPLON A MONTHEY

# R9

## RESEAU ROUTIER / MONTHEY

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

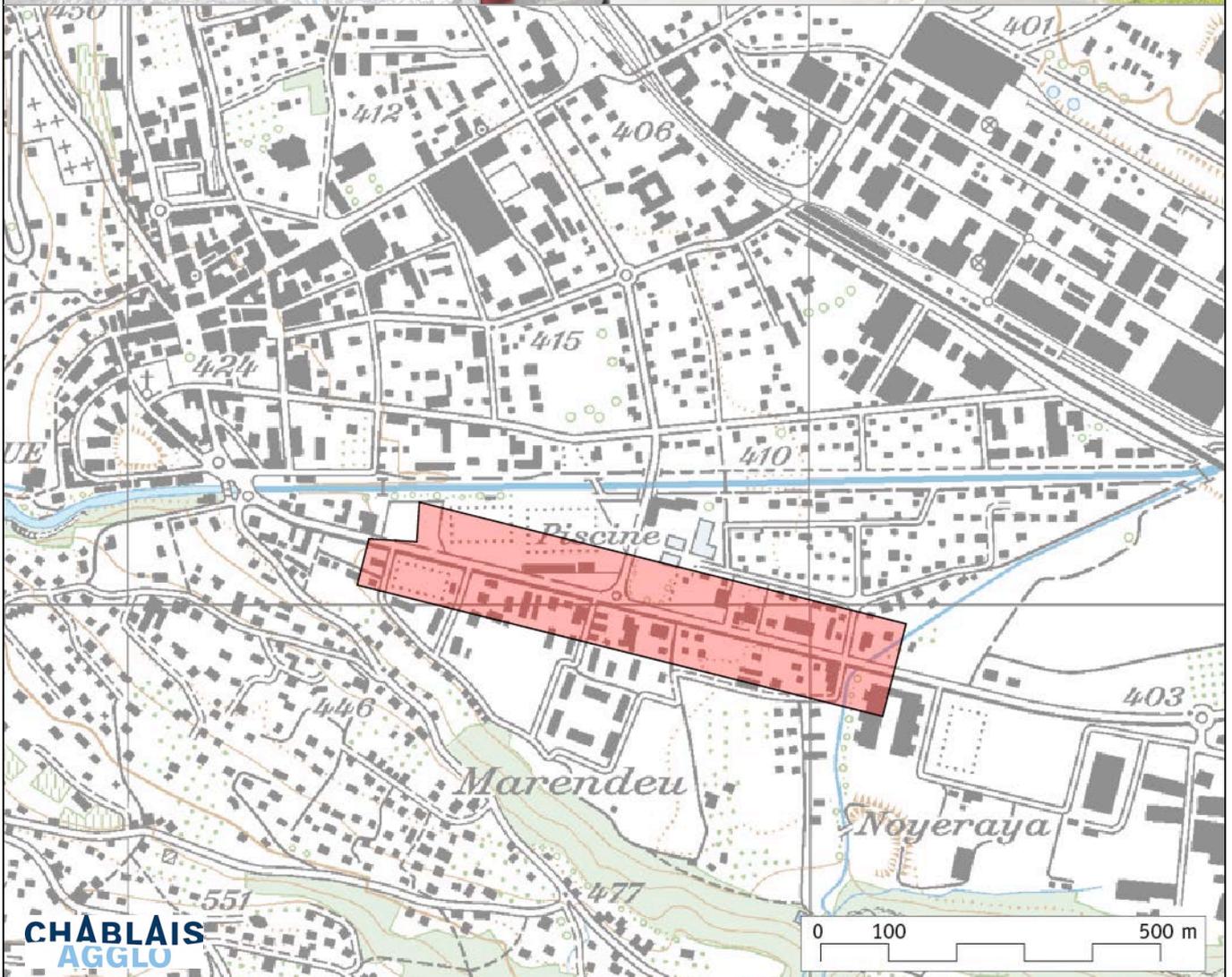
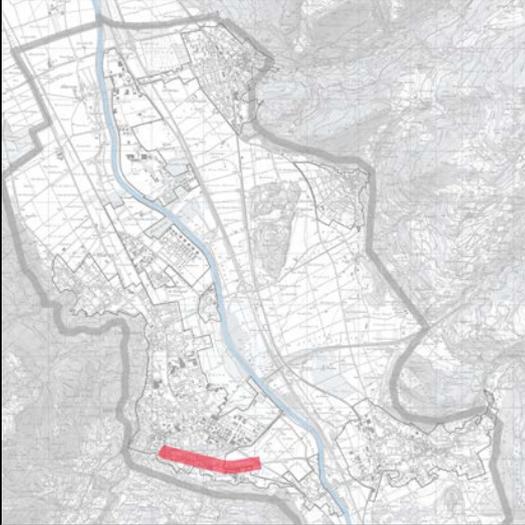
Monthey, SRCE Valais

Commune(s) concernée(s)

Monthey

Autre(s) instance(s) concernée(s)

-



**REAMENAGEMENT DE L'AVENUE DU SIMPLON A MONTHEY****R9****RESEAU ROUTIER / MONTHEY****Etat actuel**

L'avenue du Simplon est un des axes routiers les plus chargés de l'agglomération (19'300 vhc./j. aujourd'hui, 26'500 vhc./j. en 2025 si les mesures proposées par le projet d'agglomération ne sont pas mises en service). L'aménagement, aujourd'hui très routier, favorise les vitesses excessives au détriment de la sécurité des autres usagers. La perméabilité transversale de cet axe est mauvaise, notamment pour les piétons et les cyclistes. L'effet de coupure spatiale et fonctionnelle est important.

**Objectifs**

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

**Description**

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

**Opportunité**

Le projet d'agglomération du Chablais vise à favoriser le développement de l'habitat et des activités dans les centres. Le réaménagement des axes d'entrée en ville renforce le caractère urbain du centre-ville et contribue ainsi à en améliorer l'attractivité.  
 Le projet d'agglomération vise également à améliorer la sécurité de tous les usagers, à favoriser le développement des mobilités douces et à améliorer la circulation des transports publics. Le réaménagement proposé contribuera à atteindre ces objectifs.

**Utilité**

CE1: améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces; favorise la circulation des transports publics routiers.  
 CE2: renforce l'attractivité du centre-ville comme lieu d'habitat et de travail.  
 CE3: améliore la sécurité de tous les usagers.  
 CE4: diminue le trafic et les vitesses sur cet axe, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

<b>TJM (max)</b>	2009: 19'300 vhc./j.	2025 estimé sans PA : 26'500 vhc./j.
<b>Coûts d'investissement</b>	Fr. 7'200'000.-	<b>Priorité</b> A (2015-2018)
<b>Mise en œuvre</b>	<p>Etat des réflexions : Les premières réflexions visant à la requalification urbaine de cet axe ont été menées dans le cadre du concept général de la mobilité de la ville de Monthey (2011).</p> <p>Planning des études : 2013-2014: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2014: mise à l'enquête</p> <p>Avant-projet : 2014</p> <p>Début des travaux : 2015</p> <p>Mise en service : 2016</p>	<b>Références</b> Concept général de la mobilité de la Ville de Monthey (2011), principes d'aménagement des axes d'entrée en ville.

# REAMENAGEMENT DE L'AVENUE DE FRANCE A MONTHEY

# R10

## RESEAU ROUTIER / MONTHEY

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

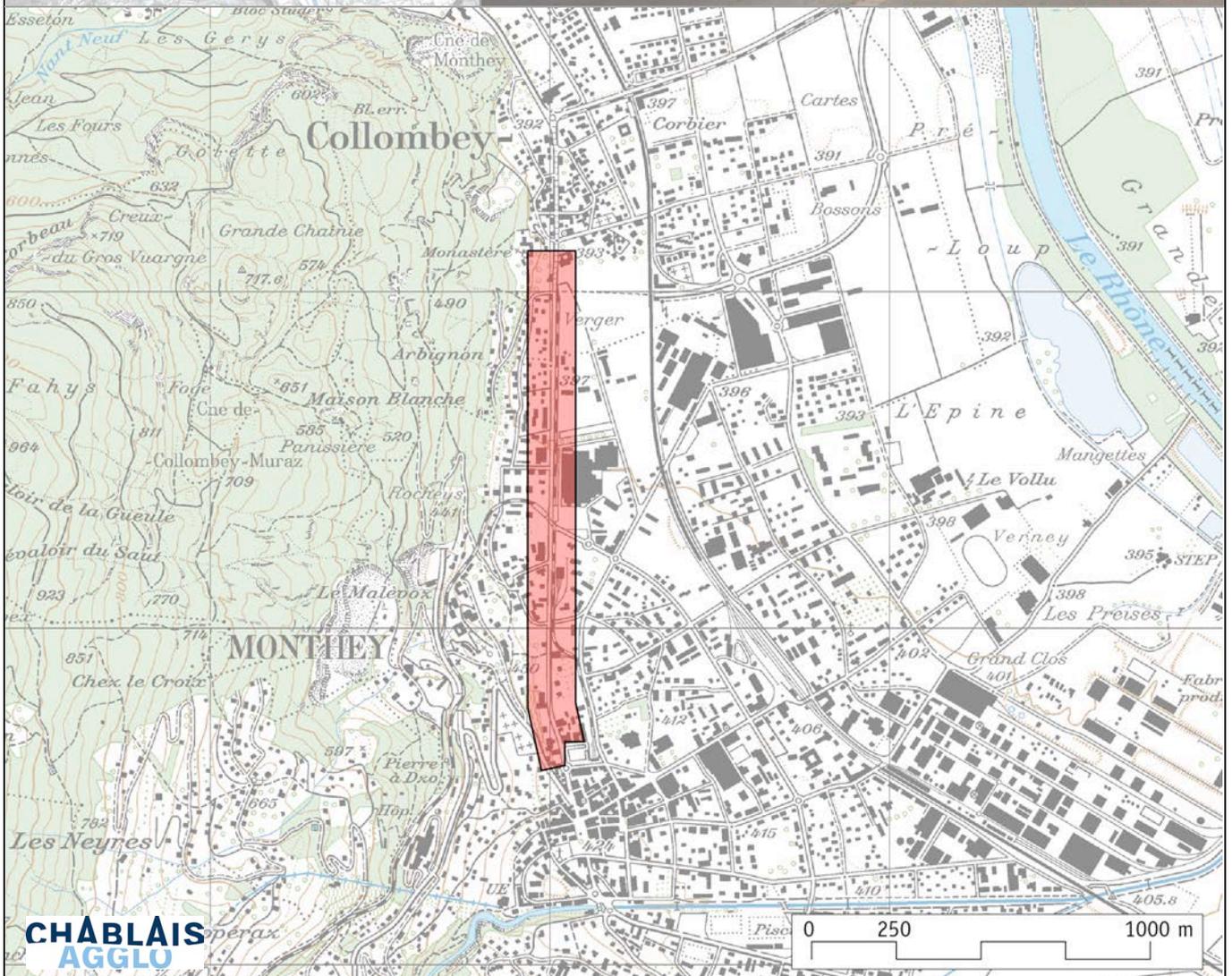
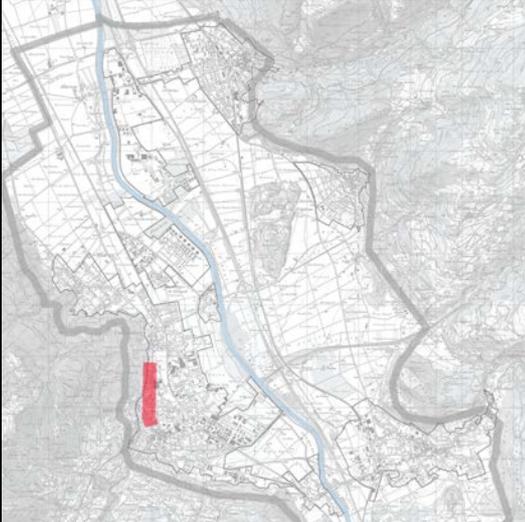
Monthey, SRCE Valais

Commune(s) concernée(s)

Monthey

Autre(s) instance(s) concernée(s)

-



**Etat actuel**

L'avenue de France est un des axes routiers les plus chargés de l'agglomération (15'500 vhc./j. aujourd'hui, plus de 21'000 vhc./j. en 2025 si les mesures proposées par le projet d'agglomération ne sont pas mises en service). L'aménagement, aujourd'hui très routier, favorise les vitesses excessives au détriment de la sécurité des autres usagers. La perméabilité transversale de cet axe est mauvaise, notamment pour les piétons et les cyclistes. L'effet de coupure spatiale et fonctionnelle est important.

**Objectifs**

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

**Description**

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

**Opportunité**

Le projet d'agglomération du Chablais vise à favoriser le développement de l'habitat et des activités dans les centres. Le réaménagement des axes d'entrée en ville renforce le caractère urbain du centre-ville et contribue ainsi à en améliorer l'attractivité.  
 Le projet d'agglomération vise également à améliorer la sécurité de tous les usagers, à favoriser le développement des mobilités douces et à améliorer la circulation des transports publics. Le réaménagement proposé contribuera à atteindre ces objectifs.

**Utilité**

CE1: améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces; favorise la circulation des transports publics routiers.  
 CE2: renforce l'attractivité du centre-ville comme lieu d'habitat et de travail.  
 CE3: améliore la sécurité de tous les usagers.  
 CE4: diminue le trafic et les vitesses sur cet axe, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

<b>TJM (max)</b>	2009: 15'500 vhc./j.	2025 estimé sans PA : 21'300 vhc./j.
<b>Coûts d'investissement</b>	Fr. 7'860'000.-	<b>Priorité</b> A (2015-2018)
<b>Mise en œuvre</b>	<p>Etat des réflexions : Les premières réflexions visant à la requalification urbaine de cet axe ont été menées dans le cadre du concept général de la mobilité de la ville de Monthey (2011).</p> <p>Planning des études : 2014-2015: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet                  2015: mise à l'enquête</p> <p>Avant-projet : 2015                  Début des travaux : 2017                  Mise en service : 2018</p>	<b>Références</b> Concept général de la mobilité de la Ville de Monthey (2011), principes d'aménagement des axes d'entrée en ville.

# REAMENAGEMENT DE LA ROUTE CANTONALE EN TRAVERSEE DE MASSONGEX

# R11

RESEAU ROUTIER / MASSONGEX

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

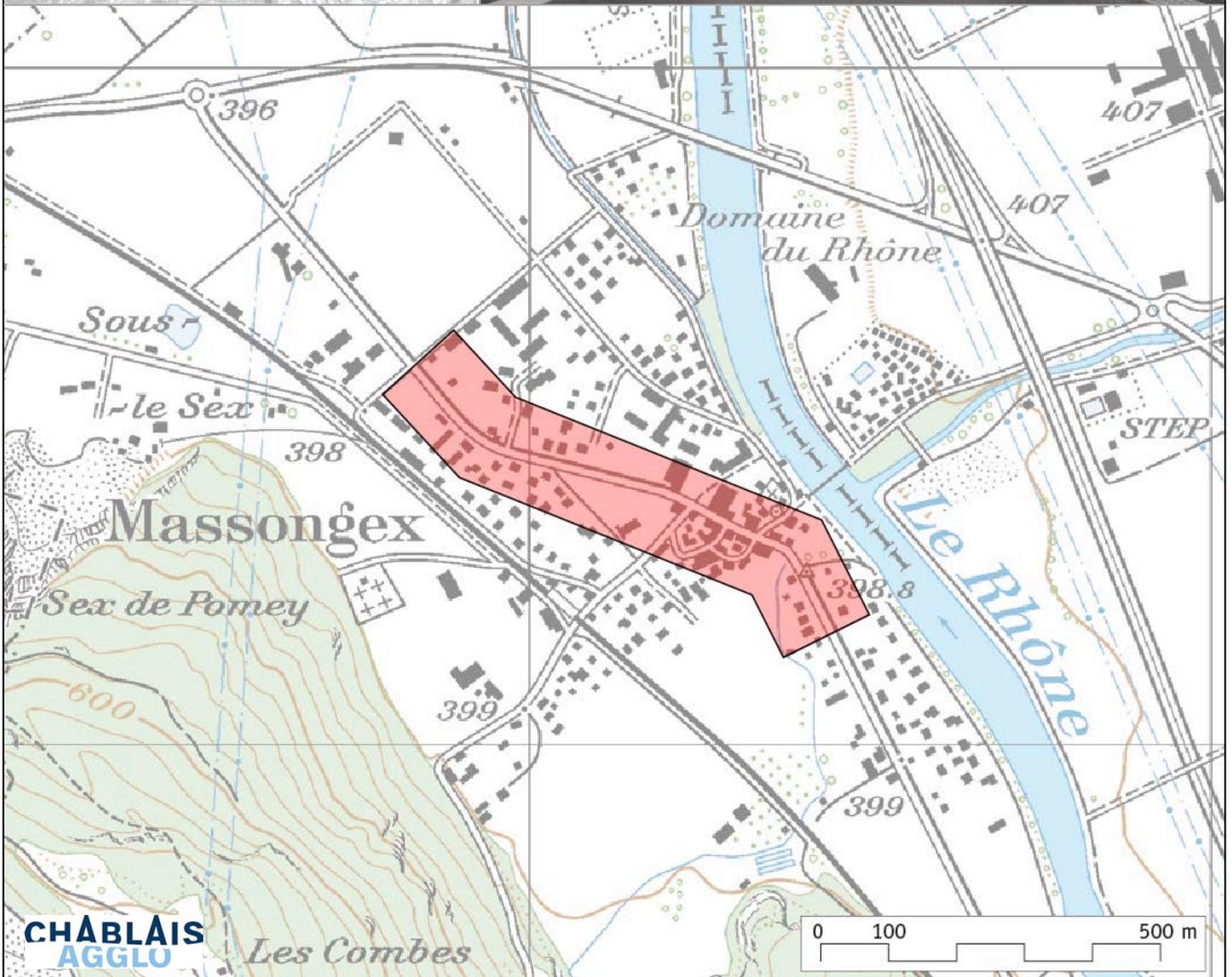
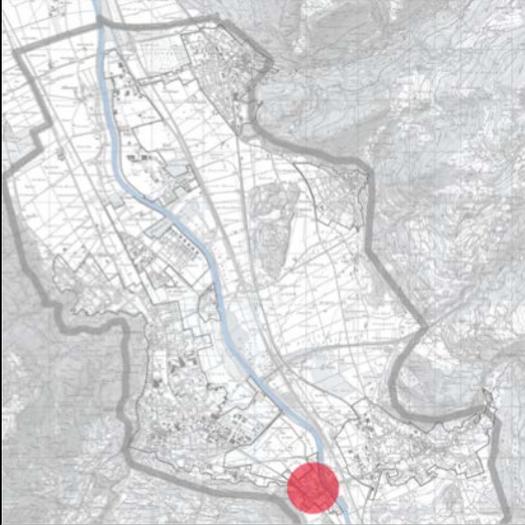
SRCE Valais

Commune(s) concernée(s)

Massongex

Autre(s) instance(s) concernée(s)

-



**Etat actuel**

La route cantonale en traversée du village a été partiellement réaménagée et sécurisée il y a une dizaine d'année (date à préciser). Un trafic de transit significatif (7'300 vhc./j. aujourd'hui, 10'100 vhc./j. en 2025 si les mesures proposées par le projet d'agglomération ne sont pas mises en service) continue cependant à utiliser cet axe au lieu de l'autoroute.

**Objectifs**

Reporter une partie du trafic de transit sur l'autoroute.  
 Améliorer la sécurité dans la traversée du village.  
 Améliorer le confort des cyclistes et des piétons.  
 Réduire les vitesses et les nuisances liées au trafic.

**Description**

A l'intérieur du village, la route cantonale est réaménagée. Du point de vue urbain, elle est "intégrée" à l'espace public signifiant à l'automobiliste qu'il est "invité" à traverser le village tranquillement en respectant les habitants et les autres usagers du site. L'espace réservé aux automobilistes est réduit au profit des piétons et des deux-roues. Le fonctionnement de la route cantonale du point de vue de sa capacité est toutefois garanti. Le détail de l'aménagement doit encore être précisé.

**Opportunité**

Le projet d'agglomération du Chablais vise à favoriser le développement de l'habitat et des activités dans les centres et dans les villages existants. Une amélioration de la qualité spatiale des espaces publics contribue à leur attractivité. Le projet d'agglomération vise également à améliorer la sécurité de tous les usagers et à favoriser le développement des mobilités douces. Le réaménagement proposé contribuera à atteindre ces objectifs. La diminution du trafic de transit, reporté sur l'autoroute, va également dans le sens des objectifs du projet d'agglomération.

**Utilité**

CE1: améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces.  
 CE2: renforce l'attractivité du centre-village comme lieu d'habitat et de travail; diminue la césure provoquée par la route cantonale.  
 CE3: améliore, par la réorganisation des circulations et la modération du trafic, la sécurité de tous les usagers.  
 CE4: diminue le trafic et les vitesses sur cet axe, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

<b>TJM (max)</b>	2009: 7'300 vhc./j.	2025 estimé sans PA : 10'100 vhc./j.
<b>Coûts d'investissement</b>	Fr. 1'890'000.-	<b>Priorité</b> A (2015-2018)
<b>Mise en œuvre</b>	<p>Etat des réflexions : Les premières réflexions visant à la requalification et à la sécurisation de cet axe ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.</p> <p>Planning des études : 2014-2015: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet                  2016: mise à l'enquête</p> <p>Avant-projet : 2016                  Début des travaux : 2017                  Mise en service : 2018</p>	<b>Références</b> -

# REAMENAGEMENT DE LA ROUTE DU GRAND-SAINT-BERNARD A BEX

# R12

RESEAU ROUTIER / BEX

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

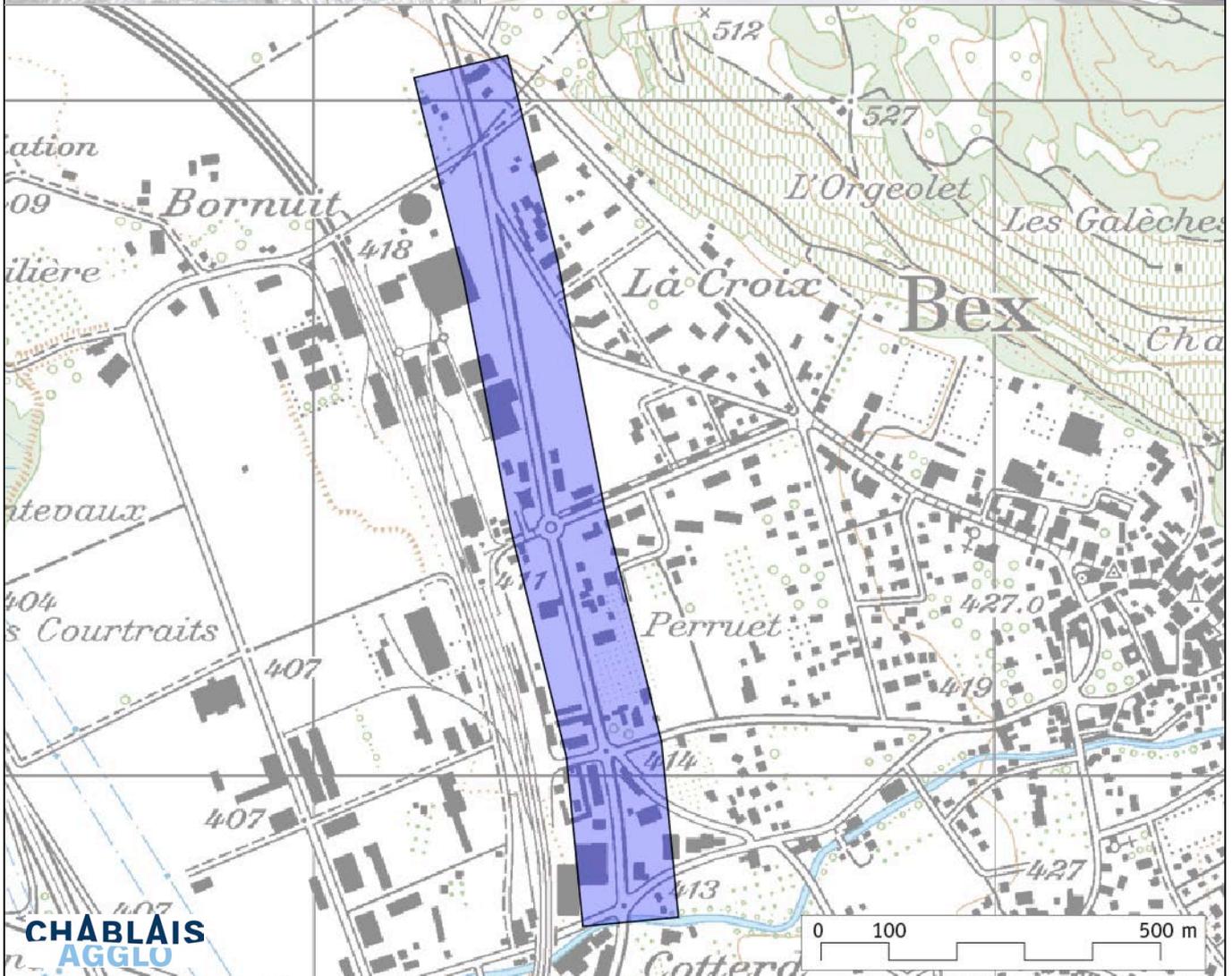
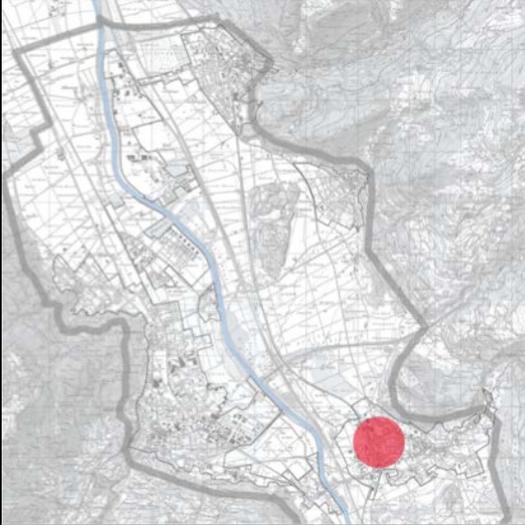
Bex

Commune(s) concernée(s)

Bex

Autre(s) instance(s) concernée(s)

SR Vaud



**Etat actuel**

La route cantonale du Grand-Saint-Bernard sépare le centre-ville des secteurs d'urbanisation situés autour de la gare. Son aménagement, favorisant le trafic de transit, crée une coupure importante dans le milieu urbain. Les traversées piétonnes sont difficiles. Le tracé rectiligne de la route du Grand-Saint-Bernard incite à des vitesses trop élevées compte tenu du milieu traversé.

**Objectifs**

Améliorer la sécurité de tous les usagers.  
Réduire les vitesses et les nuisances liées au trafic.  
Améliorer le confort des cyclistes et des piétons.  
Reporter une partie du trafic de transit sur l'autoroute.

**Description**

A l'intérieur du village, la route cantonale est réaménagée. Du point de vue urbain, elle est "intégrée" à l'espace public signifiant à l'automobiliste qu'il est "invité" à traverser 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. Le détail de l'aménagement doit encore être précisé en relation, notamment, avec le nouveau pôle de développement prioritaire.

**Opportunité**

Le projet d'agglomération du Chablais vise à favoriser le développement de l'habitat et des activités dans les centres. Une amélioration de la qualité spatiale des espaces publics contribue à leur attractivité.  
Le projet d'agglomération vise également à améliorer la sécurité de tous les usagers et à favoriser le développement des mobilités douces. Le réaménagement proposé contribuera à atteindre ces objectifs.  
La diminution du trafic de transit, reporté sur l'autoroute, va également dans le sens des objectifs du projet d'agglomération.

**Utilité**

CE1: améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces; favorise la circulation des transports publics routiers.  
CE2: renforce l'attractivité du secteur, situé à proximité de la gare et du centre-ville de Bex, comme lieu d'habitat et de travail; diminue la césure provoquée par la route cantonale.  
CE3: améliore, par la réorganisation des circulations et la modération du trafic, la sécurité de tous les usagers.  
CE4: diminue le trafic et les vitesses, et réduit ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

<b>TJM (max)</b>	2010: 6'400 vhc./j.	2025 estimé sans PA : 8'600 vhc./j.
<b>Coûts d'investissement</b>	Fr. 1'150'000.-	<b>Priorité</b> B (2019-2022)
<b>Mise en œuvre</b>	<p>Etat des réflexions : Les premières réflexions visant à la requalification et à la sécurisation de cet axe ont été menées dans le cadre du schéma directeur du site stratégique de développement de Bex (2011).</p> <p>Planning des études : 2013-2014: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2015: mise à l'enquête</p> <p>Avant-projet : 2014 Début des travaux : 2016 Mise en service : 2017</p>	<b>Références</b> Schéma directeur du site stratégique de développement de Bex (2011).

# REAMENAGEMENT DE LA ROUTE CANTONALE EN TRAVERSEE DE COLLOMBEY-VILLAGE

# R13

RESEAU ROUTIER / COLLOMBEY-MURAZ

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

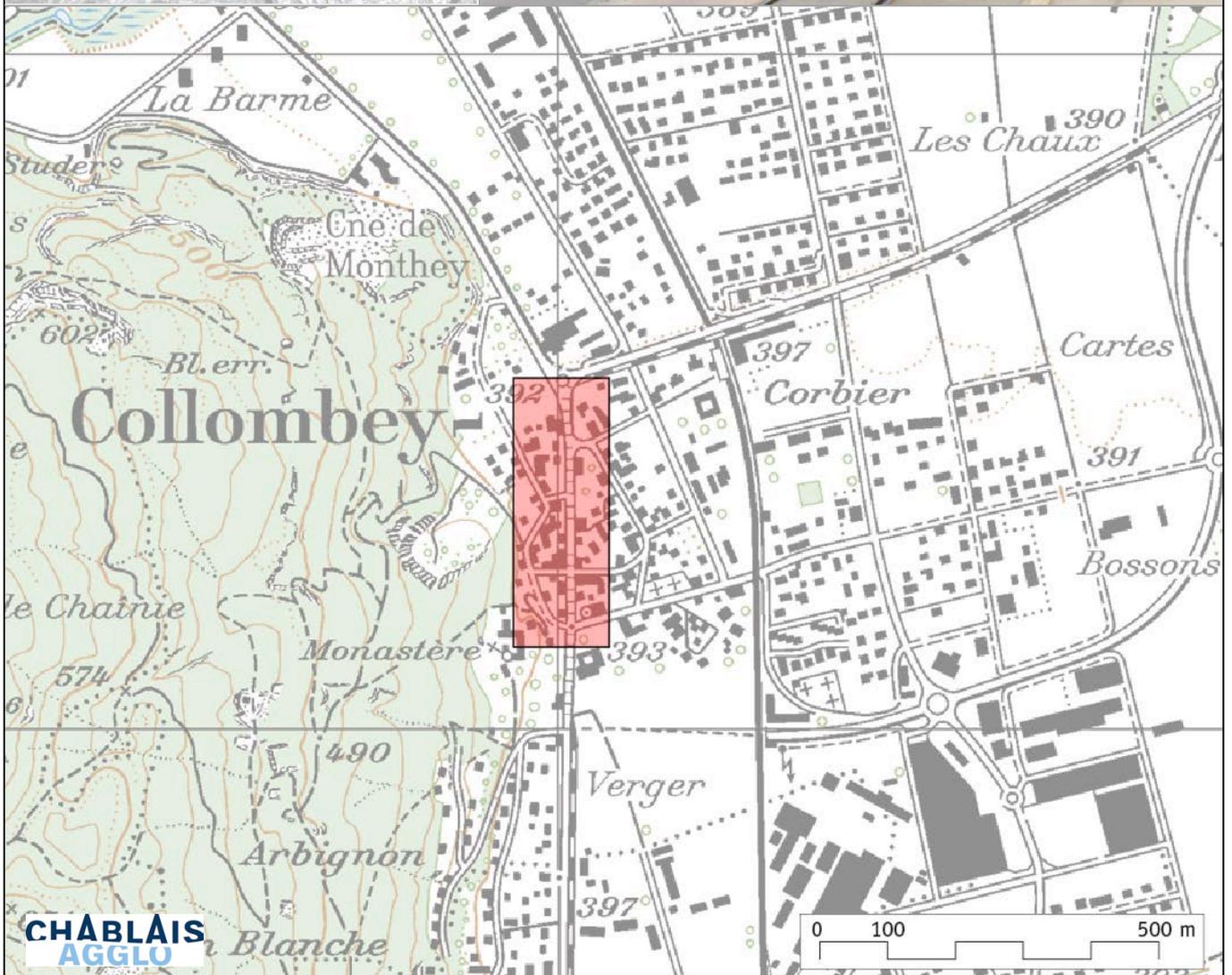
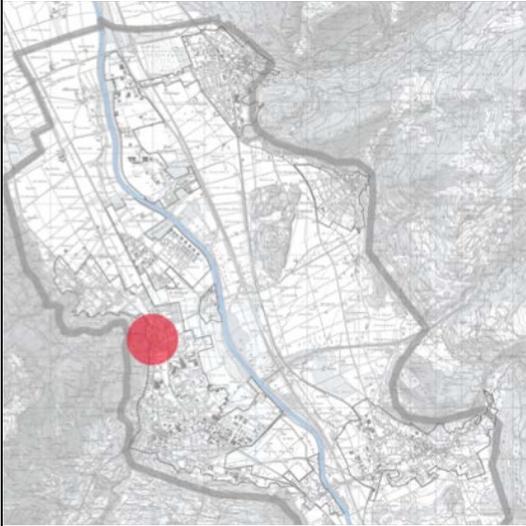
SRCE Valais

Commune(s) concernée(s)

Collombey-Muraz

Autre(s) instance(s) concernée(s)

-



**REAMENAGEMENT DE LA ROUTE CANTONALE EN TRAVERSEE DE COLLOMBEY-VILLAGE****R13**

RESEAU ROUTIER / COLLOMBEY-MURAZ

**Etat actuel**

La ligne de chemin de fer AOMC longe la route cantonale sur toute la traversée du village. Dans son secteur central, elle est intégrée à la route, en site banal, longeant le trottoir est. Pour croiser un véhicule lourd, le trafic circule sur les voies. Le trafic traversant quotidiennement le village est très important (13'800 vhc./j. aujourd'hui, près de 19'000 vhc./j. en 2025 si les mesures proposées par le projet d'agglomération ne sont pas mises en service). La sécurité perçue des deux-roues est mauvaise ce qui incite de nombreux cyclistes à circuler sur les trottoirs.

**Objectifs**

Améliorer la sécurité de tous les usagers.  
 Réduire les vitesses et les nuisances sonores.  
 Profiter du déplacement de la ligne AOMC pour améliorer le confort des cyclistes et des piétons.  
 Assurer une circulation fluide et prioritaire des transports publics routiers.  
 Reporter une partie du trafic de transit sur l'autoroute.

**Description**

A l'intérieur du village, la route cantonale est réaménagée. Du point de vue urbain, elle est "intégrée" à l'espace public signifiant à l'automobiliste qu'il est "invité" à traverser le village tranquillement en respectant les habitants et les autres usagers du site. L'espace libéré par l'AOMC est mis à profit pour améliorer la circulation des transports publics routiers et le confort et la sécurité des piétons et des deux-roues.

**Opportunité**

Le projet d'agglomération du Chablais vise à favoriser le développement de l'habitat et des activités dans les centres et dans les villages existants. Une amélioration de la qualité spatiale des espaces publics contribue à leur attractivité.  
 Le projet d'agglomération vise également à améliorer la sécurité de tous les usagers et à favoriser le développement des mobilités douces. Le réaménagement proposé contribuera à atteindre ces objectifs.  
 La diminution du trafic de transit, reporté sur l'autoroute, va également dans le sens des objectifs du projet d'agglomération.

**Utilité**

CE1: améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces; favorise la circulation des transports publics routiers.  
 CE2: renforce l'attractivité du centre-village comme lieu d'habitat et de travail; diminue la césure provoquée par la route cantonale.  
 CE3: améliore, par la réorganisation des circulations et la modération du trafic, la sécurité de tous les usagers.  
 CE4: diminue le trafic et les vitesses, et réduit ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

<b>TJM (max)</b>	2009: 13'800 vhc./j.	2025 estimé sans PA : 18'900 vhc./j.
------------------	----------------------	--------------------------------------

<b>Coûts d'investissement</b>	Fr. 2'100'000.-	<b>Priorité</b>	A (2015-2018)
-------------------------------	-----------------	-----------------	---------------

<b>Mise en œuvre</b>	<b>Références</b>
Etat des réflexions :	Les premières réflexions visant à la requalification urbaine de cet axe ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.
Planning des études :	2015-2016: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet
Avant-projet :	2016: mise à l'enquête
Début des travaux :	2017
Mise en service :	2018

# REAMENAGEMENT DE LA ROUTE CANTONALE EN TRAVERSEE DE MURAZ

# R14

RESEAU ROUTIER / COLLOMBEY-MURAZ

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

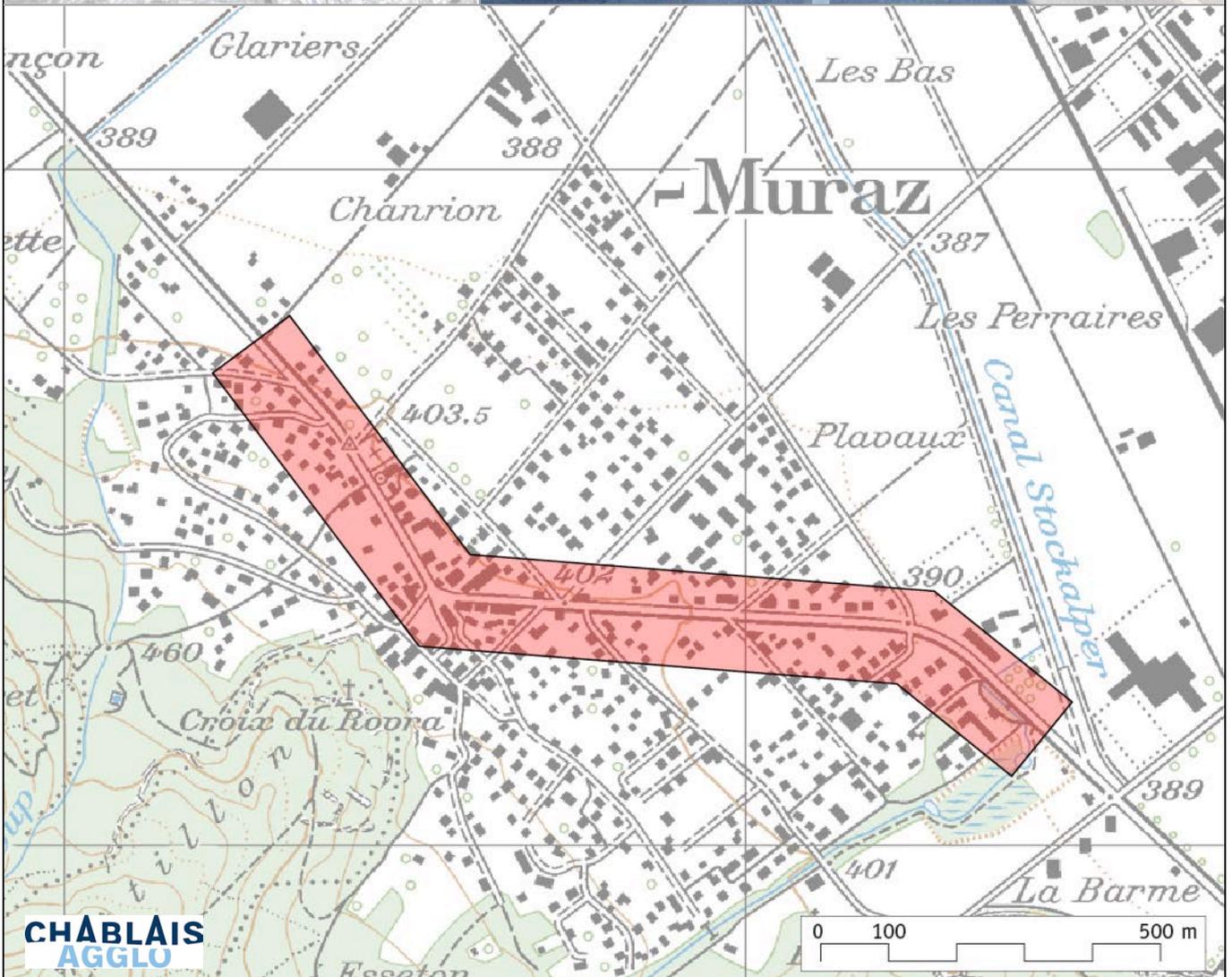
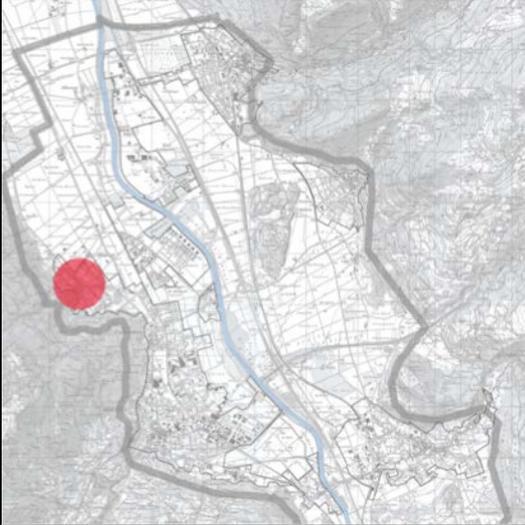
SRCE Valais

Commune(s) concernée(s)

Collombey-Muraz

Autre(s) instance(s) concernée(s)

-



**REAMENAGEMENT DE LA ROUTE CANTONALE EN TRAVERSEE DE MURAZ****R14**

RESEAU ROUTIER / COLLOMBEY-MURAZ

**Etat actuel**

La route cantonale sépare le centre du village des zones résidentielles situées au bas du village. Son aménagement, favorisant le trafic de transit, et l'importance du trafic (8'500 vhc./j. aujourd'hui, près de 12'000 vhc./j. en 2025 si les mesures proposées par le projet d'agglomération ne sont pas mises en service) créent une coupure importante et incitent à des vitesses élevées. Dans le secteur central de la traversée, les trottoirs sont ponctuellement étroits et la route n'est pas équipée de bandes cyclables.

**Objectifs**

Améliorer la sécurité de tous les usagers.  
Réduire les vitesses et les nuisances sonores.  
Améliorer le confort des cyclistes et des piétons.  
Reporter une partie du trafic de transit sur l'autoroute.

**Description**

A l'intérieur du village, la route cantonale est réaménagée. Du point de vue urbain, elle est "intégrée" à l'espace public signifiant à l'automobiliste qu'il est "invité" à traverser le village tranquillement en respectant les habitants et les autres usagers du site. L'espace réservé aux automobilistes est réduit au profit des piétons et des deux-roues. Le fonctionnement de la route cantonale du point de vue de sa capacité est toutefois garanti. Le détail de l'aménagement doit encore être précisé.

**Opportunité**

Le projet d'agglomération du Chablais vise à favoriser le développement de l'habitat et des activités dans les centres et dans les villages existants. Une amélioration de la qualité spatiale des espaces publics contribue à leur attractivité.  
Le projet d'agglomération vise également à améliorer la sécurité de tous les usagers et à favoriser le développement des mobilités douces. Le réaménagement proposé contribuera à atteindre ces objectifs.  
La diminution du trafic de transit, reporté sur l'autoroute, va également dans le sens des objectifs du projet d'agglomération.

**Utilité**

CE1: améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces; favorise la circulation des transports publics routiers.  
CE2: renforce l'attractivité du centre-village comme lieu d'habitat et de travail; diminue la césure provoquée par la route cantonale.  
CE3: améliore, par la réorganisation des circulations et la modération du trafic, la sécurité de tous les usagers.  
CE4: diminue le trafic et les vitesses, et réduit ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

**TJM (max)** 2009: 8'500 vhc./j. 2025 estimé sans PA : 11'700 vhc./j.

**Coûts d'investissement** Fr. 1'800'000.- **Priorité** A (2015-2018)

**Mise en œuvre**

Etat des réflexions : Les premières réflexions visant à la requalification urbaine de cet axe ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.  
Planning des études : 2013-2014: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet  
2015: mise à l'enquête  
Avant-projet : 2014  
Début des travaux : 2016  
Mise en service : 2017

**Références**

-

# REAMENAGEMENT DE LA ROUTE CANTONALE EN TRAVERSEE D'OLLON

# R15

RESEAU ROUTIER / OLLON

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

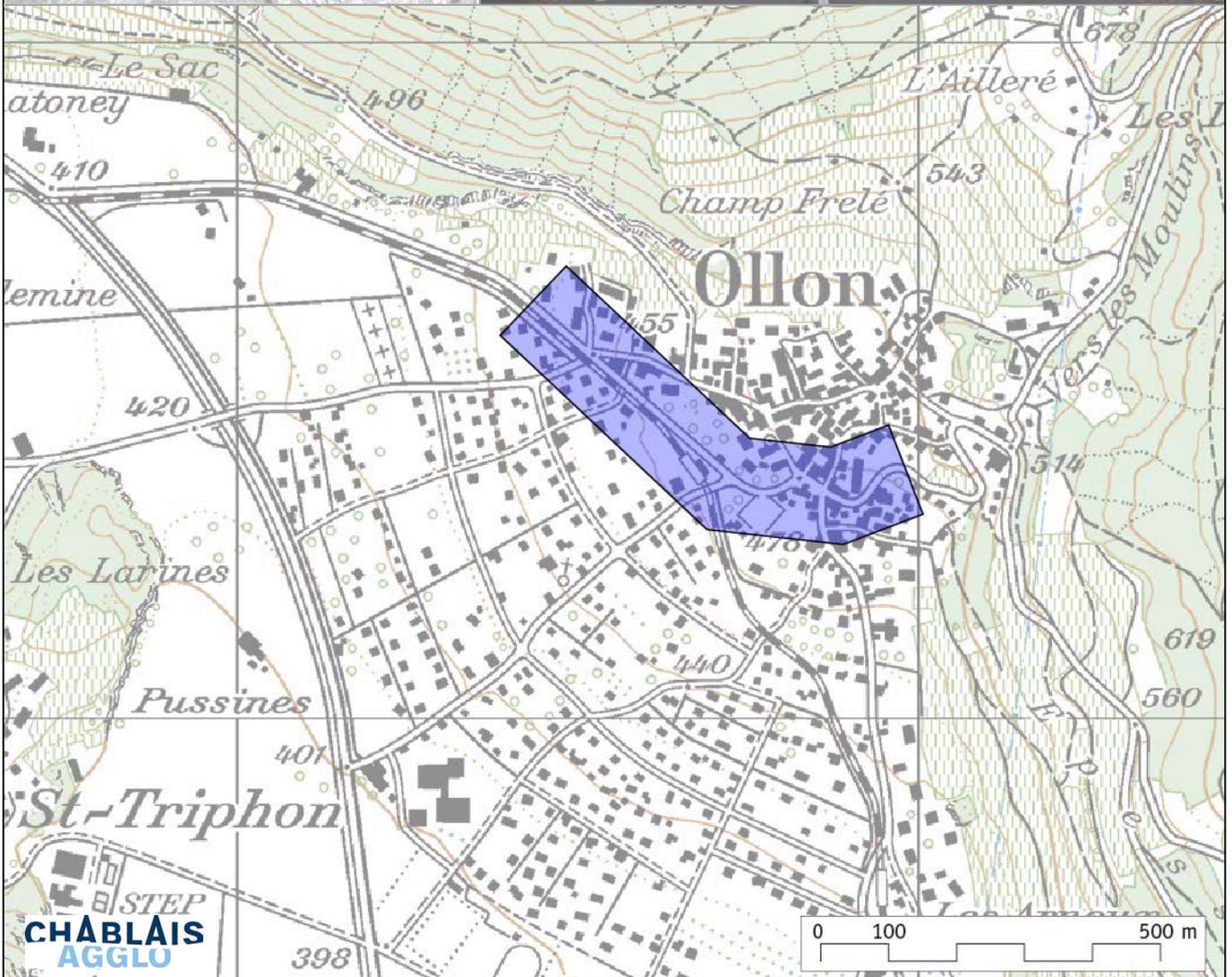
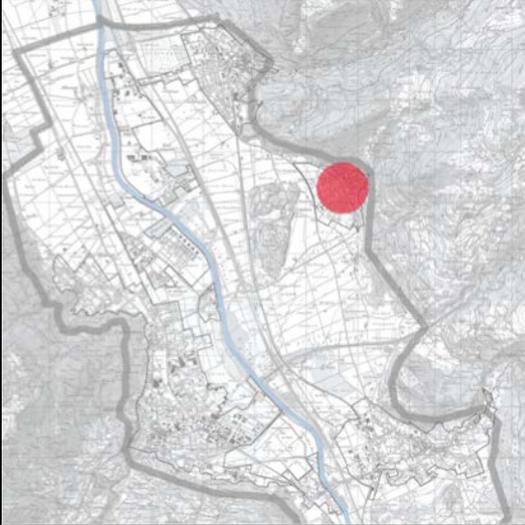
Ollon

Commune(s) concernée(s)

Ollon

Autre(s) instance(s) concernée(s)

SR Vaud



**Etat actuel**

La route cantonale sépare le village de la gare, des zones résidentielles et des équipements situés au bas du coeur historique d'Ollon. Le problème principal sur la route cantonale RC719b, traversée quotidiennement par plus de 6'000 vhc./j. (8'100 vhc./jour en 2025 si les mesures proposées par le projet d'agglomération ne sont pas mises en service), est la vitesse pratiquée par les véhicules et, partant, la sécurité des piétons.

**Objectifs**

Améliorer la sécurité de tous les usagers.  
Réduire les vitesses et les nuisances sonores.  
Améliorer le confort des cyclistes et des piétons.

**Description**

La route cantonale est réaménagée et modérée. La gare et l'entrée du village historique sont "intégrées" 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. Un accent particulier est mis sur le secteur de la gare et à l'entrée nord du village. Le détail de l'aménagement doit encore être précisé.

**Opportunité**

Le projet d'agglomération du Chablais vise à favoriser le développement de l'habitat et des activités dans les centres et dans les villages existants. Une amélioration de la qualité spatiale des espaces publics contribue à leur attractivité.  
Le projet d'agglomération vise également à améliorer la sécurité de tous les usagers et à favoriser le développement des mobilités douces. Le réaménagement proposé contribuera à atteindre ces objectifs.

**Utilité**

CE1: améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces; favorise la circulation des transports publics routiers.  
CE2: renforce l'attractivité du centre-village comme lieu d'habitat et de travail; diminue la césure provoquée par la route cantonale.  
CE3: améliore, par la réorganisation des circulations et la modération du trafic, la sécurité de tous les usagers.  
CE4: diminue le trafic et les vitesses, et réduit ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

<b>TJM (max)</b>	2010: 6'050 vhc./j.	2025 estimé sans PA : 8'100 vhc./j.
<b>Coûts d'investissement</b>	Fr. 1'750'000.-	<b>Priorité</b> B (2019-2022)
<b>Mise en œuvre</b>	<p>Etat des réflexions : Les premières réflexions visant à la requalification urbaine de cet axe ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.</p> <p>Planning des études : 2013-2014: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2015: mise à l'enquête</p> <p>Avant-projet : 2014</p> <p>Début des travaux : 2016</p> <p>Mise en service : 2017</p>	<b>Références</b> -

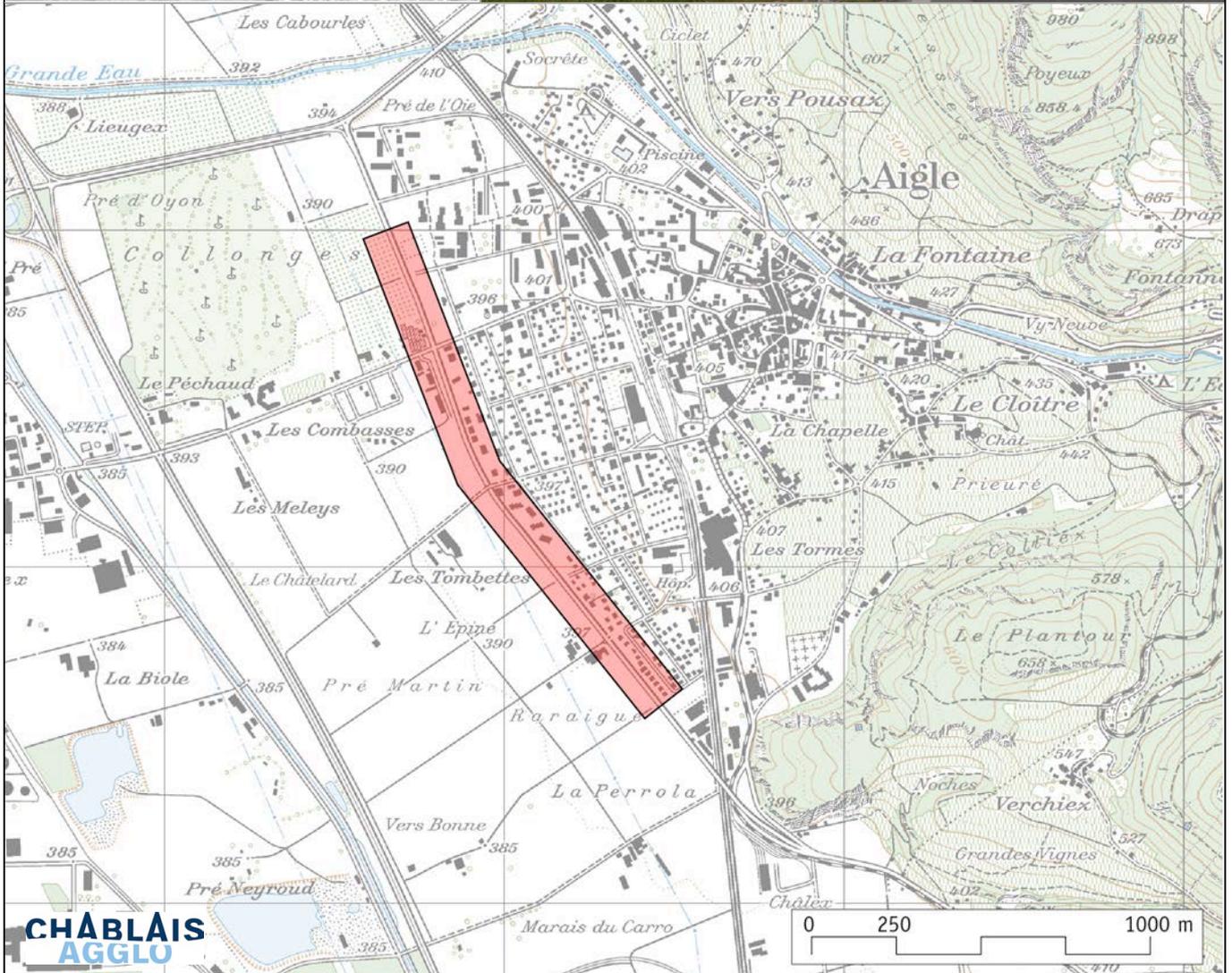
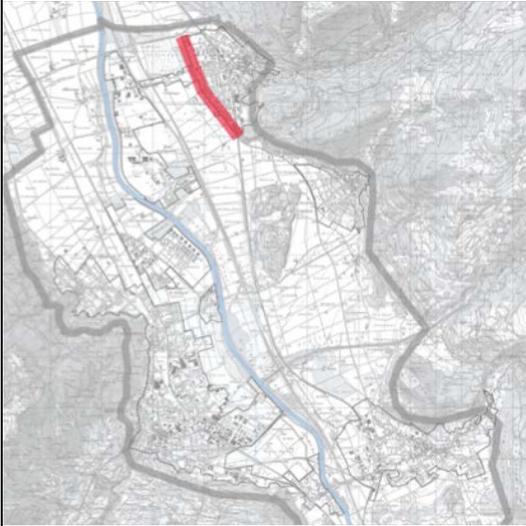
# REAMENAGEMENT DE LA ROUTE CANTONALE EN BORDURE DE LA ZONE URBANISEE D'AIGLE

# R16

RESEAU ROUTIER / AIGLE

Instance(s) responsable(s)  
Chablais Agglo  
Maître(s) d'ouvrage  
SR Vaud

Commune(s) concernée(s)  
Aigle  
Autre(s) instance(s) concernée(s)  
-



**REAMENAGEMENT DE LA ROUTE CANTONALE EN BORDURE DE LA ZONE URBANISEE D'AIGLE****R16**

RESEAU ROUTIER / AIGLE

**Etat actuel**

La RC780a, limitée à 80 km/h, borde la zone urbanisée d'Aigle favorisant le trafic de transit sur un axe parallèle à l'autoroute A9. Cette infrastructure routière n'offre qu'un accès vers la ville d'Aigle. La plupart des habitants du secteur voient de ce fait leurs trajets sensiblement rallongés. La perméabilité de la route, pour les piétons et pour les cyclistes, est également très mauvaise. Le trafic journalier moyen se situe aujourd'hui à près de 10'000 véhicules par jour.

**Objectifs**

Contribuer à une meilleure desserte de la ville en évitant les détours par le centre-ville.  
Améliorer la sécurité de tous les usagers et renforcer la perméabilité transversale de l'axe.

**Description**

Trois nouveaux accès sont aménagés sur cet axe de manière à améliorer sa perméabilité et à réduire le trafic de transit à travers le centre-ville. La vitesse légale pourrait être localement réduite. Le détail de l'aménagement doit encore être précisé.

**Opportunité**

La proposition de réorganiser les circulations en intégrant la route cantonale bordant la commune au réseau de distribution du trafic dans les quartiers permet de réduire le trafic dans le centre-ville et contribue ainsi à en améliorer l'attractivité. Le projet d'agglomération vise également à améliorer la sécurité de tous les usagers et à favoriser le développement des mobilités douces. Le réaménagement proposé contribuera à atteindre ces objectifs.

**Utilité**

CE1: améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces; réduit le trafic au centre-ville par une meilleure distribution du trafic d'accessibilité.  
CE2: renforce l'attractivité du centre-ville comme lieu d'habitat et de travail; diminue la césure provoquée par la route cantonale.  
CE3: améliore la sécurité de tous les usagers.  
CE4: diminue le trafic et les vitesses, et réduit ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

**TJM (max)** 2010: 9'700 vhc./j. 2025 estimé sans PA : 13'100 vhc./j.

**Coûts d'investissement** Fr. 3'000'000.- **Priorité** A (2015-2018)

**Mise en œuvre**

Etat des réflexions : Les premières réflexions visant au réaménagement de cet axe ont été menées dans le cadre concept multimodal de déplacements à l'échelle de la ville d'Aigle (2010).  
Planning des études : 2014-2015: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet  
2016: mise à l'enquête  
Avant-projet : 2016  
Début des travaux : 2017  
Mise en service : 2018

**Références**

Proposition d'un concept multimodal de déplacements à l'échelle de la ville d'Aigle, Transitec, juin 2010.

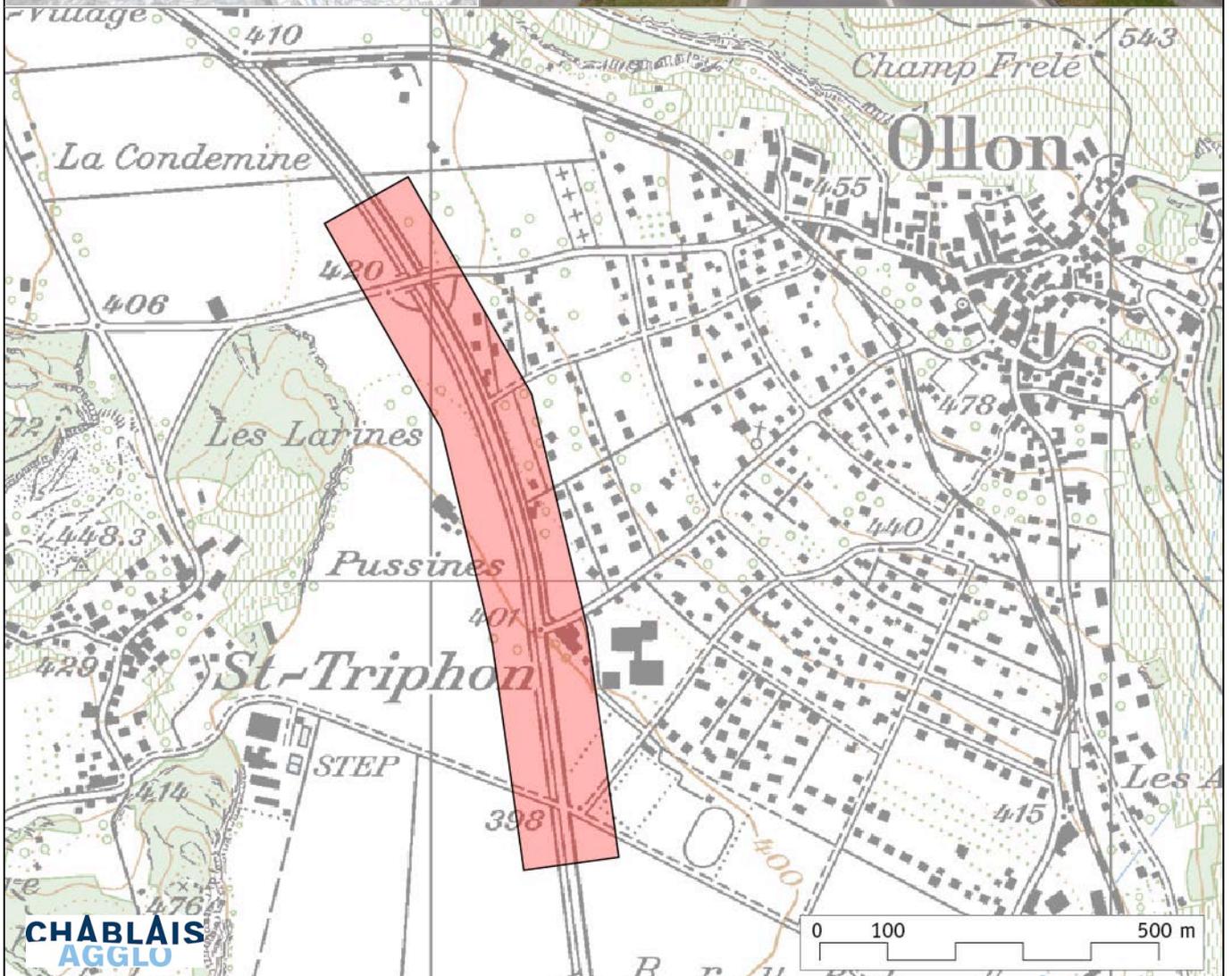
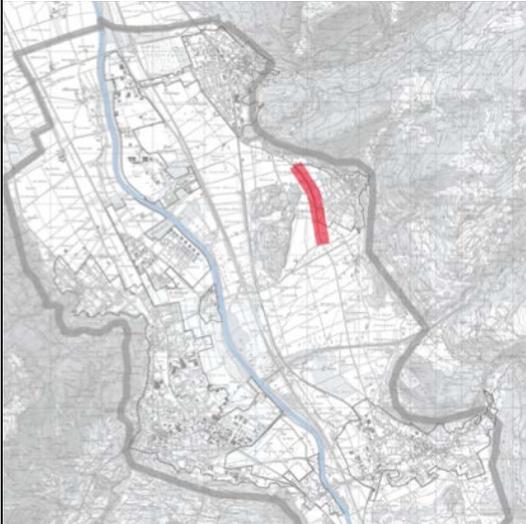
**REAMENAGEMENT DE LA ROUTE CANTONALE EN BORDURE DE LA ZONE URBANISEE D'OLLON**

**R17**

RESEAU ROUTIER / OLLON

Instance(s) responsable(s)  
Chablais Agglo  
Maître(s) d'ouvrage  
SR Vaud

Commune(s) concernée(s)  
Ollon  
Autre(s) instance(s) concernée(s)  
-



**REAMENAGEMENT DE LA ROUTE CANTONALE EN BORDURE DE LA ZONE URBANISEE D'OLLON****R17**

RESEAU ROUTIER / OLLON

**Etat actuel**

En plusieurs points, la route cantonale (10'250 vhc./j. en 2010) présente des faiblesses en terme de sécurité et/ou d'accessibilité. Avec le développement des secteurs situés dans les bas d'Ollon, cet axe se trouve désormais à proximité immédiate des zones d'habitat. La limitation de vitesse, fixée à 80 km/h, n'est dès lors plus adaptée. La route doit en outre permettre une meilleure perméabilité entre Ollon et Saint-Triphon.

**Objectifs**

Contribuer à une meilleure desserte des quartiers ouest du village d'Ollon en évitant des reports de trafic dans les secteurs supérieurs.

Améliorer la sécurité de tous les usagers et renforcer la perméabilité transversale de l'axe.

**Description**

Deux nouveaux accès sont aménagés sur cet axe de manière à améliorer sa perméabilité et l'accessibilité aux quartiers situés sous le village d'Ollon. La vitesse légale pourrait être localement réduite. Le détail de l'aménagement doit encore être précisé. La transformation du carrefour du Lombard en giratoire (fin 2012) constitue une première étape dans la réaffectation de cette route.

**Opportunité**

La proposition de réorganiser les circulations en intégrant la route cantonale bordant la commune au réseau de distribution du trafic dans les quartiers permet de réduire le trafic dans les hauts du village et contribue ainsi à en améliorer l'attractivité.

Le projet d'agglomération vise également à améliorer la sécurité de tous les usagers et à favoriser le développement des mobilités douces. Le réaménagement proposé contribuera à atteindre ces objectifs.

**Utilité**

CE1: améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces; réduit la longueur des trajets d'accessibilité dans le secteur situé au bas du village.

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

CE3: améliore la sécurité de tous les usagers.

CE4: diminue le trafic et les vitesses, et réduit ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

**TJM (max)** 2010: 10'250 vhc./j. 2025 estimé sans PA : 13'800 vhc./j.

**Coûts d'investissement** Fr. 1'700'000.- **Priorité** A (2015-2018)

**Mise en œuvre**

Etat des réflexions : Les premières réflexions visant au réaménagement de cet axe ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.

Planning des études : 2012-2013: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet  
2014: mise à l'enquête

Avant-projet : 2014  
Début des travaux : 2015  
Mise en service : 2015

**Références**

-

**SECURISATION DE LA ROUTE INDUSTRIELLE A OLLON (SECTEUR GOUILLE DU DUZILLET)**

**R18**

RESEAU ROUTIER / ZONE INDUSTRIELLE D'AIGLE

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

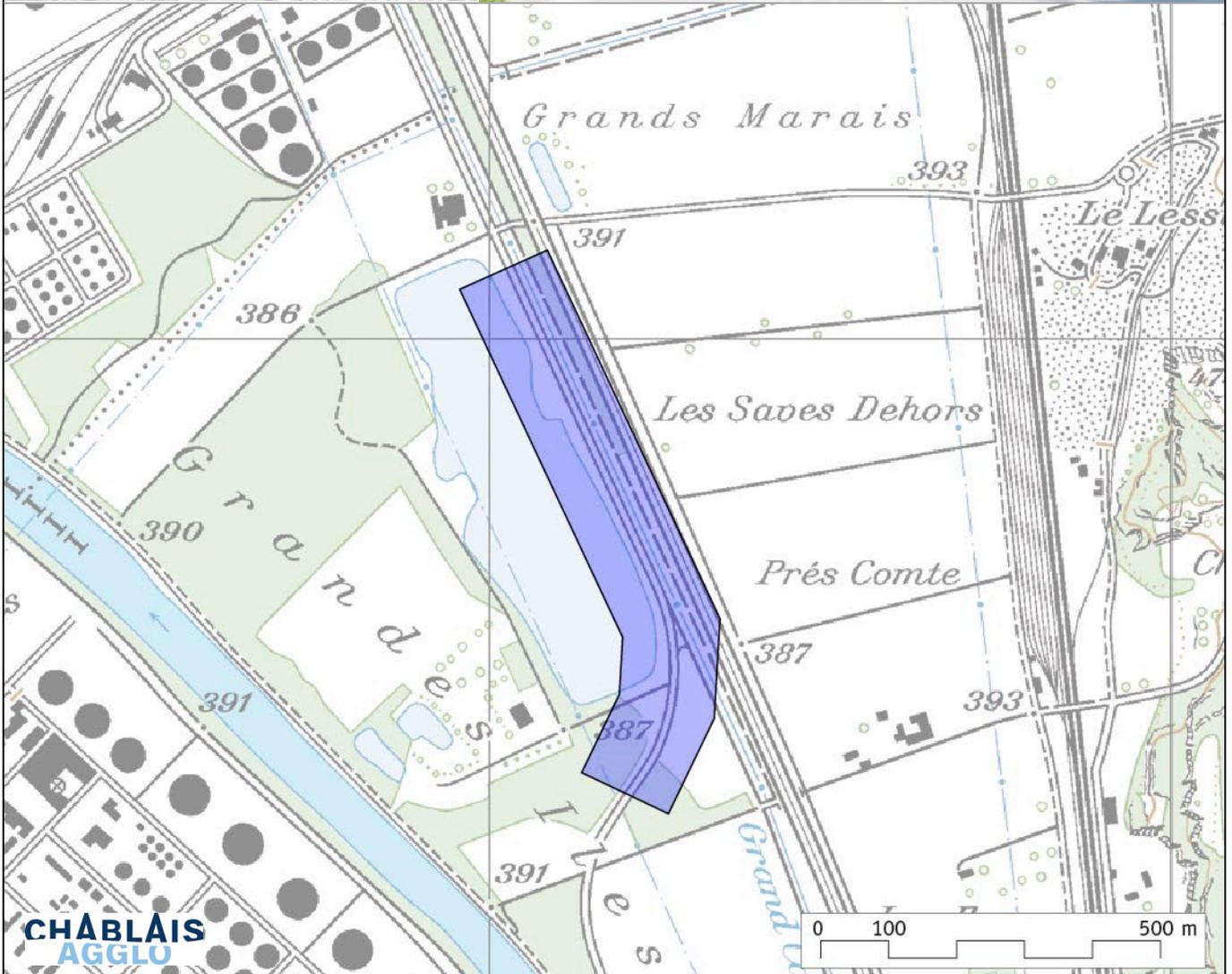
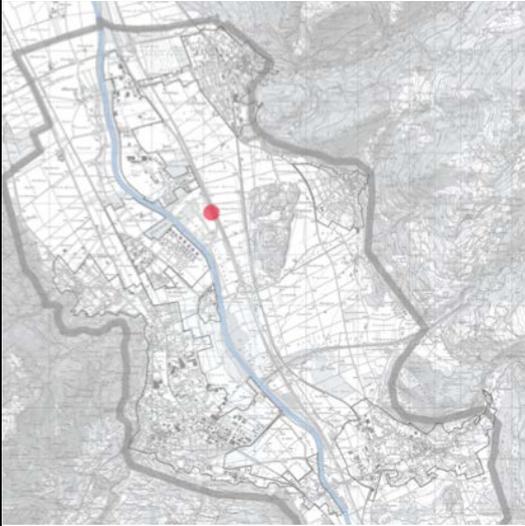
Ollon

Commune(s) concernée(s)

Ollon

Autre(s) instance(s) concernée(s)

Aigle



**SECURISATION DE LA ROUTE INDUSTRIELLE A OLLON (SECTEUR GOUILLE DU DUZILLET)****R18****RESEAU ROUTIER / ZONE INDUSTRIELLE D'AIGLE****Etat actuel**

La route industrielle desservant les zones d'activité d'Aigle longe, au sud des zones industrielles, les gouilles du Duzillet, lieu de détente important du printemps à l'automne, attractif pour l'ensemble de la région. La cohabitation avec le trafic d'accès à la zone industrielle est problématique.

**Objectifs**

Sécuriser la route industrielle le long des gouilles du Duzillet.  
Inciter le trafic d'accessibilité à rejoindre la zone industrielle par la jonction autoroutière d'Aigle.

**Description**

La route industrielle est réaménagée de manière à réduire les vitesses du trafic d'accès à la route industrielle. Les cheminements piétons et cyclistes, notamment, sont sécurisés. Le stationnement le long de la route industrielle est réorganisé.

**Opportunité**

L'aménagement proposé permet de sécuriser un secteur sensible de l'agglomération.  
Il vise à faire respecter la hiérarchie du réseau définie dans le projet.

**Utilité**

CE1: réduit le trafic dans un secteur sensible de l'agglomération en incitant les usagers de la zone industrielle à utiliser la jonction d'Aigle.  
CE2: -  
CE3: améliore la sécurité de tous les usagers.  
CE4: diminue le trafic et les vitesses, et réduit ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

**TJM (max)** 2010: 5'300 vhc./j. 2025 estimé sans PA : 7'100 vhc./j.

**Coûts d'investissement** Fr. 1'150'000.- **Priorité** B (2019-2022)

**Mise en œuvre**

Etat des réflexions : Les premières réflexions visant au réaménagement de cet axe ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.  
Planning des études : 2012-2013: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet  
2014: mise à l'enquête  
Avant-projet : 2014  
Début des travaux : 2015  
Mise en service : 2015

**Références**

-

**REAMENAGEMENT DES RESEAUX ROUTIERS COMMUNAUX DANS LES SECTEURS URBANISES**

PAQUETS

**R19**

RESEAU ROUTIER / TOUTES LES COMMUNES

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

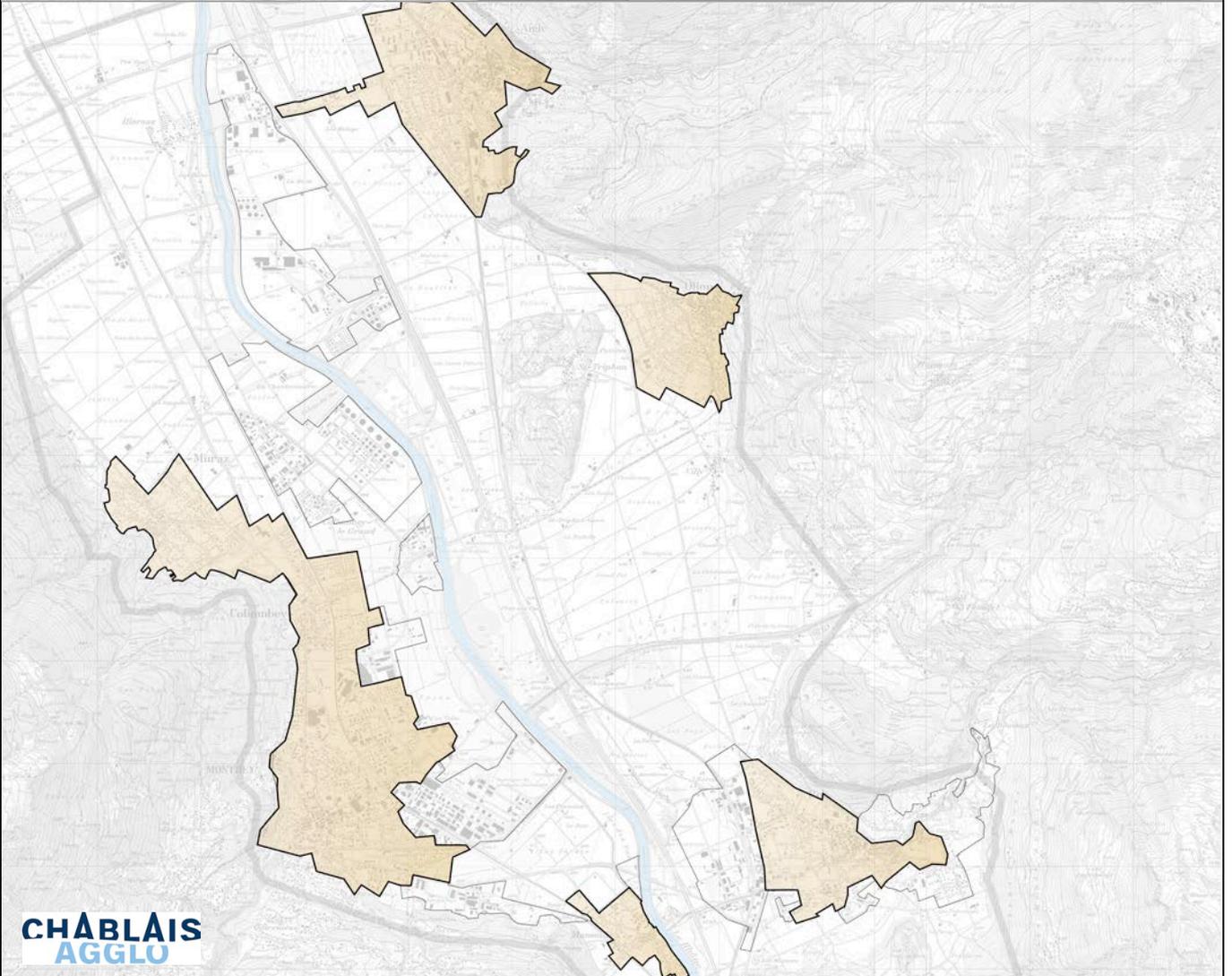
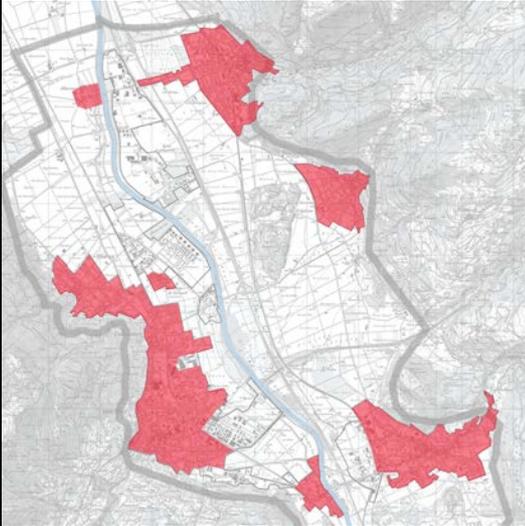
Communes

Commune(s) concernée(s)

Toutes

Autre(s) instance(s) concernée(s)

-



**Etat actuel**

La plupart des zones d'habitat sont aujourd'hui déjà sous le régime de zone 30 km/h. Dans certains secteurs des villes et villages, il subsiste néanmoins des points sensibles du point de vue de la sécurité, de la convivialité ou des nuisances causées par le trafic automobile.

**Objectifs**

Sécuriser les espaces de vie et d'activité des villes et villages, notamment les secteurs centraux et les quartiers résidentiels, et y diminuer le trafic de transit local.

Améliorer le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes.

**Description**

Les zones à vitesse modérée (zones 30 ou zones de rencontre) sont généralisées sur l'ensemble du réseau routier des communes, à l'exception des axes principaux et des secteurs industriels.

L'aménagement des chaussées est adapté de manière à diminuer la vitesse des véhicules et à donner plus de confort et de sécurité aux piétons et aux cyclistes.

Ponctuellement, en fonction des conditions locales, des infrastructures spécifiques sont mises en place pour offrir aux usagers de mobilité douce des itinéraires directs et confortables (contre-sens cyclistes, cheminement en site propres entre quartiers, etc.).

**Opportunité**

L'aménagement proposé contribue à rendre les centres des villes et des villages et les quartiers d'habitation conviviaux, attractifs et sûrs, conformément aux objectifs et aux principes du projet d'agglomération.

Cette mesure renforce l'attractivité des secteurs centraux comme lieu de vie et d'habitat concourant ainsi à la nécessaire densification des centres.

**Utilité**

CE1: renforce la hiérarchie du réseau et évite les reports de trafic sur le réseau secondaire et dans les quartiers résidentiels; améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces; favorise la circulation des transports publics routiers.

CE2: améliore l'attractivité des secteurs centraux comme lieux de vie et d'habitat.

CE3: améliore la sécurité de tous les usagers.

CE4: diminue le trafic et les vitesses, améliore l'attractivité des mobilités douces réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

**TJM (max)** 2010: - 2025 estimé sans PA : -

**Coûts d'investissement** Les coûts de ces mesures doivent encore être évalués. Ils seront pris en charge directement par les communes concernées.

**Priorité** Avant 2015  
A (2015-2018)

**Mise en œuvre**

Etat des réflexions : Plusieurs communes ont déjà mis en place un certain nombre de mesures. Des zones 30 sont en place dans presque tous les secteurs résidentiels de l'agglomération.

Planning des études : 2012-2013: études globales de sécurité dans les communes, définition d'un plan d'action communal de sécurisation du réseau routier et de réaménagement des espaces publics

Avant-projet : 2012-2015

Début des travaux : 2012-2018

Mise en service : 2012-2018

**Références**

Diverses études réalisées ou en cours dans toutes les communes.

# ADAPTATION DE LA SIGNALISATION ROUTIERE

RESEAU ROUTIER / TOUTES LES COMMUNES

PAQUET **R20**

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

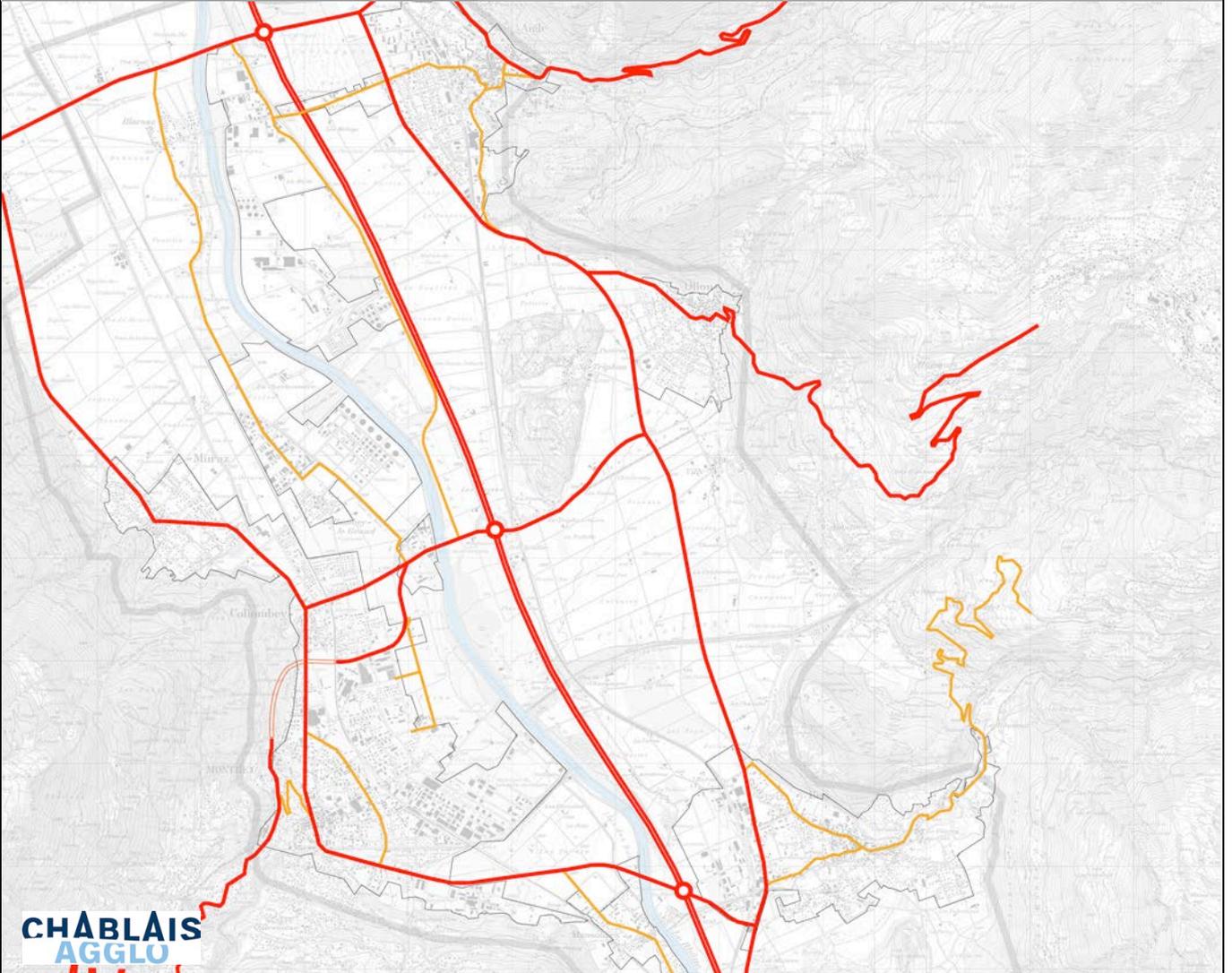
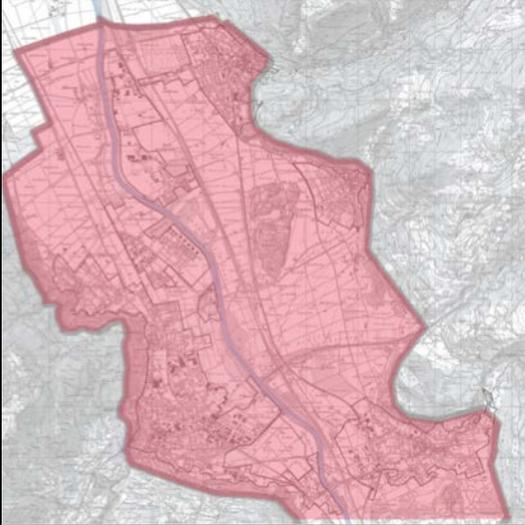
SRCE Valais, SR Vaud, communes

Commune(s) concernée(s)

Toutes

Autre(s) instance(s) concernée(s)

-



**ADAPTATION DE LA SIGNALISATION ROUTIERE**

RESEAU ROUTIER / TOUTES LES COMMUNES

PAQUET **R20****Etat actuel**

La signalisation actuelle correspond à la hiérarchie légale du réseau. Elle ne vise nullement à diminuer le trafic de transit en milieu urbain. La photographie ci-dessus montre par exemple qu'au carrefour giratoire situé à l'entrée de Collombey, le trafic de transit à destination de Saint-Maurice est incité à traverser les centres de Collombey-Village et de Monthey plutôt qu'à rejoindre l'autoroute à la jonction de Saint-Triphon.

**Objectifs**

Inciter le trafic à utiliser le réseau routier conformément à la hiérarchie retenue dans le projet d'agglomération.

**Description**

La signalisation directionnelle est adaptée. Le trafic de transit est orienté, dans la règle, vers l'autoroute.

**Opportunité**

Le projet d'agglomération définit une hiérarchie cohérente avec le projet de territoire. Cette mesure vise à inciter le trafic à utiliser le réseau conformément à cette hiérarchie et à éviter les secteurs centres, les secteurs densément bâtis et les secteurs d'habitation.

**Utilité**

CE1: incite le trafic à utiliser le réseau conformément à la hiérarchie retenue.

CE2: réduit le trafic dans les secteurs de développement stratégiques et dans les secteurs résidentiels.

CE3: améliore la sécurité de tous les usagers en incitant le trafic automobile à utiliser les axes adaptés.

CE4: réduit les nuisances environnementales (bruit, air) dans les secteurs sensibles.

**TJM (max)** 2010: - 2025 estimé sans PA : -

**Coûts d'investissement** Fr. 300'000.-

**Priorité** A (2015-2018)

**Mise en œuvre**

Etat des réflexions : Les premières réflexions visant à la réorganisation de la signalisation ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.

Planning des études : 2012-2013: étude technique de réorganisation de la signalisation

Avant-projet : 2014

Début des travaux : 2015

Mise en service : 2015-2018

**Références**

-

# ADAPTATION DU P+RAIL D'AIGLE

# S1

## STATIONNEMENT / AIGLE

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

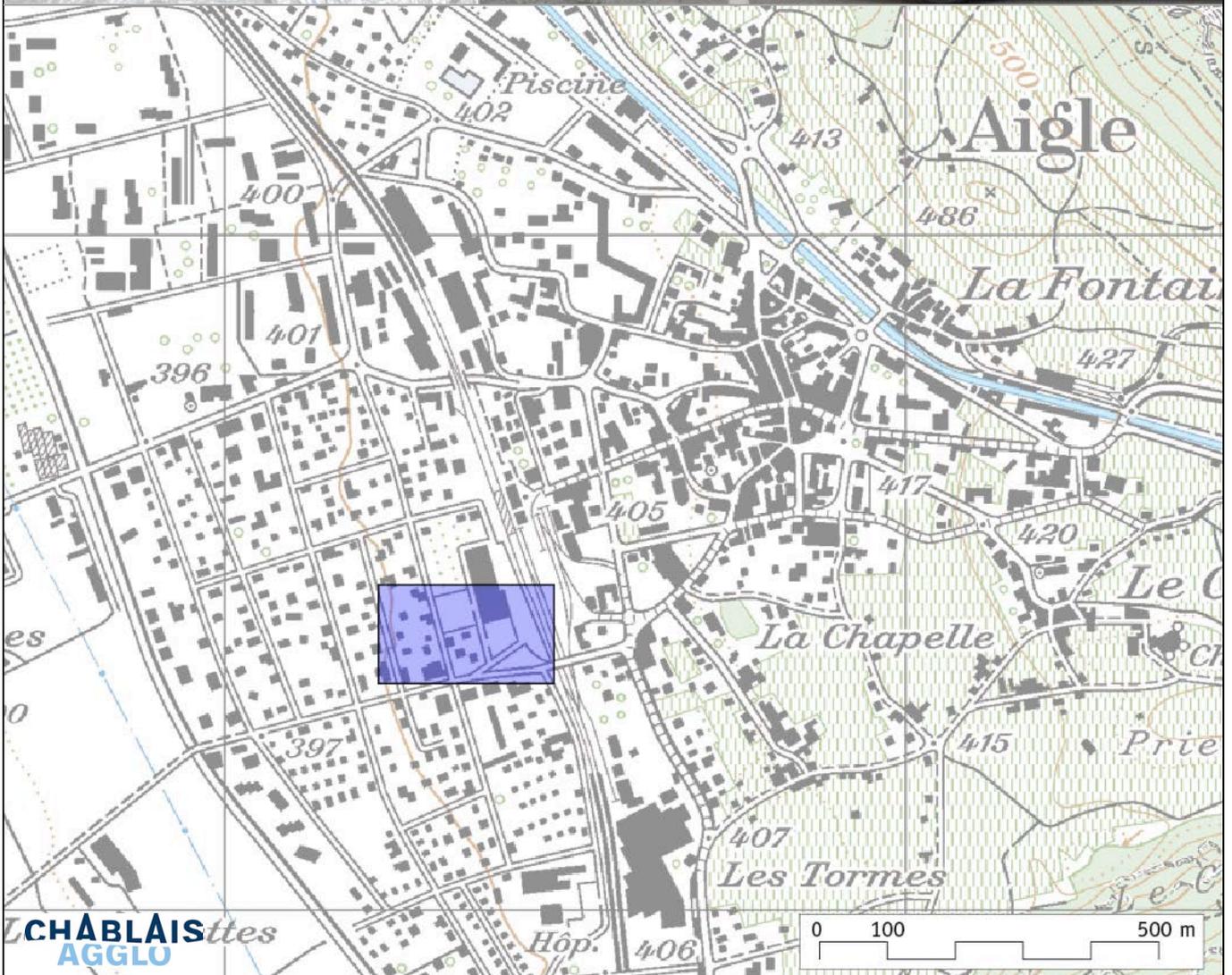
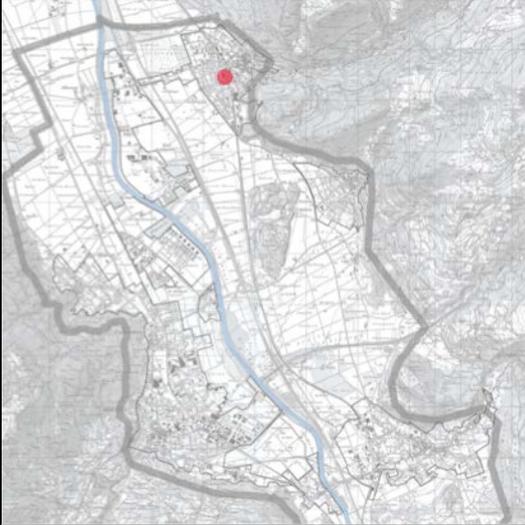
Aigle

Commune(s) concernée(s)

Aigle

Autre(s) instance(s) concernée(s)

CFF, TPC



**ADAPTATION DU P+RAIL D'AIGLE****S1****STATIONNEMENT / AIGLE****Etat actuel**

L'offre publique P+R en gare d'Aigle est de quelque 320 cases. La qualité moyenne de la desserte de la ligne AOMC rend particulièrement attractif ce parking, situé à proximité de quartiers résidentiels. Il est d'ailleurs occupé essentiellement par des véhicules à plaques valaisannes.

**Objectifs**

Réduire la capacité du P+R de la gare d'Aigle pour tenir compte du développement des transports publics dans l'agglomération et, notamment, de l'amélioration des performances de l'AOMC entre les deux rives du Rhône.

**Description**

Les adaptations de la ligne AOMC (cf. mesure TP1) permettent de renforcer son attractivité et par là-même sa fréquentation, notamment pour les pendulaires habitant Monthey ou Collombey. L'attractivité du P+R d'Aigle va en conséquence diminuer permettant de réaffecter une partie de ces places au nouveau pôle de développement situé à proximité de la gare d'Aigle.

**Opportunité**

Le projet d'agglomération vise à favoriser la densification de l'urbanisation dans les secteurs centraux bien desservis par les transports publics. Dans ce sens, le secteur "Gare-Ouest" de la ville d'Aigle est un des pôles stratégiques de développement de l'agglomération. La mesure proposée permet de rationaliser le stationnement dans ce pôle, libérant ainsi un maximum de surfaces pour la construction.

**Utilité**

CE1: la diminution de la capacité du P+R couplée à l'amélioration de la desserte TP contribuera à inciter l'usager à utiliser les transports publics à partir de son domicile.

CE2: permet de développer de manière optimale un des pôles stratégiques de l'agglomération.

CE3: améliore la sécurité en diminuant le trafic dans un secteur d'habitation.

CE4: le développement de secteurs centraux permet de réduire les nuisances environnementales (bruit, air) en diminuant le nombre de déplacements individuels motorisés.

**TJM (max)** 2010: - 2025 estimé sans PA : -

**Coûts d'investissement** Fr. 2'400'000.-

**Priorité** B (2019-2022)

**Mise en œuvre**

Etat des réflexions : Le PPA du secteur est en cours d'étude.  
 Planning des études : 2016-2017: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet  
 2018: mise à l'enquête  
 Avant-projet : 2017  
 Début des travaux : 2019  
 Mise en service : 2019

**Références**

-

# ADAPTATION DU P+RAIL DE BEX

# S2

## STATIONNEMENT / BEX

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

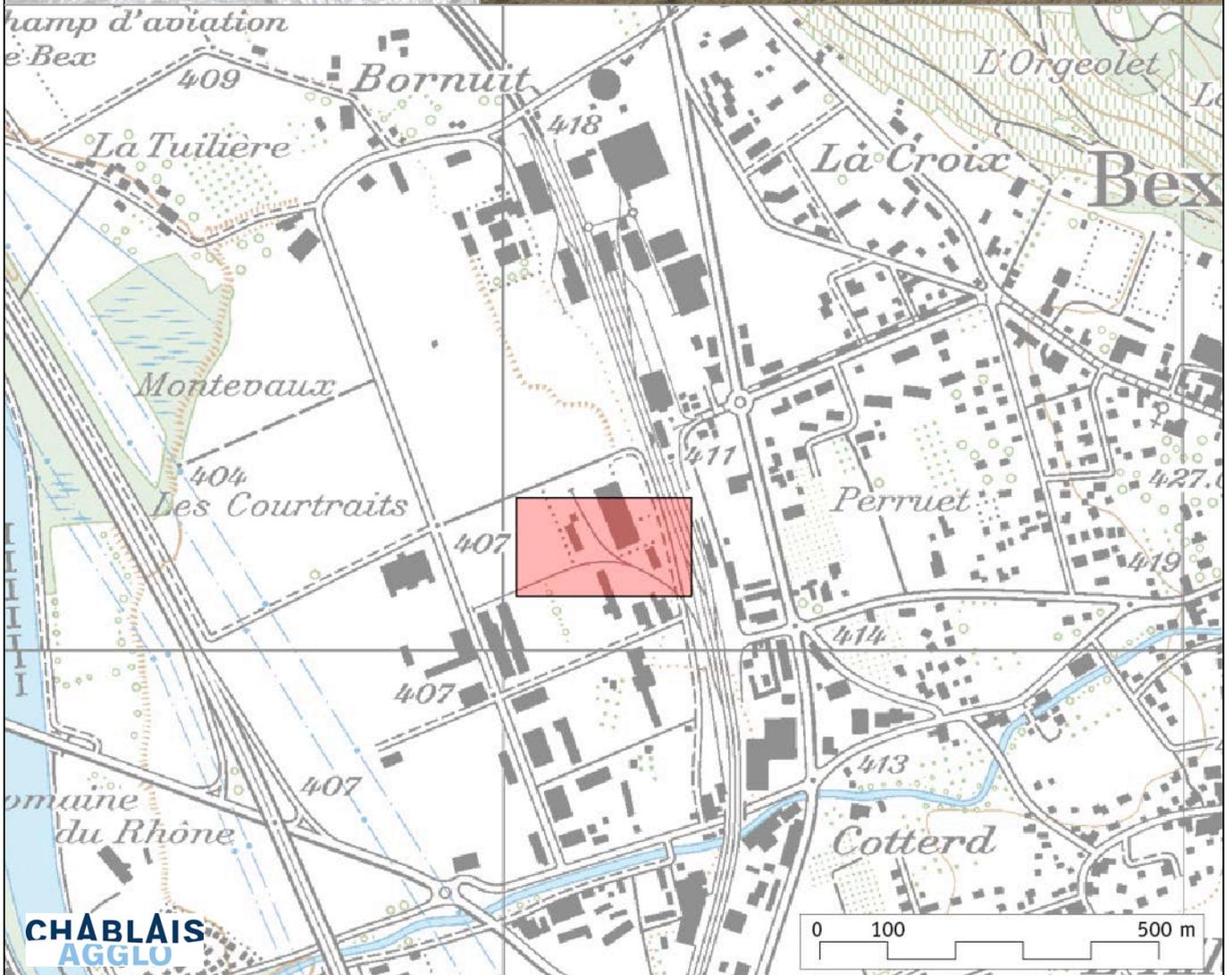
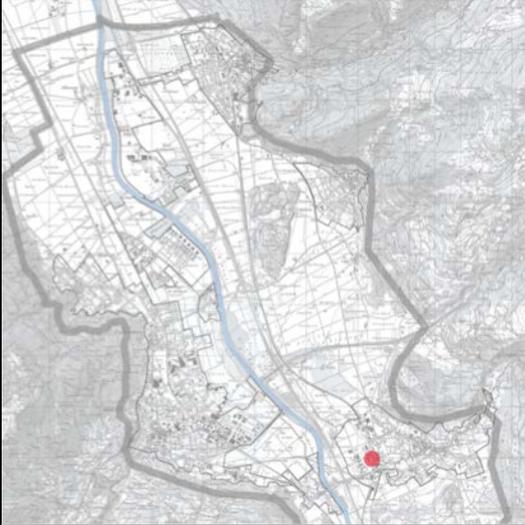
Bex

Commune(s) concernée(s)

Bex

Autre(s) instance(s) concernée(s)

CFF, TPC



**ADAPTATION DU P+RAIL DE BEX****STATIONNEMENT / BEX****S2****Etat actuel**

Le P+R de Bex offre actuellement 80 places de stationnement.

**Objectifs**

Augmenter la capacité et améliorer l'accessibilité du P+R de la gare de Bex.

**Description**

Le P+R de Bex permet aux usagers ne disposant pas d'une offre de transports publics performante à proximité de leur domicile de stationner leur véhicule à la gare. Le projet prévoit le déplacement du parking à l'est des voies CFF ce qui en améliorera grandement l'accessibilité routière tout en libérant des surfaces idéales pour le développement du pôle d'urbanisation défini par le projet d'agglomération. Le dimensionnement exact du parking sera précisé dans le cadre de l'étude de structuration du secteur.

**Opportunité**

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des transports publics. Le P+R de Bex permet aux usagers mal desservis par les transports publics à leur domicile de prendre le train dans une gare CFF du réseau national.

**Utilité**

CE1: contribue à encourager l'utilisation des transports publics pour les usagers mal desservis (notamment pour les usagers domiciliés hors de l'agglomération).

CE2: -

CE3: améliore la sécurité de tous les usagers en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics.

CE4: réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics.

**TJM (max)** 2010: - 2025 estimé sans PA : -

**Coûts d'investissement** Fr. 450'000.-

**Priorité** A (2015-2018)

**Mise en œuvre**

Etat des réflexions : Les premières réflexions concernant le déplacement du P+R à l'ouest des voies CFF ont été menées dans le cadre du schéma directeur du site stratégique de développement de Bex (2011).

Planning des études : 2012-2013: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet  
2014: mise à l'enquête

Avant-projet : 2014

Début des travaux : 2015

Mise en service : 2015

**Références**

Schéma directeur du site stratégique de développement de Bex (2011).

# AMENAGEMENT D'UN PARKING EN PERIPHERIE DU CENTRE D'AIGLE

# S3

## STATIONNEMENT / AIGLE

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

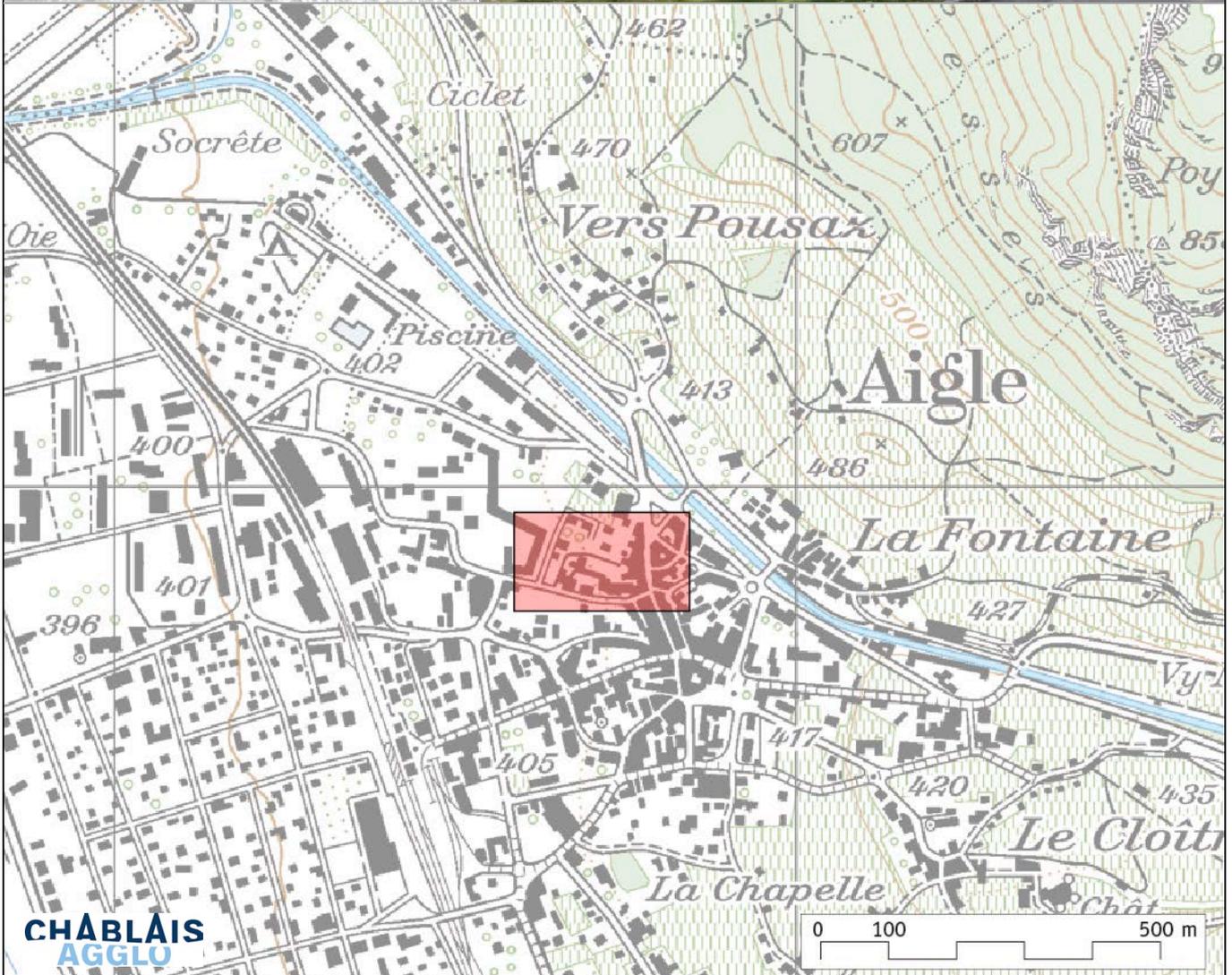
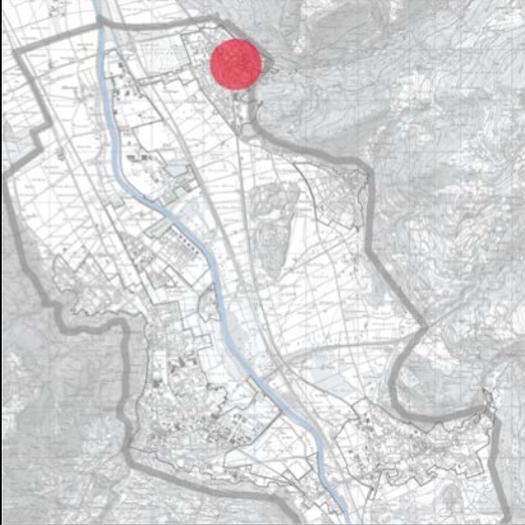
Aigle

Commune(s) concernée(s)

Aigle

Autre(s) instance(s) concernée(s)

-



**Etat actuel**

Plusieurs parkings situés en périphérie immédiate du centre-ville d'Aigle permettent aux usagers, aujourd'hui déjà, de stationner leur véhicule et de rejoindre le centre à pied ou à vélo.

**Objectifs**

Libérer les espaces publics du centre-ville tout en offrant une possibilité de stationnement pour les habitants, employés et visiteurs.

**Description**

La volonté de densifier le centre-ville et ses abords immédiates conduira à supprimer un nombre important de places de stationnement à proximité immédiate du centre (cf. photo). Dans le cadre d'un projet de salle "multi-usages" dans le secteur des Glariers, un parking P+M (parc et marche) de 200 cases sera exploité en complémentarité avec la salle multifonctionnelle. Le réseau de vélos en libre service desservira cette infrastructure qui s'inscrit dans le cadre d'une réflexion globale sur le stationnement en ville d'Aigle réflexion qui aboutira à la suppression de places de parc sur voirie au centre-ville.

**Opportunité**

Le projet d'agglomération vise à diminuer le trafic automobile dans les centres-villes et à valoriser l'espace public urbain. L'utilisation de ce parking (construit dans le cadre d'un projet de salle multi-usages) permettra de diminuer le nombre de places de stationnement sur voirie et de réaffecter les espaces ainsi libérés à une amélioration de l'espace public et/ou à la construction de places de stationnement vélos.

**Utilité**

CE1: permet de réduire le trafic automobile au centre-ville et d'offrir des espaces supplémentaires aux zones de stationnement pour deux-roues légers.

CE2: permet, grâce à la requalification de l'espace public urbain, de renforcer l'attractivité du centre-ville.

CE3: améliore la sécurité de tous les usagers en diminuant le trafic automobile au centre-ville.

CE4: réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en diminuant le trafic automobile au centre-ville.

<b>TJM (max)</b>	2010: -	2025 estimé sans PA : -
<b>Coûts d'investissement</b>	Fr. 2'400'000.-	<b>Priorité</b> A (2015-2018)
<b>Mise en œuvre</b>	<p>Etat des réflexions : La réflexion globale sur le stationnement en ville d'Aigle, et notamment au centre-ville, est en cours de finalisation.</p> <p>Planning des études : 2012-2013: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2014: mise à l'enquête</p> <p>Avant-projet : 2014</p> <p>Début des travaux : 2015</p> <p>Mise en service : 2016</p>	<b>Références</b> Etude globale de stationnement de la Ville d'Aigle (en cours).

# AMENAGEMENT DE TROIS PARKINGS EN PERIPHERIE DU CENTRE DE MONTHEY

PAQUET

# S4

STATIONNEMENT / MONTHEY

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

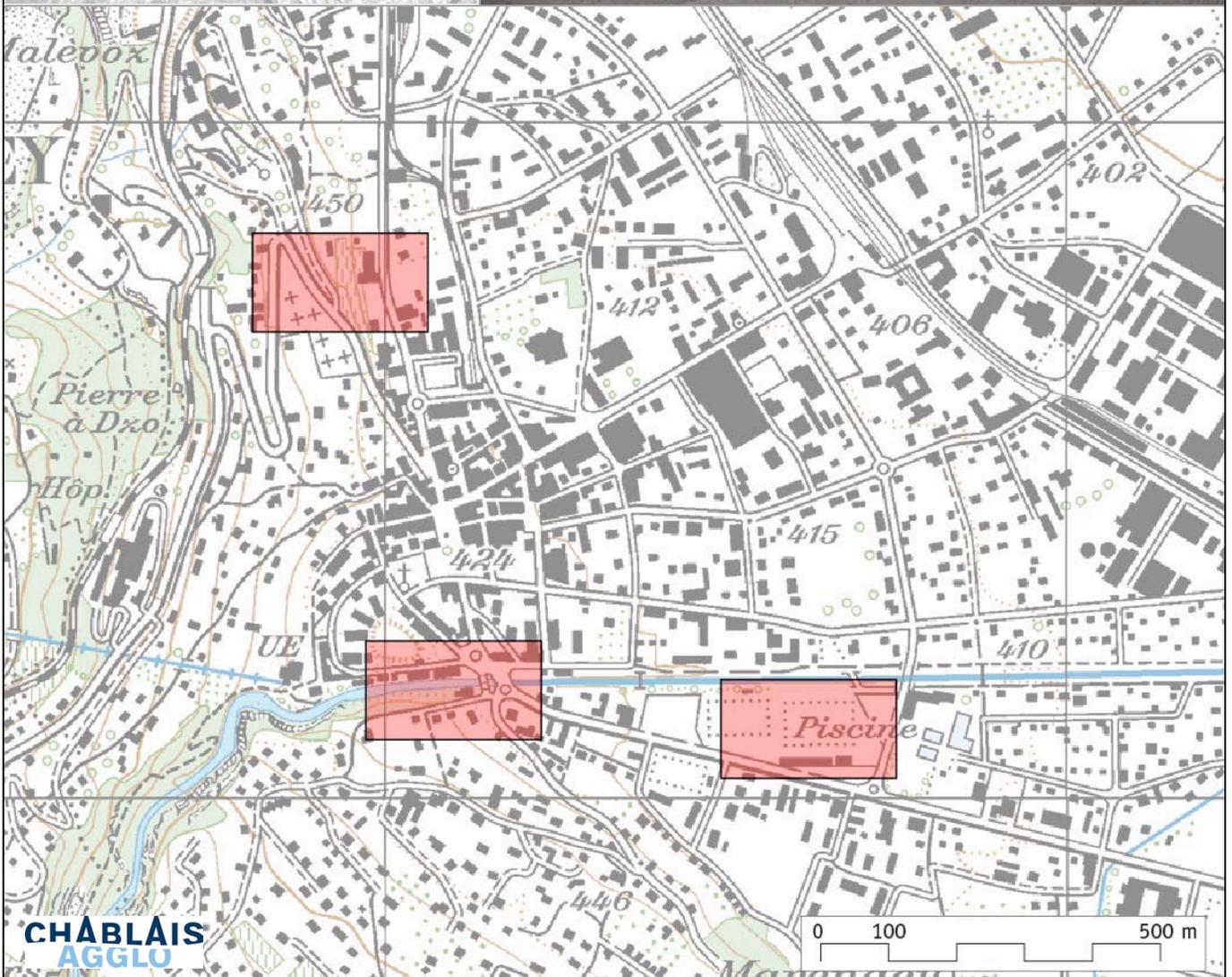
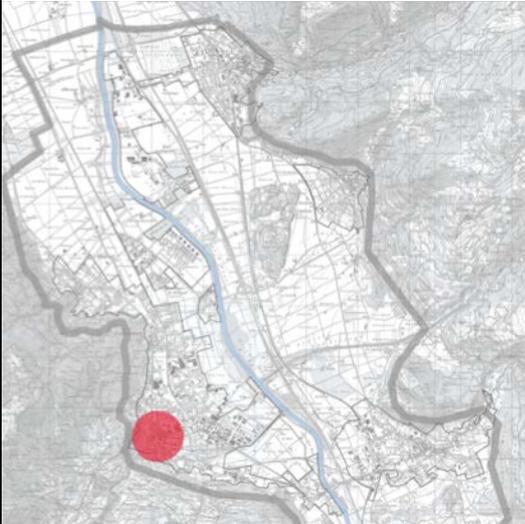
Monthey

Commune(s) concernée(s)

Monthey

Autre(s) instance(s) concernée(s)

-



**Etat actuel**

Trois parkings sont à disposition des usagers en périphérie immédiate du centre-ville de Monthey: le parking du Cotterg au nord, accessible directement depuis l'avenue de France, et les parkings de la Place d'Armes et de Château-Vieux, accessibles depuis la route du Simplon.

**Objectifs**

Libérer les espaces publics du centre-ville tout en offrant une possibilité de stationnement pour les habitants, employés et visiteurs.

**Description**

Le parking "Place d'Armes" est situé dans le pôle de développement stratégique "Au delà du Pont". Dans le cadre du développement de ce pôle stratégique, il y aura lieu de restituer un parking P+M (parc et marche) dans ce secteur. Une démarche similaire sera entreprise dans le cadre de la densification du secteur nord avec le parking du Cotterg. Le parking de Château-Vieux enfin, situé sous le centre-ville mais accessible de l'extérieur, sera également agrandi. Le réseau de vélos en libre service desservira ces infrastructures. L'augmentation du nombre de places de stationnement en périphérie du centre-ville permettra de réduire significativement le nombre de places sur voirie.

**Opportunité**

Le projet d'agglomération vise à diminuer le trafic automobile dans les centre-villes et à valoriser l'espace public urbain. L'agrandissement de ces parkings P+M permettra de diminuer le nombre de places de stationnement sur voirie et de réaffecter les espaces ainsi libérés à une amélioration de l'espace public et/ou à la construction de places de stationnement vélos.

**Utilité**

CE1: permet de réduire le trafic automobile au centre-ville et d'offrir des espaces supplémentaires aux zones de stationnement pour deux-roues légers.

CE2: permet, grâce à la requalification de l'espace public urbain, de renforcer l'attractivité du centre-ville.

CE3: améliore la sécurité de tous les usagers en diminuant le trafic automobile au centre-ville.

CE4: réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en diminuant le trafic automobile au centre-ville.

**TJM (max)** 2009: - 2025 estimé sans PA : -

**Coûts d'investissement** Fr. 7'500'000.- **Priorité** A (2015-2018)

**Mise en œuvre**

Etat des réflexions : Une réflexion globale sur le stationnement a été menée dans le cadre du concept général de la mobilité de la ville de Monthey (2011).

Planning des études : 2012-2014: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet  
2014-2016: mises à l'enquête

Avant-projet : 2014-2016  
Début des travaux : 2015-2018  
Mise en service : 2016-2018

**Références**

Concept général de la mobilité de la Ville de Monthey (2011), volet stationnement.

**P+R EN RELATION AVEC LE RESEAU DE TRANSPORTS PUBLICS  
D'AGGLOMERATION**

PAQUET  
**S5**

**STATIONNEMENT / LIGNES DE BUS D'AGGLOMERATION**

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

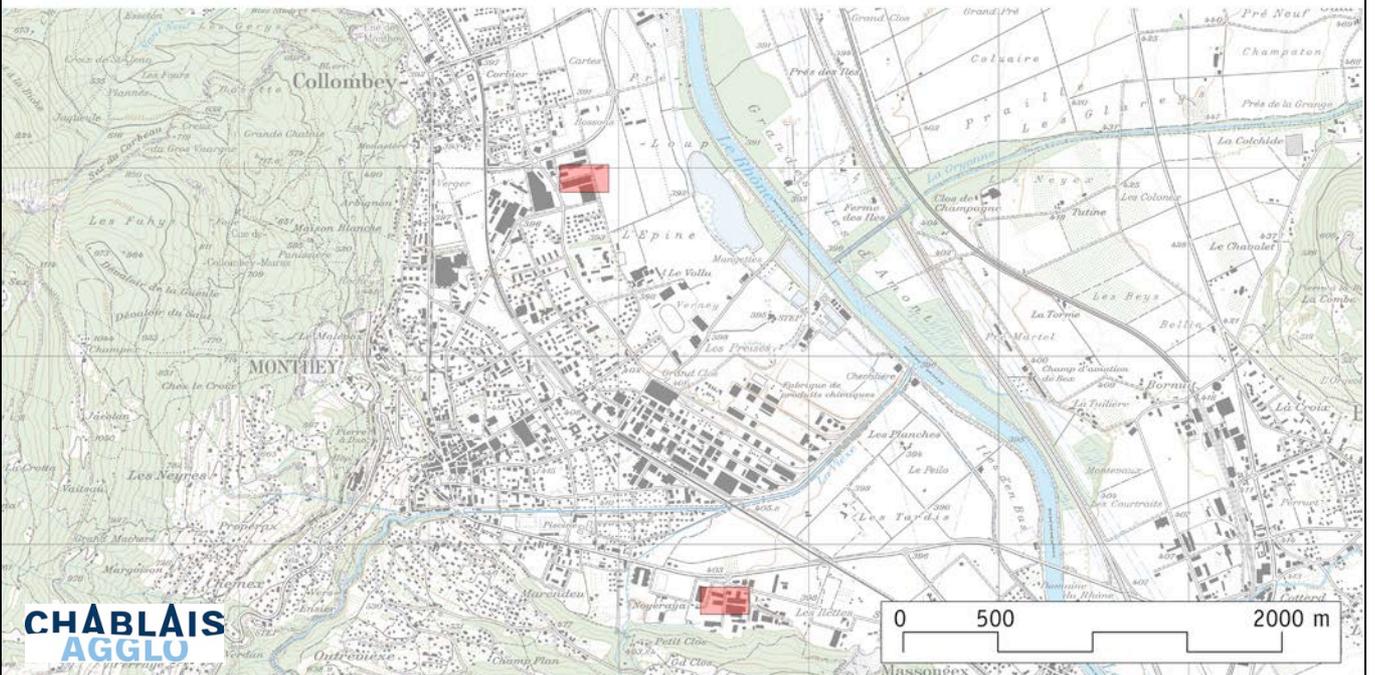
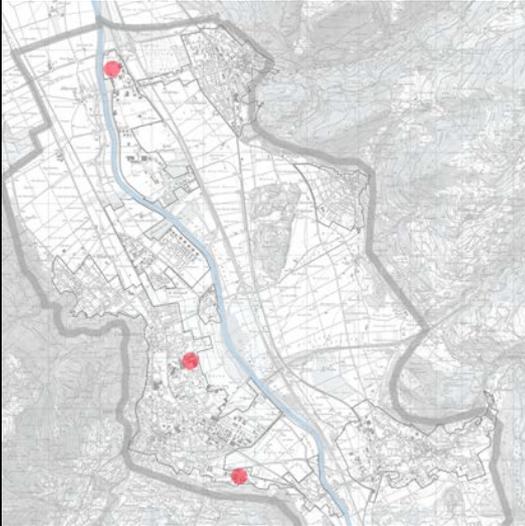
Chablais Agglo

Commune(s) concernée(s)

Toutes

Autre(s) instance(s) concernée(s)

ST Valais, SM Vaud



**Etat actuel**

En l'absence de réseau de transports publics routiers performant, il n'existe pas de parkings périphériques d'échange dans l'agglomération du Chablais

**Objectifs**

Offrir aux usagers mal desservis à leur domicile la possibilité de se rendre en ville en transports publics.

**Description**

La mise en place d'un réseau de bus performant dans l'agglomération offre l'opportunité pour les usagers mal desservis à leur domicile, de laisser leur véhicule en périphérie et de rejoindre le centre-ville en bus. Le projet d'agglomération prévoit d'utiliser les parkings des centres commerciaux situés en périphérie. En effet, ces infrastructures sont dimensionnées pour les périodes de pointe des centres commerciaux (soirs et week-ends) et offrent en conséquence un potentiel d'utilisation important pour les pendulaires.

**Opportunité**

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des transports publics. Les parkings d'échange, directement connectés au réseau de bus de l'agglomération, permettent aux usagers mal desservis par les transports publics à leur domicile de laisser leur véhicule en périphérie et d'accéder en bus au centre-ville.

**Utilité**

CE1: contribue à encourager l'utilisation des transports publics pour les usagers mal desservis (notamment pour les usagers domiciliés hors de l'agglomération).

CE2: -

CE3: améliore la sécurité de tous les usagers en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics.

CE4: réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics.

<b>TJM (max)</b>	2010: -	2025 estimé sans PA : -
------------------	---------	-------------------------

<b>Coûts d'investissement</b>	Fr. 240'000.-	<b>Priorité</b> A (2015-2018)
-------------------------------	---------------	-------------------------------

<b>Mise en œuvre</b>		<b>Références</b>
Etat des réflexions :	Une première réflexion sur les parkings périphériques a été menée dans le cadre du concept général de la mobilité de la ville de Monthey (2011).	Concept général de la mobilité de la Ville de Monthey (2011), volet stationnement.
Planning des études :	2012-2013: développement du concept dans le cadre de l'étude du réseau bus de l'agglomération	
Avant-projet :	2013	
Début des travaux :	2015	
Mise en service :	2015	

# RESTRUCTURATION DE LA LIGNE AOMC

TRANSPORTS PUBLICS / LIGNES FERROVIAIRES

PAQUET **TP1**

Instance(s) responsable(s)

OFT, ST Valais, SM Vaud

Maître(s) d'ouvrage

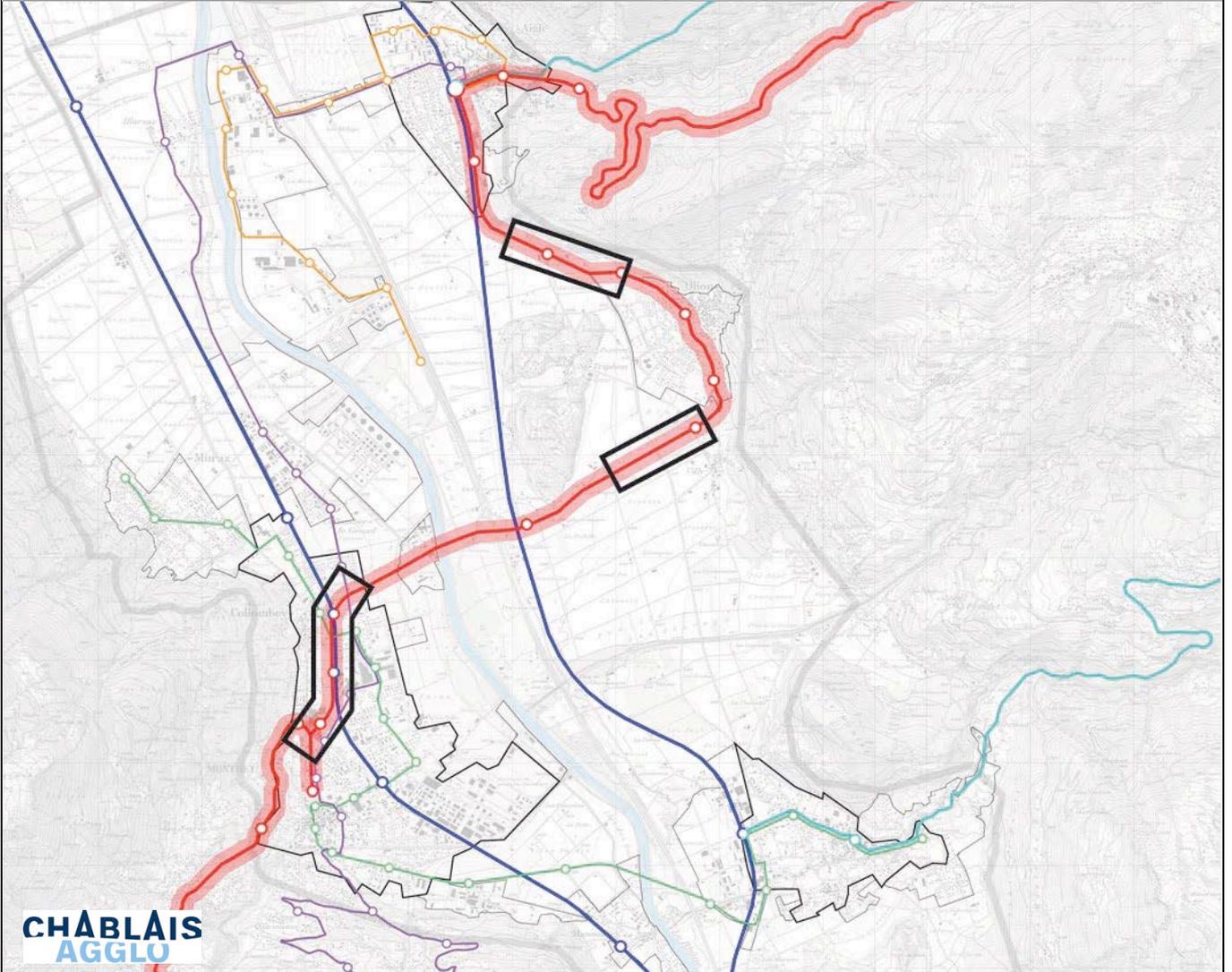
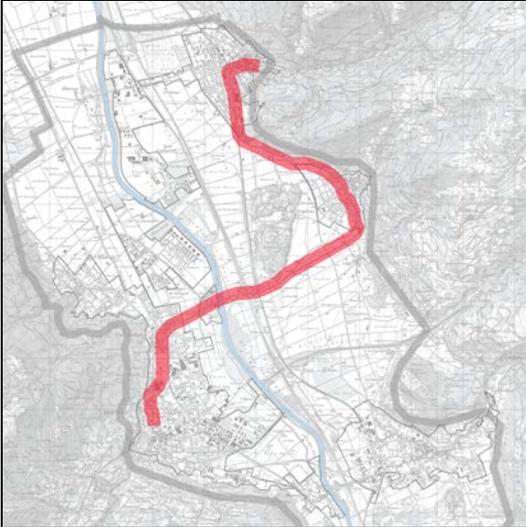
TPC

Commune(s) concernée(s)

Aigle, Collombey-Muraz, Monthey, Ollon

Autre(s) instance(s) concernée(s)

-



**Etat actuel**

La liaison ferroviaire entre Aigle et Monthey est peu efficace. En terme de temps de parcours (20 à 21 min.), elle n'est pas compétitive avec la route. De plus, les cadences actuelles de l'AOMC ne permettent pas d'assurer les correspondances avec tous les trains directs en gare d'Aigle.

La fréquentation du P+R d'Aigle par les usagers valaisans démontre la trop faible adéquation de l'offre AOMC avec la demande. Le taux de pendulaires utilisant les transports publics vers l'arc lémanique est ainsi sensiblement plus faible pour les habitants de Monthey (36%) que pour ceux d'Aigle (50%), surtout si l'on considère que les usagers du P+R font partie de ces pourcentages. A noter également que le train circule en site banal sur un axe cantonal principal en traversée de Collombey-Village. Cette situation doit impérativement être assainie.

**Objectifs**

Améliorer les performances de l'AOMC afin d'en augmenter l'attractivité, notamment pour les habitants et les personnes actives du pôle Monthey – Collombey (24'000 habitants et 11'000 emplois).

**Description**

Du point de vue des infrastructures, outre diverses améliorations ponctuelles sur territoire vaudois, le tracé de la ligne est modifié entre Collombey et Monthey. Dès la gare du Corbier, la ligne AOMC longe la voie CFF jusqu'au secteur Giovanola avant de rejoindre, à la hauteur de Manor, le tracé actuel le long de l'avenue de France. Elle rejoint ensuite le centre-ville (gare du Cotterg). La ligne AOMC rebrousse ensuite en direction du Val d'Illiez pour rejoindre Champéry.

La nouvelle gare de Collombey-Corbier assurera les correspondances entre la ligne AOMC et la ligne CFF du Sud-Léman. Elle est maintenue à proximité immédiate du centre de Collombey-Village.

A terme, l'AOMC devrait longer la voie CFF jusqu'à la gare CFF de Monthey avant de remonter l'avenue de la Gare, en surface sous la forme d'un tram ou en souterrain. Les études de détail sont en cours. Cette seconde phase est prévue en priorité B.

Du point de vue de l'exploitation, des courses directes Monthey-Collombey-Aigle viennent compléter l'offre régionale actuelle. La cadence est augmentée progressivement à deux courses directes et deux courses régionales par heure de manière à offrir une correspondance avec chaque course CFF au départ d'Aigle.

**Opportunité**

Le projet d'agglomération vise à coordonner urbanisation et mobilité. Il s'agit en particulier de desservir de façon efficace les zones densément bâties. En ce sens, une liaison de transports publics performante entre la plus grande ville de l'agglomération (Monthey) et la gare principale du Chablais (Aigle) constitue un enjeu majeur du projet.

**Utilité**

CE1: favorise l'utilisation des transports publics en offrant une liaison attractive entre la principale zone urbanisée de l'agglomération et la gare d'Aigle.

CE2: dessert la ville de Monthey et les principaux pôles de développement de l'agglomération.

CE3: améliore la sécurité de tous les usagers en supprimant un tronçon de mixité de trafics routier et ferroviaire sur un axe principal et en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics.

CE4: réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics.

<b>TJM (max)</b>	2010: -	2025 estimé sans PA : -
<b>Coûts d'investissement</b>	Priorité A : Fr. 33'000'000.- Priorité B : Fr. 11'000'000.-	<b>Priorité</b> A (2015-2018) B (2019-2022)
<b>Mise en œuvre</b>	Etat des réflexions : Les études d'opportunité et de faisabilité des différentes variantes ont été menées entre 2009 et 2011, parallèlement au projet d'agglomération. Planning des études : 2012-2013: mise au point du projet, décisions définitives quant au détail du tracé 2014-2016: mise à l'enquête, procédures Avant-projet : 2014 Début des travaux : 2017 Mise en service : 2022	<b>Références</b> AOMC, étude d'exploitation (TPC/Citec 2011). Etude de variantes de tracés dans le secteur Collombey-Muraz-Monthey (TPC/SD, 2011). <b>Remarque</b> Les montants des premières étapes (corrections de tracé sur territoire vaudois, déplacement de la ligne le long de la voie CFF jusqu'à Giovanola et liaison à la gare actuelle du Cotterg) sont inscrits au crédit cadre 2017-2020 des TPC. La liaison vers la gare CFF et la remontée de l'avenue de la gare doivent encore faire l'objet de vérifications techniques.

# NOUVELLE HALTE CFF "MURAZ - LA BARME"

# TP2

TRANSPORTS PUBLICS / LIGNES FERROVIAIRES

Instance(s) responsable(s)

OFT, ST Valais

Maître(s) d'ouvrage

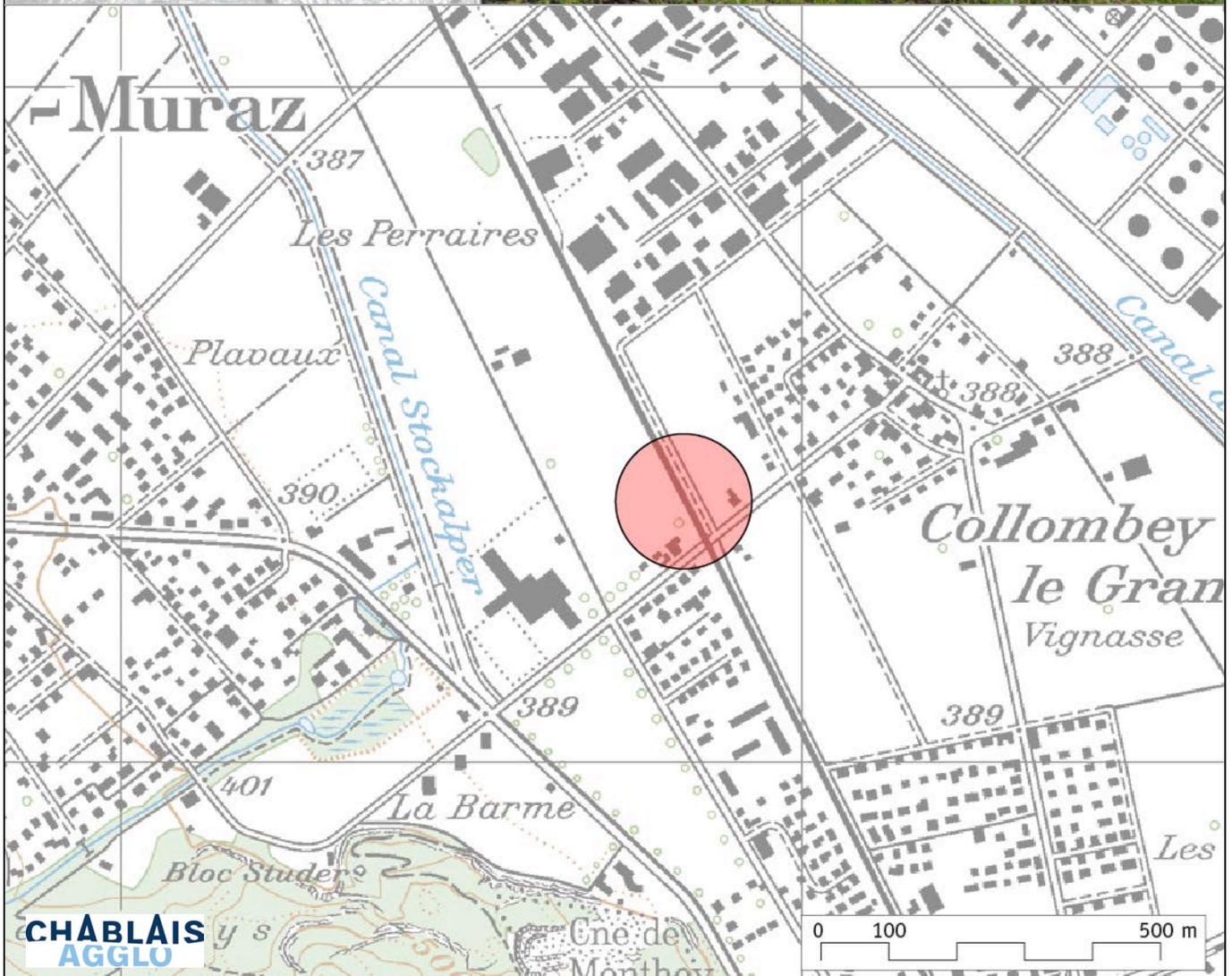
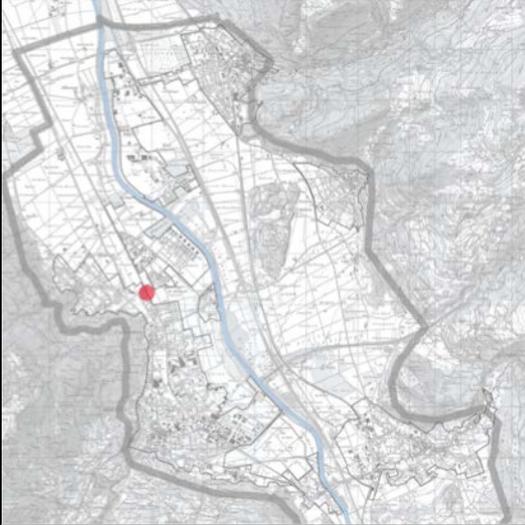
ST Valais, CFF Infra

Commune(s) concernée(s)

Collombey-Muraz

Autre(s) instance(s) concernée(s)

-



**NOUVELLE HALTE CFF "MURAZ - LA BARME"**

TRANSPORTS PUBLICS / LIGNES FERROVIAIRES

**TP2****Etat actuel**

La ligne CFF du Tonkin dessert dans l'agglomération, à la cadence horaire, les gares de Massongex, Monthey et Collombey-Village. Les zones urbanisées situées au bas du village de Muraz, comprenant le pôle urbain stratégique "La Barme Perraires" ne sont par contre pas desservies.

**Objectifs**

Améliorer la desserte ferroviaire dans l'agglomération le long de la ligne du Tonkin.  
Rendre possible la desserte ferroviaire à 30' de l'agglomération.

**Description**

La création d'une nouvelle halte CFF, au bas du village de Muraz à la hauteur du pôle urbain stratégique "La Barme-Perraires" permet d'améliorer la desserte ferroviaire de la ligne du Tonkin sur l'axe Saint-Maurice - Saint-Gingolph. Une seconde voie, nécessaire au rebroussement des rames, permettra d'introduire des courses supplémentaires entre Saint-Maurice et Muraz.

**Opportunité**

Le projet d'agglomération vise à coordonner urbanisation et mobilité. Il s'agit en particulier de desservir de façon efficace les zones densément bâties. L'amélioration des cadences de la ligne du Tonkin dans l'agglomération et la construction d'une halte supplémentaire à Muraz (à proximité du pôle urbain stratégique "La Barme-Perraires") concourent à cet objectif.

**Utilité**

CE1: favorise l'utilisation des transports publics en offrant une liaison performante entre plusieurs pôles de développement répartis le long de la ligne du Tonkin.

CE2: relie le pôle de développement stratégique "La Barme - Perraires" à plusieurs autres pôles de développement de l'agglomération.

CE3: améliore la sécurité de tous les usagers en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics.

CE4: réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics.

<b>TJM (max)</b>	2010: -	2025 estimé sans PA : -
<b>Coûts d'investissement</b>	Fr. 19'000'000.-	<b>Priorité</b> A (2015-2018)
<b>Mise en œuvre</b>	<p>Etat des réflexions : Les premières réflexions relatives à l'amélioration de la desserte de la ligne du Tonkin ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.</p> <p>Planning des études : 2012-2013: études préparatoires 2014-2015: finalisation du projet</p> <p>Avant-projet : 2016</p> <p>Début des travaux : 2017</p> <p>Mise en service : 2018</p>	<b>Références</b> -

# NOUVELLE HALTE CFF/AOMC "GIOVANOLA"

# TP3

TRANSPORTS PUBLICS / LIGNES FERROVIAIRES

Instance(s) responsable(s)

OFT, ST Valais

Maître(s) d'ouvrage

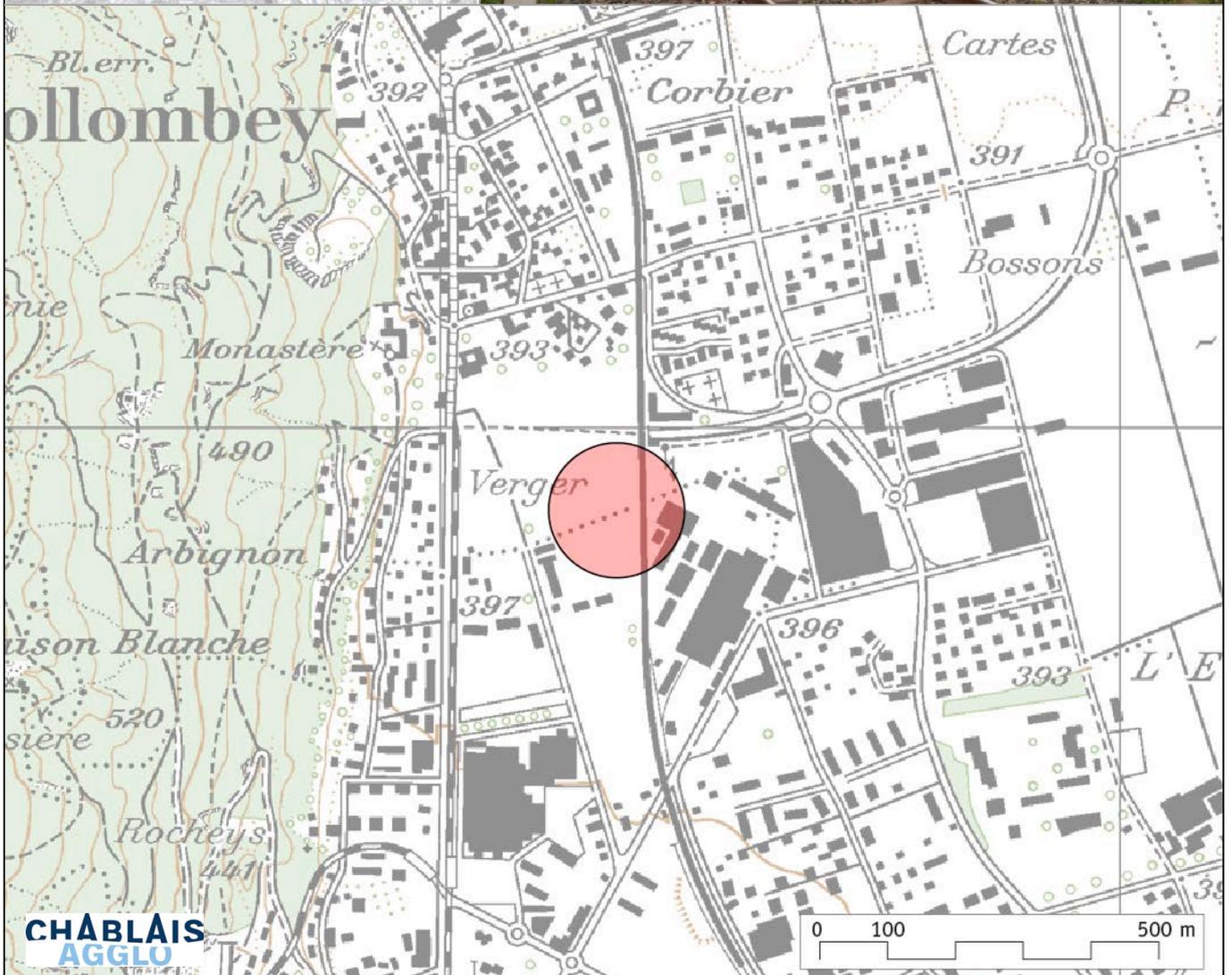
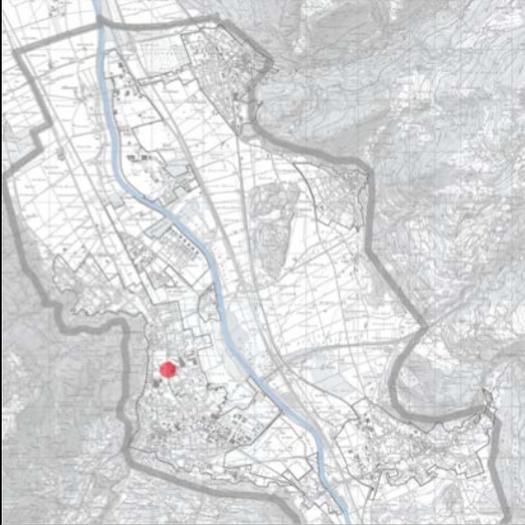
ST Valais, CFF Infra, TPC

Commune(s) concernée(s)

Monthey

Autre(s) instance(s) concernée(s)

-



**NOUVELLE HALTE CFF/AOMC "GIOVANOLA"**

TRANSPORTS PUBLICS / LIGNES FERROVIAIRES

**TP3****Etat actuel**

La ligne CFF du Tonkin dessert dans l'agglomération, à la cadence horaire, les gares de Massongex, Monthey et Collombey-Village.

**Objectifs**

Améliorer la desserte ferroviaire dans l'agglomération le long de la ligne du Tonkin.

**Description**

La création d'une nouvelle halte CFF, en bordure du site Giovanola, dans le pôle urbain stratégique "Vergers - Clos-Donroux", permet d'améliorer la desserte ferroviaire de la ligne du Tonkin sur l'axe Saint-Maurice - Saint-Gingolph. Cette halte accueillera également les trains AOMC.

**Opportunité**

Le projet d'agglomération vise à coordonner urbanisation et mobilité. Il s'agit en particulier de desservir de façon efficace les zones densément bâties. L'amélioration des cadences de la ligne sud-lémanique dans l'agglomération et la construction de la nouvelle halte "Giovanola" (dans le pôle urbain stratégique "Vergers - Clos-Donroux") concourt à cet objectif.

**Utilité**

CE1: favorise l'utilisation des transports publics en offrant une liaison performante entre plusieurs pôles de développement répartis le long de la ligne du Tonkin.

CE2: relie le pôle de développement stratégique "Vergers - Clos-Donroux" à plusieurs autres pôles de développement de l'agglomération.

CE3: améliore la sécurité de tous les usagers en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics.

CE4: réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics.

<b>TJM (max)</b>	2010: -	2025 estimé sans PA : -
------------------	---------	-------------------------

<b>Coûts d'investissement</b>	Fr. 6'000'000.-	<b>Priorité</b>	A (2015-2018)
-------------------------------	-----------------	-----------------	---------------

**Mise en œuvre**

Etat des réflexions : Les premières réflexions relatives à l'amélioration de la desserte de la ligne du Tonkin ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.

Planning des études : 2012-2013: études préparatoires  
2014-2015: finalisation du projet

Avant-projet : 2015

Début des travaux : 2017

Mise en service : 2018

**Références**

-

# REAMENAGEMENT DE L'INTERFACE DE LA GARE CFF D'AIGLE

# TP4

TRANSPORTS PUBLICS / AIGLE

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

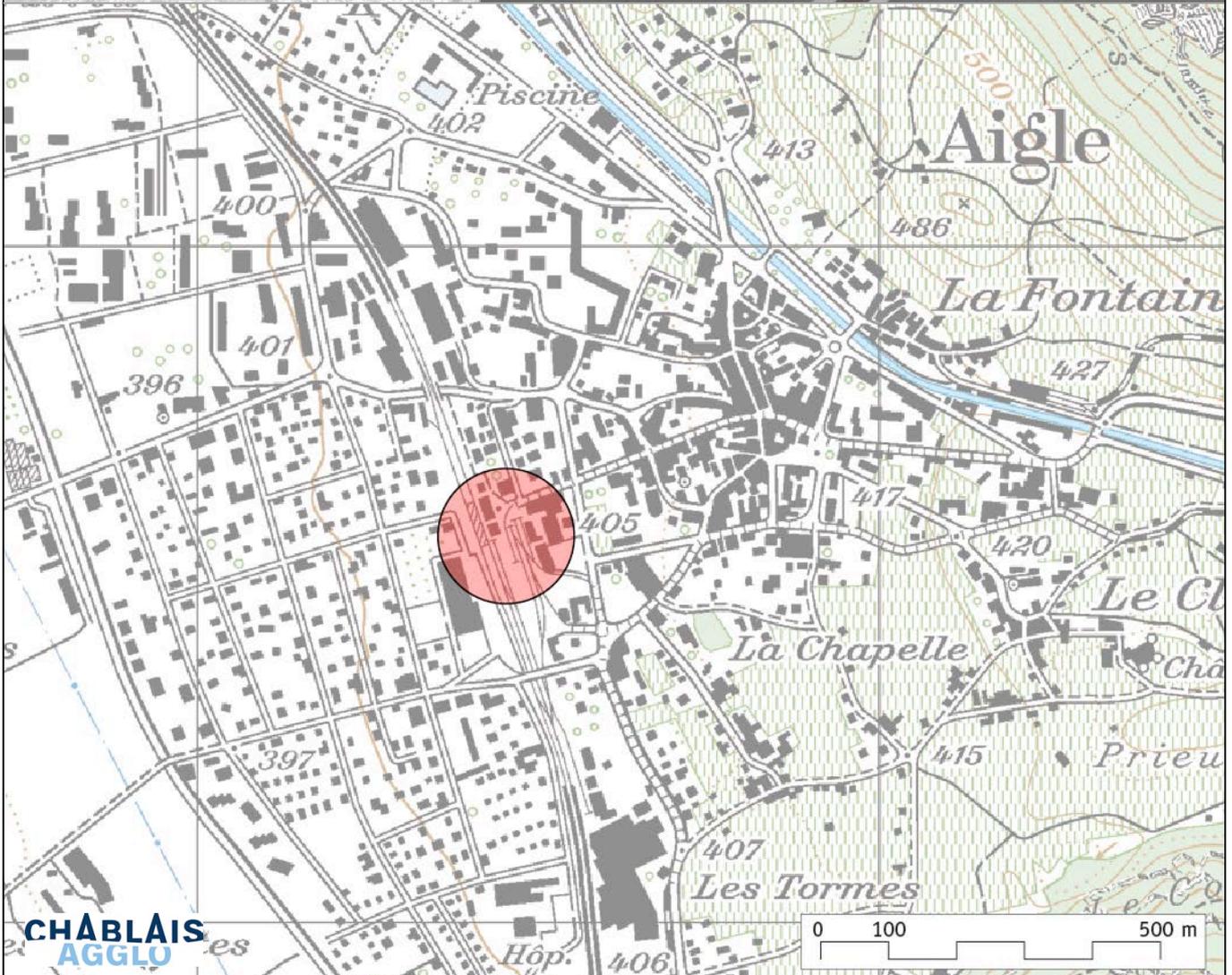
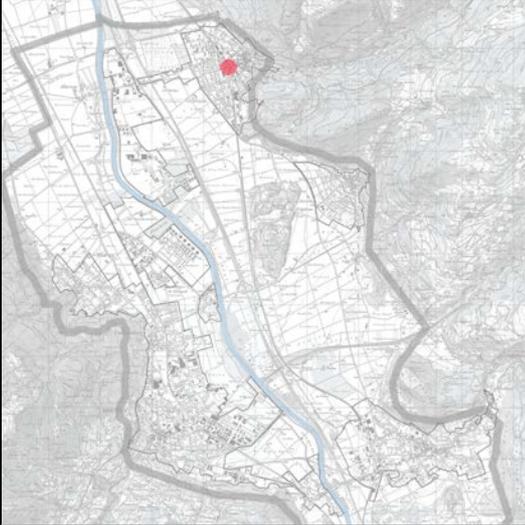
Aigle

Commune(s) concernée(s)

Aigle

Autre(s) instance(s) concernée(s)

SM Vaud, CFF Infra, TPC



**Etat actuel**

La gare d'Aigle est la gare principale de l'agglomération. Elle assure aujourd'hui déjà une plateforme d'échange entre les lignes ferroviaires régionales (AOMC, ASD, AL) et la ligne CFF du Simplon.

**Objectifs**

Améliorer le rôle d'interface de la gare entre les lignes de transports publics d'agglomération (routières et ferroviaires) et le réseau national CFF.  
Favoriser l'intermodalité, notamment avec les mobilités douces.

**Description**

La gare d'Aigle est le principal interface d'échange entre les transports publics de l'agglomération et le réseau ferroviaire national. Avec le développement du réseau d'agglomération, notamment du réseau de bus, certains aménagements sont nécessaires pour optimiser le fonctionnement de l'interface (terminus bus des lignes 2 et 3 du réseau d'agglomération, terminus de la ligne desservant l'hôpital de Rennaz et des autres lignes régionales, station de tête des lignes TAD). L'interface comprend également une station vélos et des places de stationnement couvertes pour deux-roues. La station de vélos en libre-service est intégrée à l'aménagement de la place.

**Opportunité**

Le concept de mobilité de l'agglomération vise à augmenter la part modale des déplacements en transports publics et en mobilité douce. La qualité des interfaces, et notamment du principal interface de l'agglomération, est en ce sens essentielle.

**Utilité**

CE1: favorise l'utilisation des transports publics et de la mobilité douce en améliorant la qualité de l'interface de la gare d'Aigle.  
CE2: contribue à maintenir l'attractivité du centre-ville d'Aigle.  
CE3: améliore la sécurité de tous les usagers en renforçant la part modale des transports publics et de la mobilité douce.  
CE4: réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics et sur la mobilité douce.

<b>TJM (max)</b>	2010: -	2025 estimé sans PA : -
<b>Coûts d'investissement</b>	Fr. 950'000.-	<b>Priorité</b> A (2015-2018)
<b>Mise en œuvre</b>	<p>Etat des réflexions : Les premières réflexions concernant le réaménagement de l'interface ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.</p> <p>Planning des études : 2012-2013: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2014: mise à l'enquête</p> <p>Avant-projet : 2014</p> <p>Début des travaux : 2015</p> <p>Mise en service : 2016</p>	<b>Références</b> -

# REAMENAGEMENT DE L'INTERFACE DE LA GARE CFF DE MONTHEY

# TP5

TRANSPORTS PUBLICS / MONTHEY

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

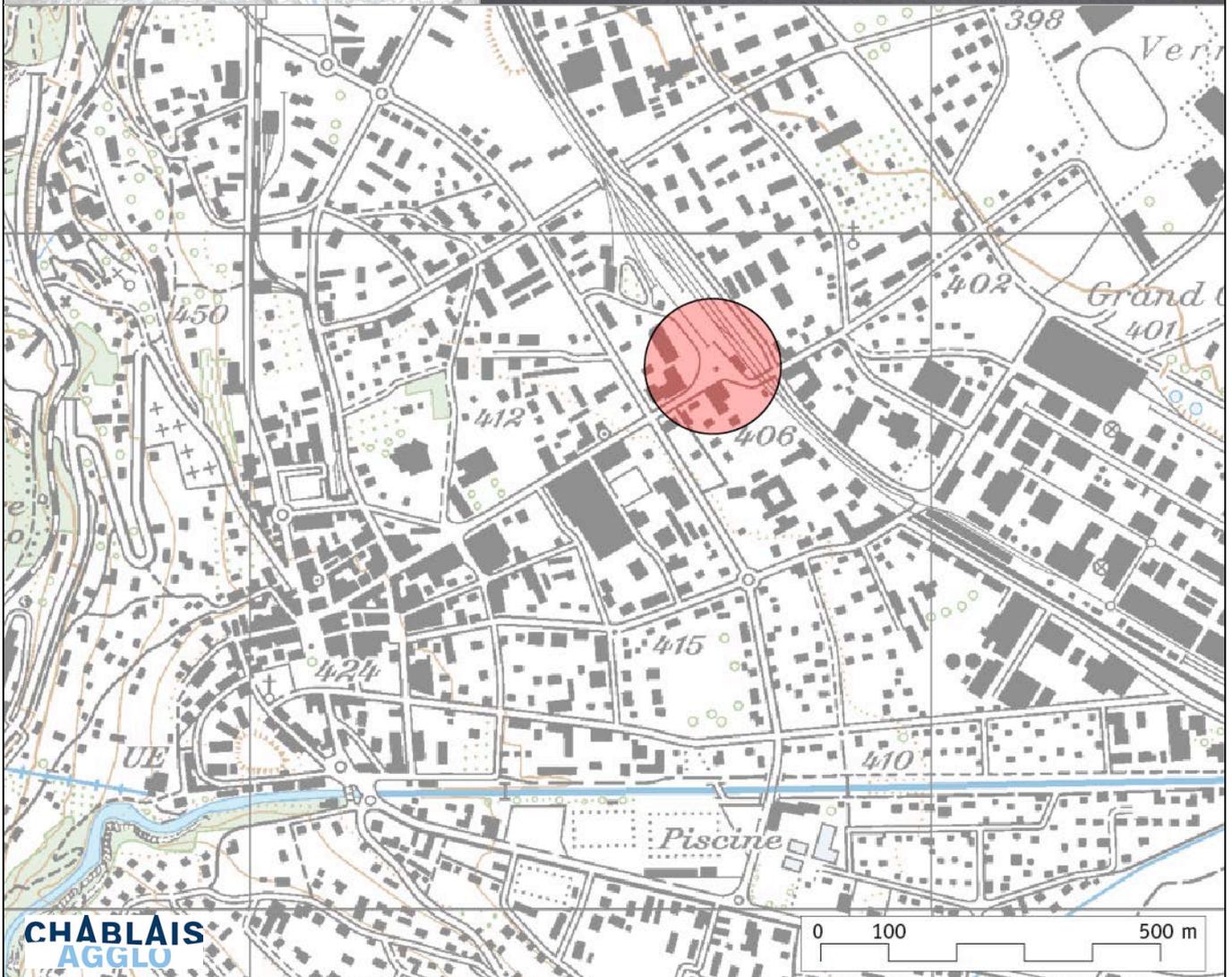
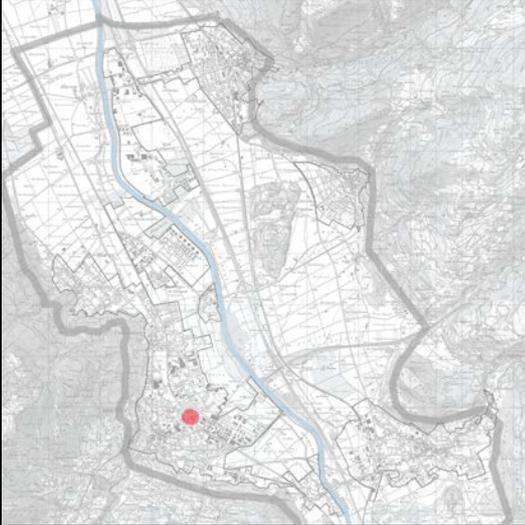
Monthey

Commune(s) concernée(s)

Monthey

Autre(s) instance(s) concernée(s)

ST Valais, CFF Infra, Regionalp



**Etat actuel**

La gare CFF de Monthey accueille aujourd'hui, outre les trains de la ligne du Tonkin (une course par heure), un espace de transbordement des marchandises. Le déplacement de la gare de transbordement au sud du site chimique offre une opportunité de réaménagement complet de la Place de la Gare.

**Objectifs**

Améliorer le rôle d'interface de la gare entre les lignes de bus du réseau d'agglomération et la ligne CFF du Tonkin.  
Favoriser l'intermodalité, notamment avec les mobilités douces.

**Description**

La Place de la Gare de Monthey, libérée de sa gare de transbordement, est entièrement réaménagée. Espace central du pôle urbain stratégique "Gare et Centre", elle accueille également des arrêts de bus pour les lignes 1 et 2 du réseau d'agglomération, une station de TAD, une station vélos et des places de stationnement couvertes pour deux-roues. La station existante de vélos en libre-service est intégrée à l'aménagement de la place.

**Opportunité**

Le concept de mobilité de l'agglomération vise à augmenter la part modale des déplacements en transports publics et en mobilité douce. La qualité des interfaces est en ce sens essentielle.

**Utilité**

- CE1: favorise l'utilisation des transports publics et de la mobilité douce en améliorant la qualité urbaine de l'interface de la gare CFF de Monthey.
- CE2: contribue à maintenir l'attractivité du centre-ville de Monthey.
- CE3: améliore la sécurité de tous les usagers en renforçant la part modale des transports publics et de la mobilité douce.
- CE4: réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics et sur la mobilité douce.

<b>TJM (max)</b>	2010: -	2025 estimé sans PA : -
------------------	---------	-------------------------

<b>Coûts d'investissement</b>	Fr. 1'500'000.-	<b>Priorité</b> A (2015-2018)
-------------------------------	-----------------	-------------------------------

<b>Mise en œuvre</b>	<b>Références</b>
Etat des réflexions : Un concours d'aménagement a défini les lignes directrices du secteur.	Concours d'aménagement de la Place de la Gare de Monthey.
Planning des études : 2012-2013: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2014: mise à l'enquête	
Avant-projet : 2014	
Début des travaux : 2015	
Mise en service : 2016	

# REAMENAGEMENT DE L'INTERFACE DE LA GARE AOMC DE MONTHEY

# TP6

TRANSPORTS PUBLICS / MONTHEY

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

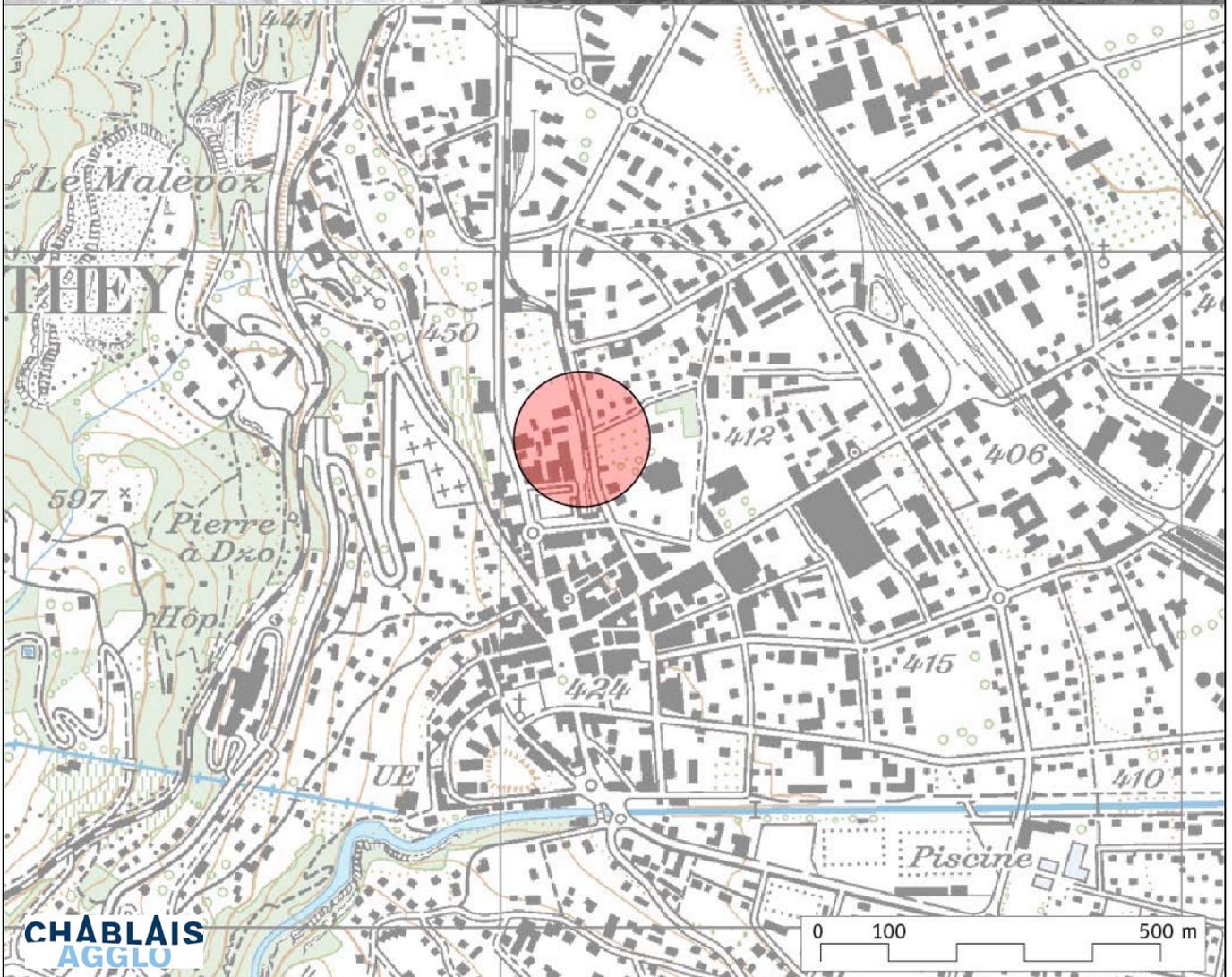
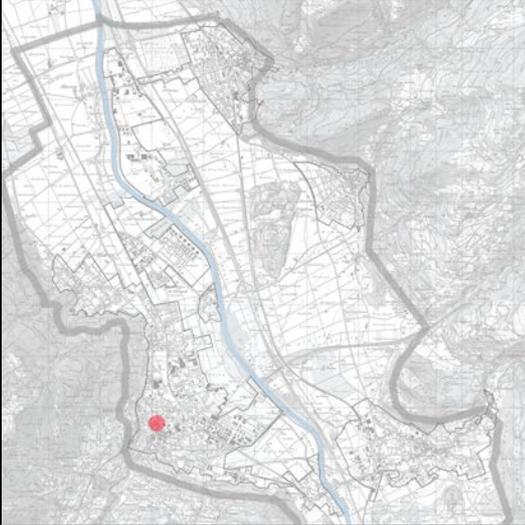
Monthey

Commune(s) concernée(s)

Monthey

Autre(s) instance(s) concernée(s)

ST Valais, TPC



**Etat actuel**

La gare AOMC de Monthey est située à proximité immédiate du centre-ville.

**Objectifs**

Améliorer le rôle d'interface de la gare entre les lignes de bus du réseau d'agglomération et la ligne AOMC reliant Monthey à Aigle et au réseau CFF national.

Favoriser l'intermodalité, notamment avec les mobilités douces.

**Description**

La gare AOMC de Monthey est rapprochée de la gare d'Aigle et du réseau national CFF grâce aux améliorations apportées à la ligne AOMC.

L'aménagement proposé vise à améliorer le transbordement sur les lignes de bus d'agglomération s'arrêtant devant la gare. Il intègre également des places de stationnement couvertes pour deux-roues. La station de vélos en libre-service, située sur le parking du Cotterg, est rapprochée de la gare.

**Opportunité**

Le concept de mobilité de l'agglomération vise à augmenter la part modale des déplacements en transports publics et en mobilité douce. La qualité des interfaces est en ce sens essentielle.

**Utilité**

CE1: favorise l'utilisation des transports publics et de la mobilité douce en améliorant la qualité de l'interface de la gare AOMC de Monthey.

CE2: contribue à maintenir l'attractivité du centre-ville de Monthey.

CE3: améliore la sécurité de tous les usagers en renforçant la part modale des transports publics et de la mobilité douce.

CE4: réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics et sur la mobilité douce.

**TJM (max)**

2010: -

2025 estimé sans PA : -

**Coûts**

Fr. 350'000.-

**Priorité**

A (2015-2018)

**d'investissement**

**Mise en œuvre**

Etat des réflexions : Les premières réflexions concernant le réaménagement de l'interface ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.

Planning des études : 2013: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet  
2014: mise à l'enquête

Avant-projet : 2014

Début des travaux : 2015

Mise en service : 2016

**Références**

-

# REAMENAGEMENT DE L'INTERFACE DE LA GARE CFF/AOMC DE COLLOMBEY-MURAZ

# TP7

TRANSPORTS PUBLICS / COLLOMBEY-MURAZ

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

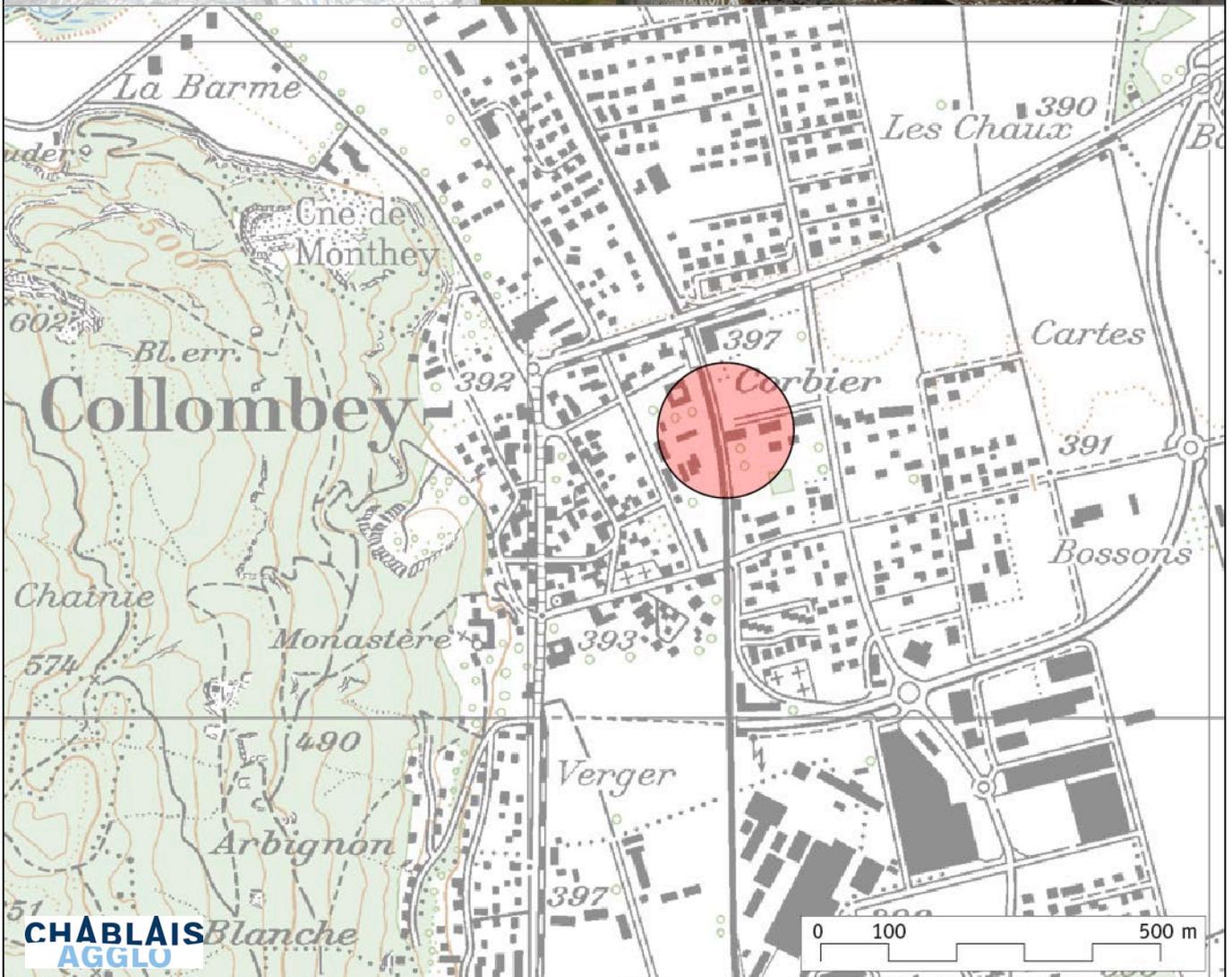
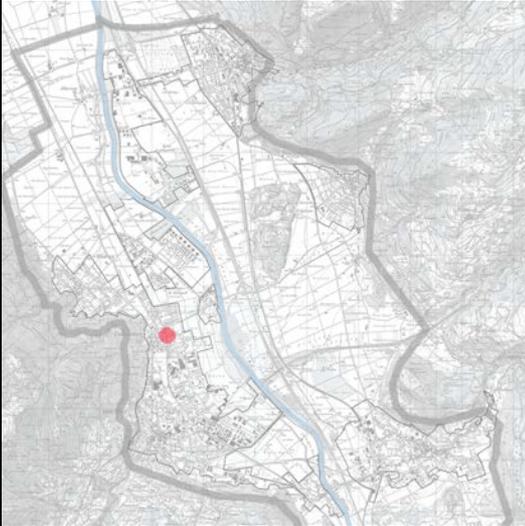
Collombey-Muraz

Commune(s) concernée(s)

Collombey-Muraz

Autre(s) instance(s) concernée(s)

ST Valais, CFF Infra, Regionalp, TPC



**REAMENAGEMENT DE L'INTERFACE DE LA GARE CFF/AOMC DE COLLOMBEY-MURAZ****TP7****TRANSPORTS PUBLICS / COLLOMBEY-MURAZ****Etat actuel**

Aujourd'hui, les gares CFF et AOMC desservant Collombey-Village sont situées à une centaine de mètres l'une de l'autre. Le déplacement de la ligne AOMC offre une opportunité de mettre directement en relation les deux gares du village.

**Objectifs**

Améliorer le rôle d'interface de la gare entre les lignes de bus du réseau d'agglomération, la ligne CFF du Tonkin et la ligne AOMC.

Favoriser l'intermodalité, notamment avec les mobilités douces.

**Description**

La nouvelle gare du Corbier assure l'interface entre la ligne CFF du Tonkin et la ligne AOMC. Elle permet notamment aux usagers du Haut-Lac de transborder sur les trains directs AOMC reliant Monthey à Aigle. Cette nouvelle plateforme d'échange assure également l'interface entre ces deux lignes ferroviaires et les lignes 1 et 2 du réseau d'agglomération. Le projet d'aménagement prévoit ainsi, outre les arrêts des lignes de bus d'agglomération, des places de stationnement couvertes pour deux-roues et une station de vélos en libre-service.

**Opportunité**

Le concept de mobilité de l'agglomération vise à augmenter la part modale des déplacements en transports publics et en mobilité douce. La qualité des interfaces, et notamment du seul interface d'échange entre les lignes AOMC et CFF sur territoire valaisan, est en ce sens essentielle.

**Utilité**

CE1: favorise l'utilisation des transports publics et de la mobilité douce en créant un nouvel interface multimodal à Collombey-Muraz.

CE2: contribue à maintenir l'attractivité de Collombey-Village à proximité immédiate du pôle urbain stratégique voisin "Vergers - Clos-Donroux".

CE3: améliore la sécurité de tous les usagers en renforçant la part modale des transports publics et de la mobilité douce.

CE4: réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics et sur la mobilité douce.

**TJM (max)** 2010: - 2025 estimé sans PA : -

**Coûts d'investissement** Fr. 500'000.-

**Priorité** A (2015-2018)

**Mise en œuvre**

Etat des réflexions : Les premières réflexions concernant le réaménagement de l'interface ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.

Planning des études : 2014-2015: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet  
2016: mise à l'enquête

Avant-projet : 2016

Début des travaux : 2017

Mise en service : 2018

**Références**

-

# REAMENAGEMENT DE L'INTERFACE DE LA GARE CFF DE BEX

# TP8

TRANSPORTS PUBLICS / BEX

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

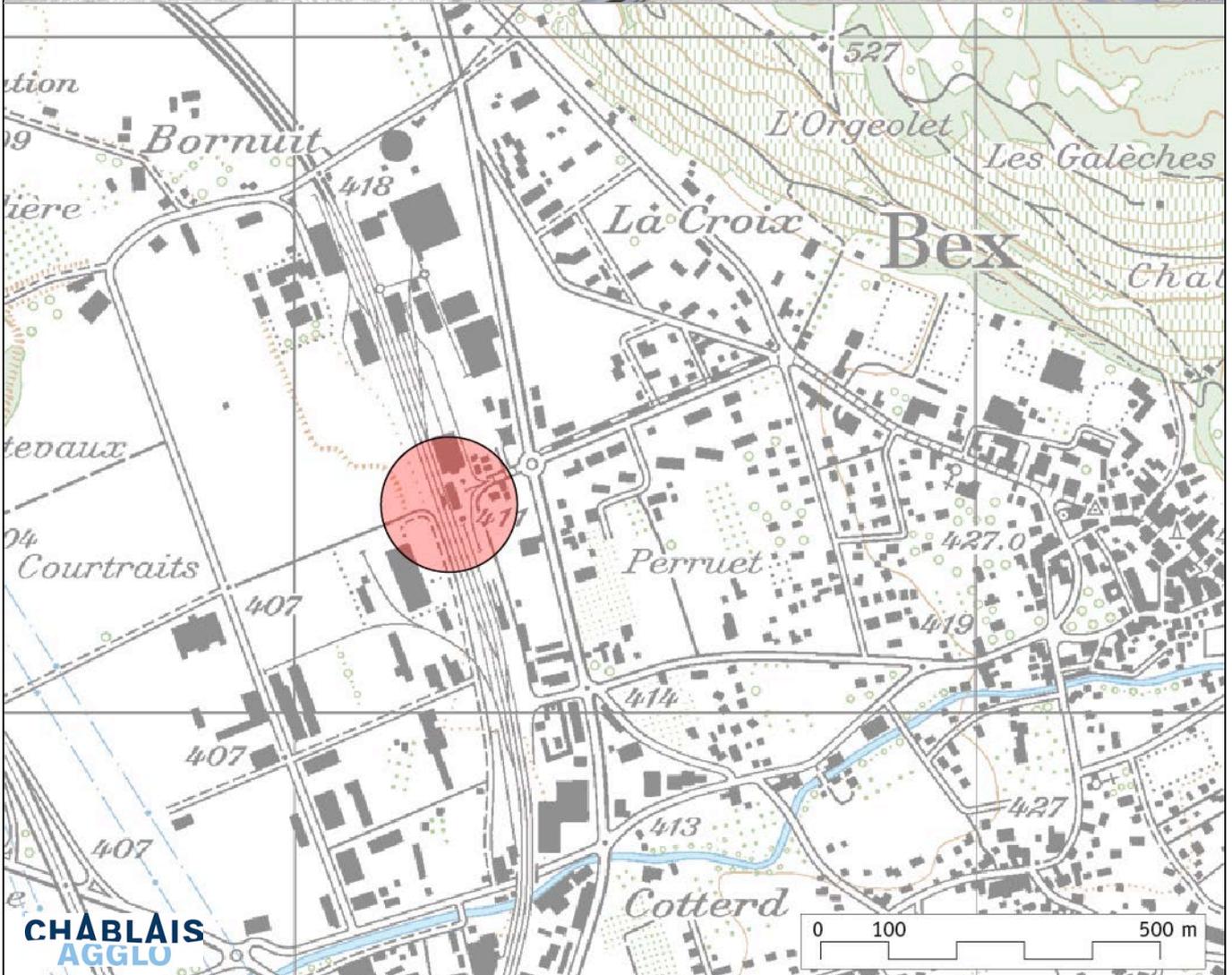
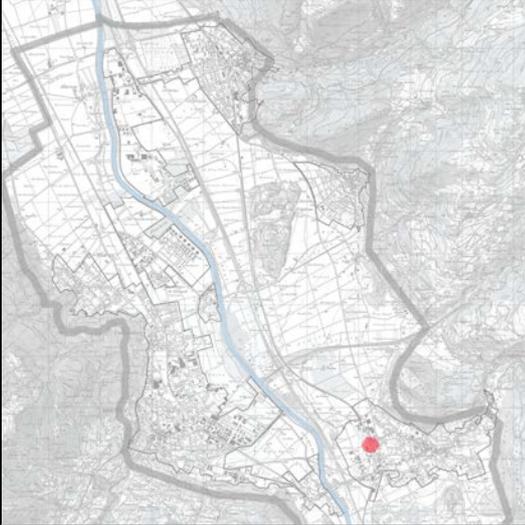
Bex

Commune(s) concernée(s)

Bex

Autre(s) instance(s) concernée(s)

SM Vaud, CFF Infra, TPC



**Etat actuel**

La gare de Bex est la seconde gare CFF de l'agglomération située sur la ligne du Simplon. Elle assure aujourd'hui déjà une plateforme d'échange entre la ligne ferroviaire régionale BVB et la ligne CFF.

**Objectifs**

Améliorer le rôle d'interface de la gare entre la ligne de bus n° 1 du réseau d'agglomération, la ligne ferroviaire BVB et le réseau national CFF.  
Favoriser l'intermodalité, notamment avec les mobilités douces.

**Description**

La gare de Bex se développe en raison de la proximité de deux pôles urbains stratégiques ("Gare" et "La Croix - Pied du Montet") et du pôle d'activité stratégique "En Vannel - Les Courtaits". Le déplacement du P+R à l'ouest des voies CFF permet un réaménagement qualitatif de la Place de la Gare située au centre du pôle urbain stratégique. Les quais de la ligne BVB sont déplacés. La Place de la Gare accueille également les arrêts de bus de la ligne d'agglomération n° 1, les bus TAD, une station vélo, des places de stationnement couvertes pour deux-roues et une station de vélos en libre-service.

**Opportunité**

Le concept de mobilité de l'agglomération vise à augmenter la part modale des déplacements en transports publics et en mobilité douce. La qualité des interfaces est en ce sens essentielle.

**Utilité**

CE1: favorise l'utilisation des transports publics et de la mobilité douce en améliorant la qualité de l'interface de la gare de Bex  
CE2: contribue à maintenir l'attractivité du centre-ville de Bex et des pôles stratégiques voisins de la gare.  
CE3: améliore la sécurité de tous les usagers en renforçant la part modale des transports publics et de la mobilité douce.  
CE4: réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics et sur la mobilité douce.

<b>TJM (max)</b>	2010: -	2025 estimé sans PA : -
------------------	---------	-------------------------

<b>Coûts d'investissement</b>	Fr. 2'000'000.-	<b>Priorité</b> A (2015-2018)
-------------------------------	-----------------	-------------------------------

<b>Mise en œuvre</b>	<b>Références</b>
Etat des réflexions : Les premières réflexions concernant le réaménagement de l'interface de la gare ont été menées dans le cadre du schéma directeur du site stratégique de développement de Bex (2011).	Schéma directeur du site stratégique de développement de Bex (2011).
Planning des études : 2012-2013: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2014: mise à l'enquête	
Avant-projet : 2014	
Début des travaux : 2016	
Mise en service : 2017	

# MISE EN SERVICE DU RESEAU DE BUS D'AGGLOMERATION

TRANSPORTS PUBLICS / LIGNES DE BUS D'AGGLOMERATION

PAQUET **TP9**

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

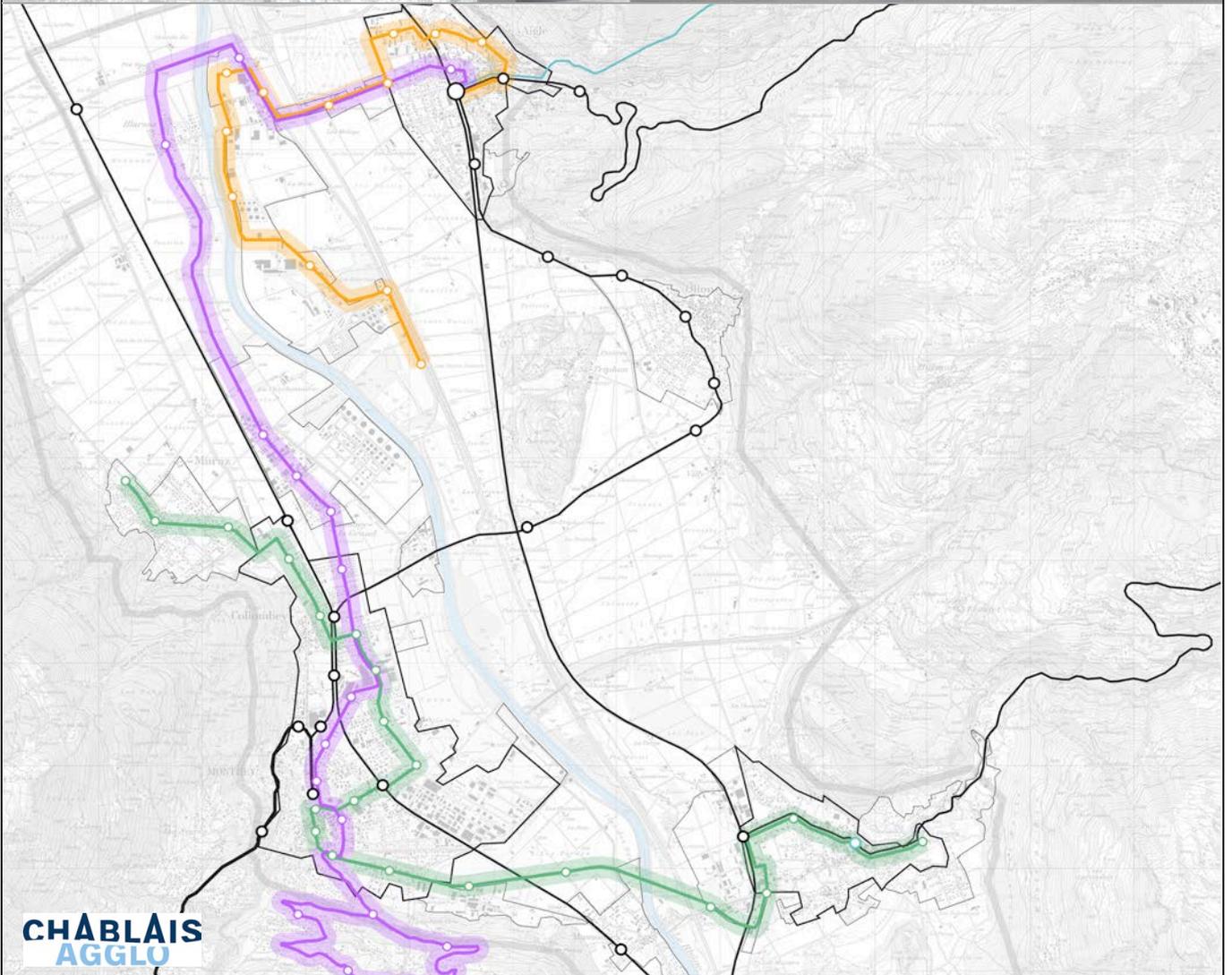
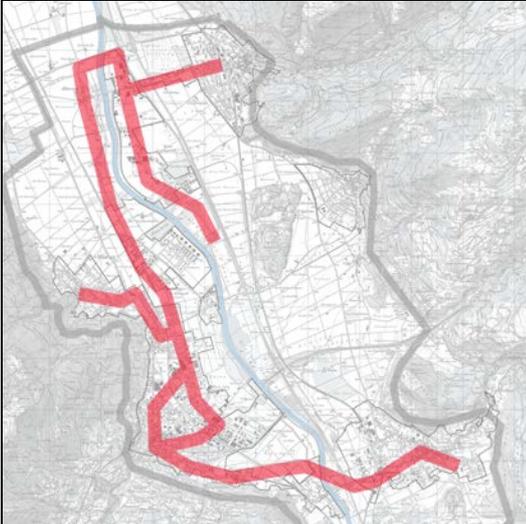
Chablais Agglo

Commune(s) concernée(s)

Aigle, Bex, Collombey-Muraz, Massongex, Monthey

Autre(s) instance(s) concernée(s)

ST Valais, SM Vaud



**Etat actuel**

La desserte des transports publics routiers est extrêmement lacunaire dans l'agglomération, notamment sur l'axe Bex - Massongex - Monthey - Collombey-Muraz et pour la desserte des zones industrielles d'Aigle et de Collombey. Quelques lignes de transports publics régionaux desservent l'agglomération, mais elles ne circulent que sur les axes principaux et à de faibles cadences (cf. analyse de l'état existant).

**Objectifs**

Assurer, à une fréquence attractive, la liaison des principaux pôles d'habitat et d'emploi entre eux et avec le réseau ferroviaire.

**Description**

A terme, trois lignes de bus desservent l'agglomération sur l'axe Bex - Massongex - Monthey - Collombey-Muraz - Aigle. Le tracé détaillé des lignes et les cadences d'exploitation restent à préciser.

Dans un premier temps, l'une ou l'autre de ces lignes pourrait être exploitée sous la forme d'un transport à la demande (TAD), cf. mesure TP5. Une étude détaillée permettra de définir les phases de mise en place du réseau. L'essentiel des coûts d'investissement concerne la mise en place des arrêts et abris de bus. Ponctuellement, des aménagements ad hoc permettront d'offrir la priorité aux transports publics. Ces aménagements sont cependant situés en localité ou en approche de localité, et sont en conséquence imputés aux mesures d'aménagement y relatives.

**Opportunité**

Le projet d'agglomération vise à coordonner urbanisation et mobilité. Le réseau de transports publics routiers permet de desservir les zones densément bâties qui ne sont pas directement reliées au réseau ferroviaire. Outre son rôle de liaison entre les différents secteurs de l'agglomération, il sert de réseau de rabattement sur les principales gares ferroviaires.

**Utilité**

CE1: favorise l'utilisation des transports publics en offrant une desserte attractive aux zones densément bâties de l'agglomération.

CE2: dessert les zones densément bâties et les pôles de développement non desservis par le réseau ferroviaire.

CE3: améliore la sécurité de tous les usagers en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics.

CE4: réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics.

<b>TJM (max)</b>	2010: -	2025 estimé sans PA : -
<b>Coûts d'investissement</b>	Fr. 2'910'000.-	<b>Priorité</b> A (2015-2018)
<b>Mise en œuvre</b>	<p>Etat des réflexions : Les premières variantes de desserte en transports publics de l'agglomération ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération. Elles ont permis de définir le tracé des lignes et de chiffrer les investissements nécessaires.</p> <p>Planning des études : 2012-2013: étude détaillée d'exploitation 2013: appels d'offre 2014: première année d'exploitation du réseau (aménagement provisoire des arrêts) 2014: mise à l'enquête des aménagements définitifs</p> <p>Avant-projet : 2014 Début des travaux : 2015 Mise en service : 2016: aménagement définitif des arrêts</p>	<b>Références</b> -

# MISE EN SERVICE DU RESEAU DE TRANSPORT A LA DEMANDE (TAD)

TRANSPORTS PUBLICS / LIGNES DE BUS D'AGGLOMERATION

PAQUET **TP10**

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

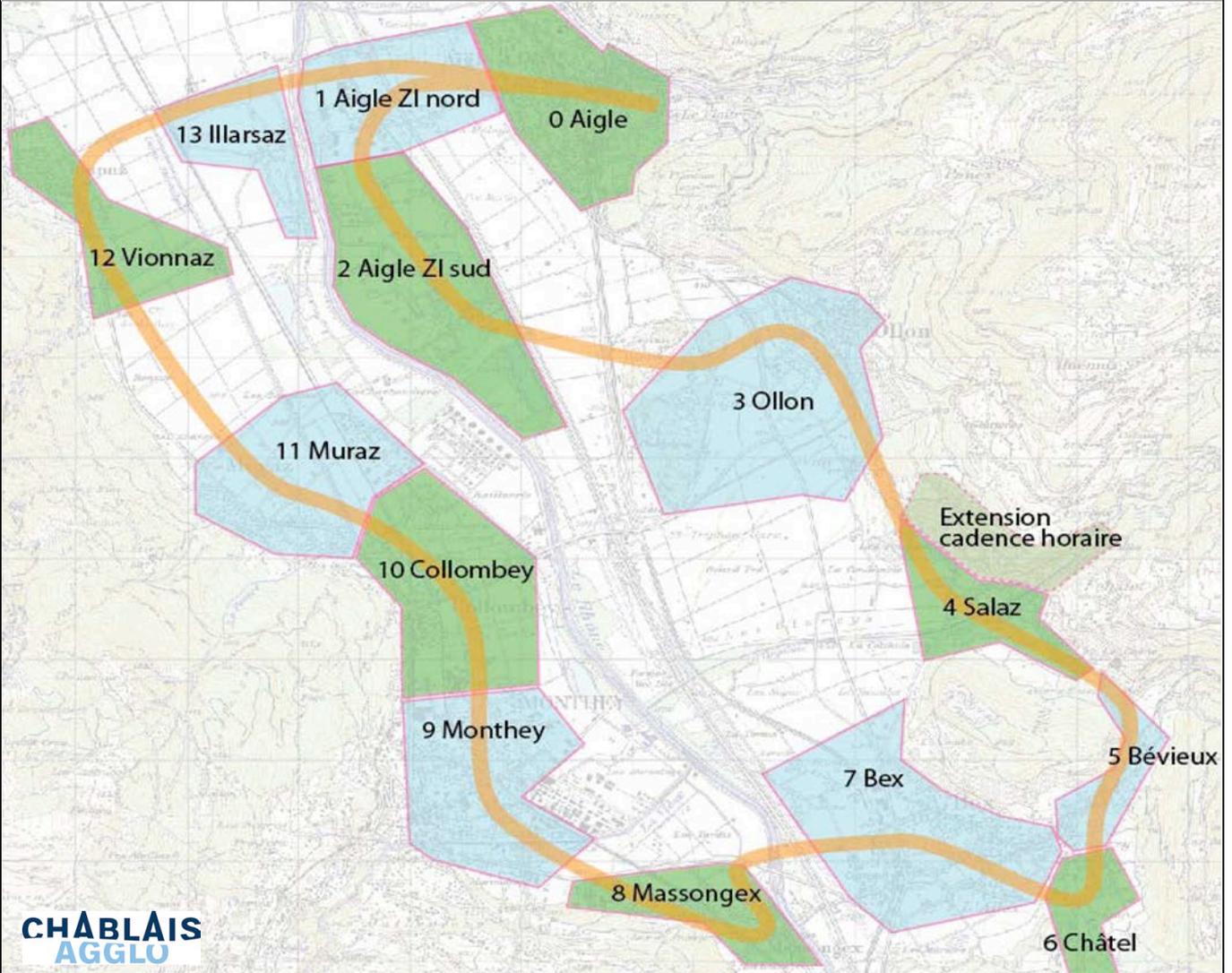
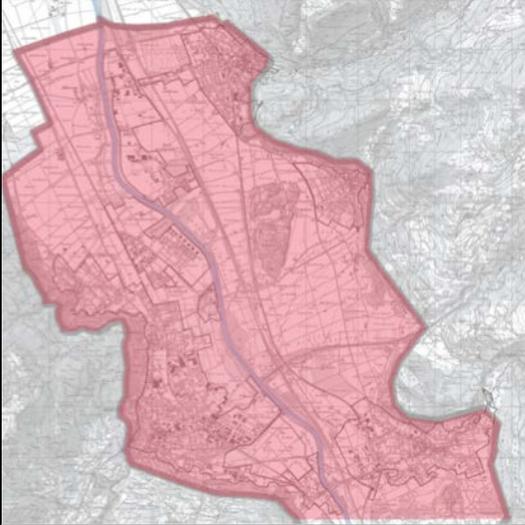
Chablais Agglo

Commune(s) concernée(s)

Toutes

Autre(s) instance(s) concernée(s)

ST Valais, SM Vaud



**Etat actuel**

La desserte des transports publics routiers est extrêmement lacunaire dans l'agglomération, notamment sur l'axe Bex - Massongex - Monthey - Collombey-Muraz et pour la desserte des zones industrielles d'Aigle et de Collombey. Quelques lignes de transports publics régionaux desservent l'agglomération, mais elles ne circulent que sur les axes principaux et à de faibles cadences (cf. analyse de l'état existant).

**Objectifs**

Assurer la desserte du territoire, en complémentarité avec les lignes de transports publics d'agglomération (cf. mesure TP4).

**Description**

Il s'agit d'un service de bus sur appel circulant à horaire fixe le long d'un axe déterminé, avec possibilité de s'écarter de son tracé de base en fonction des demandes des usagers. Dans le cadre de Chablais Agglo, le TAD permettra de desservir, avant la mise en oeuvre des lignes régulières (cf. TP4), différents secteurs de l'agglomération. Ultérieurement, le TAD fonctionnera en dehors des heures de circulation des lignes fixes et/ou dans les zones non desservies. Une étude détaillée permettra de définir les phases de mise en place du réseau. Les coûts d'investissement identifiés concernent la mise en place des arrêts de bus.

**Opportunité**

Les villes et villages constituant l'agglomération du Chablais se sont développés autour de noyaux historiques situés au pied des montagnes ou dans la plaine. Le projet d'agglomération vise à maîtriser le développement de l'urbanisation en le concentrant autour des pôles urbains ou villageois. Les transports publics "classiques" permettent de desservir les principaux pôles de développement mais ne peuvent irriguer de manière performante les autres villages de l'agglomération. Le TAD permet le rabattement des usagers y résidant sur le réseau principal d'agglomération.

**Utilité**

CE1: favorise l'utilisation des transports publics en assurant la desserte de l'ensemble de l'agglomération.

CE2: contribue à maintenir l'attractivité des villages existants.

CE3: améliore la sécurité de tous les usagers en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics.

CE4: réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics.

<b>TJM (max)</b>	2010: -	2025 estimé sans PA : -
<b>Coûts d'investissement</b>	Fr. 300'000.-	<b>Priorité</b> A (2015-2018)
<b>Mise en œuvre</b>	<p>Etat des réflexions : Les premières variantes de desserte en transports publics de l'agglomération ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération. Elles ont défini les bases d'exploitation du futur réseau de TAD.</p> <p>Planning des études : 2012-2013: étude détaillée d'exploitation 2013: appels d'offre 2014: première année d'exploitation du réseau (aménagement provisoire des arrêts) 2014: mise à l'enquête des aménagements définitifs</p> <p>Avant-projet : 2014 Début des travaux : 2015 Mise en service : 2016: aménagement définitif des arrêts</p>	<b>Références</b> Etude préliminaire de faisabilité d'un réseau TAD pour l'agglomération du Chablais (RCS)

# BEX - RIVES DU RHONE LE LONG DE L'AVANÇON

MOBILITE DOUCE / LIAISONS AU RESEAU PRINCIPAL LONGEANT LE RHONE

# MD1

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

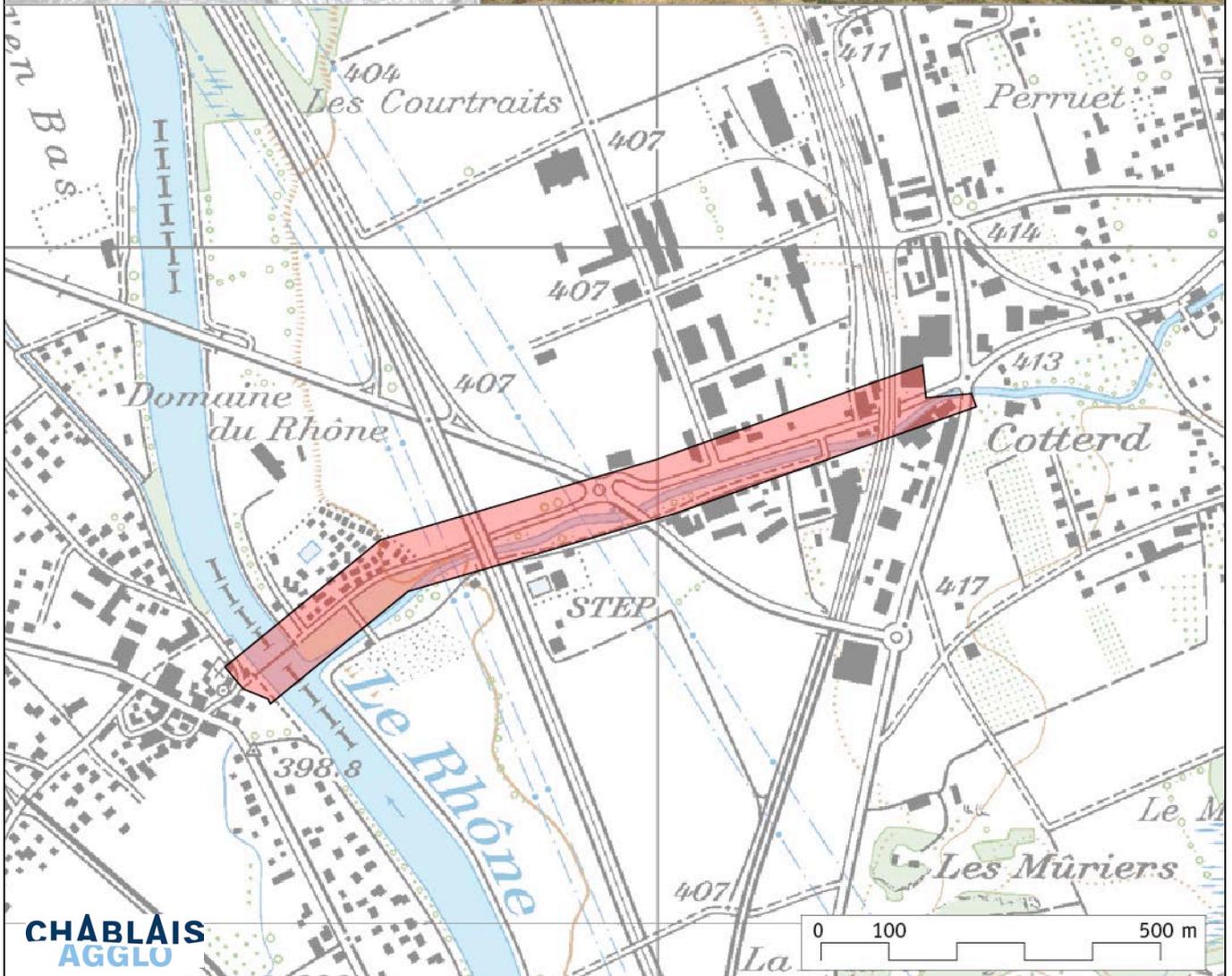
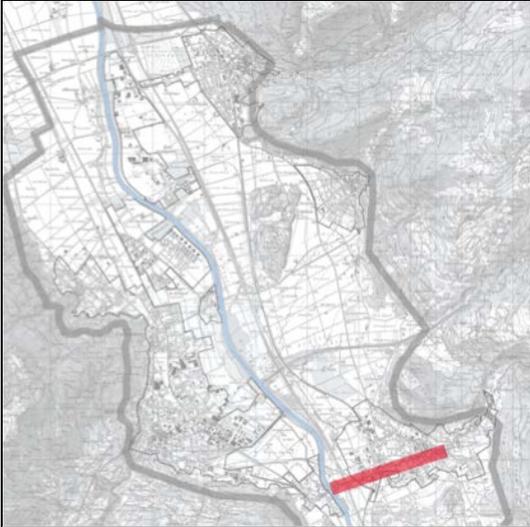
Bex

Commune(s) concernée(s)

Bex

Autre(s) instance(s) concernée(s)

SR Vaud



**Etat actuel**

La route longeant l'Avançon (rue du Simplon / route de Massongex / domaine du Rhône) relie directement le centre-ville de Bex au Rhône et au village de Massongex (passerelle sur le Rhône). Elle présente localement des faiblesses au niveau de la sécurité et de la cohabitation avec les deux-roues légers (transit local, desserte de la zone industrielle, franchissement des axes cantonaux).

**Objectifs**

Rendre sûre et attractive la liaison de mobilité douce entre Bex et l'itinéraire national cyclable le long du Rhône.

**Description**

La route de Massongex / domaine du Rhône est ponctuellement réaménagée de manière à sécuriser les cheminements piétons et cyclistes. Le détail de l'aménagement doit encore être précisé. Les secteurs les plus sensibles sont la descente depuis le centre-ville (rue du Simplon), le secteur longeant la zone d'activité (route de Massongex) et les deux franchissements des routes cantonales.

**Opportunité**

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des modes de transport non motorisés. Cette nouvelle liaison constitue l'itinéraire le plus direct entre Bex et la liaison principale, le long du Rhône, qui permet de relier entre elles les différentes communes de l'agglomération.

**Utilité**

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

CE2: renforce les liaisons de mobilité douce entre Bex et les autres communes de l'agglomération, contribuant ainsi à assurer une desserte multimodale des zones urbanisées.

CE3: améliore la sécurité des piétons et des cyclistes sur un axe attractif pour eux.

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

<b>TJM (max)</b>	2010: -	2025 estimé sans PA : -
<b>Coûts d'investissement</b>	Fr. 350'000.-	<b>Priorité</b> A (2015-2018)
<b>Mise en œuvre</b>	<p>Etat des réflexions : Les premières réflexions concernant l'aménagement du réseau cyclable d'agglomération ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.</p> <p>Planning des études : 2012-2013: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2014: mise à l'enquête</p> <p>Avant-projet : 2014</p> <p>Début des travaux : 2015</p> <p>Mise en service : 2016</p>	<b>Références</b> -

# MONTHEY - RIVES DU RHONE LE LONG DE LA VIEZE

MOBILITE DOUCE / LIAISONS AU RESEAU PRINCIPAL LONGEANT LE RHONE

# MD2

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

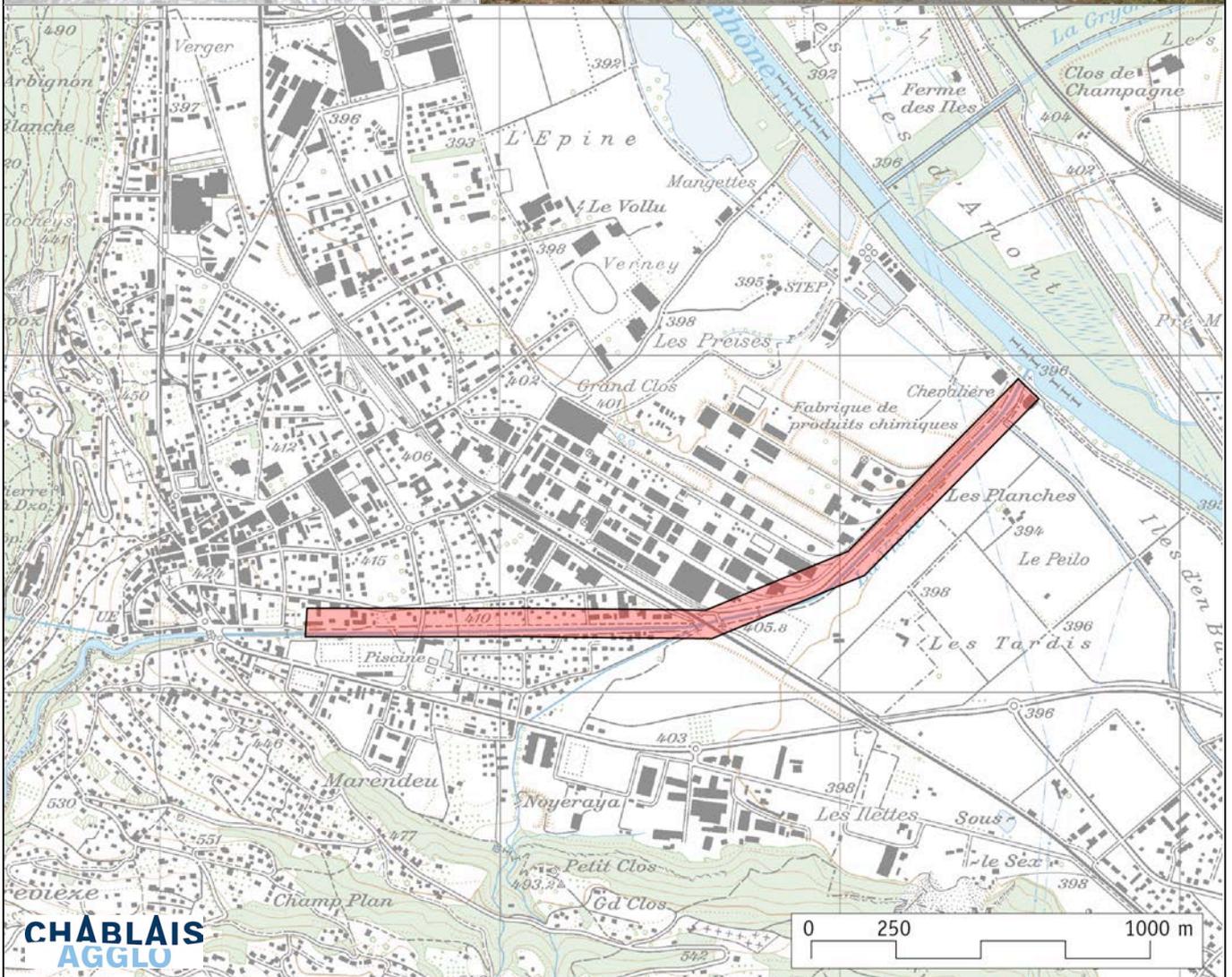
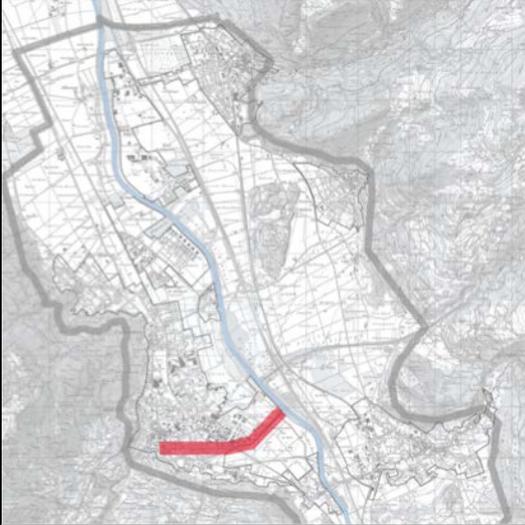
Monthey

Commune(s) concernée(s)

Monthey

Autre(s) instance(s) concernée(s)

-



**Etat actuel**

Les quais de la Vièze sont aménagés en promenade pour la mobilité douce. Certains accès sont réservés aux piétons uniquement. La continuité du cheminement cyclable n'est pas assurée entre la ville et le Rhône.

**Objectifs**

Rendre sûre et attractive la liaison de mobilité douce entre Monthey et l'itinéraire national cyclable le long du Rhône.

**Description**

Un cheminement piéton et cyclable, continu entre le centre-ville et le Rhône, est aménagé sur les rives de la Vièze. Le détail de l'aménagement doit encore être précisé.

**Opportunité**

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des modes de transport non motorisés. Cette nouvelle liaison constitue un itinéraire direct et attractif entre Monthey et la liaison principale, le long du Rhône, qui permet de relier entre elles les différentes communes de l'agglomération.

**Utilité**

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

CE2: renforce les liaisons de mobilité douce entre Monthey et les autres communes de l'agglomération, contribuant ainsi à assurer une desserte multimodale des zones urbanisées.

CE3: améliore la sécurité des piétons et des cyclistes sur un axe attractif pour eux.

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

<b>TJM (max)</b>	2009: -	2025 estimé sans PA : -
<b>Coûts d'investissement</b>	Fr. 900'000.-	<b>Priorité</b> A (2015-2018)
<b>Mise en œuvre</b>	<p>Etat des réflexions : Le concept général de la mobilité de la Ville de Monthey définit les lignes directrices du réseau cyclable de la ville.</p> <p>Planning des études : 2012-2013: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2014: mise à l'enquête</p> <p>Avant-projet : 2014</p> <p>Début des travaux : 2015</p> <p>Mise en service : 2016</p>	<b>Références</b> Concept général de la mobilité de la Ville de Monthey (2011), réseau cyclable.

# COLLOMBEY-VILLAGE - RIVES DU RHONE PAR LA RUE PRE-DU-PONT

MOBILITE DOUCE / LIAISONS AU RESEAU PRINCIPAL LONGEANT LE RHONE

# MD3

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

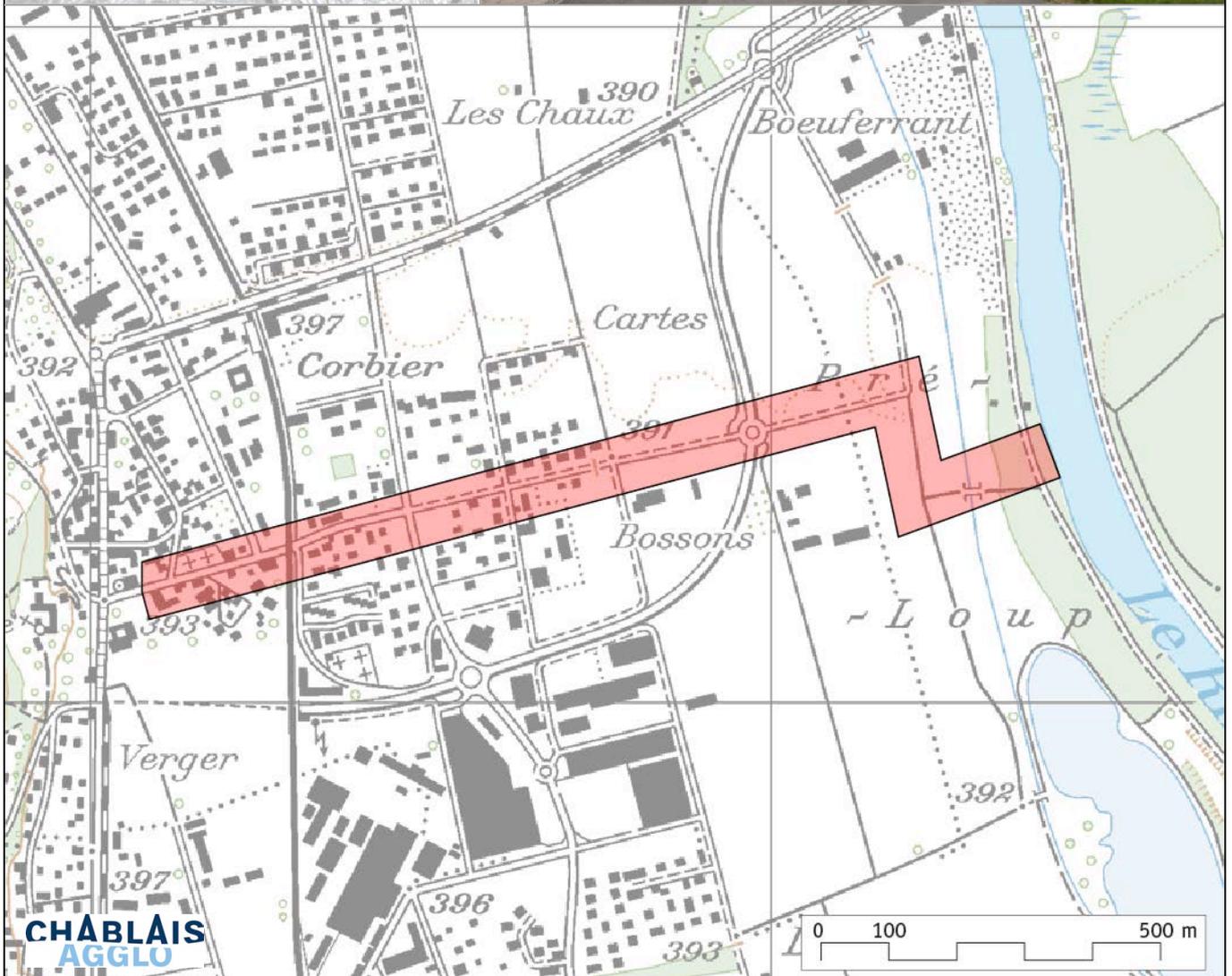
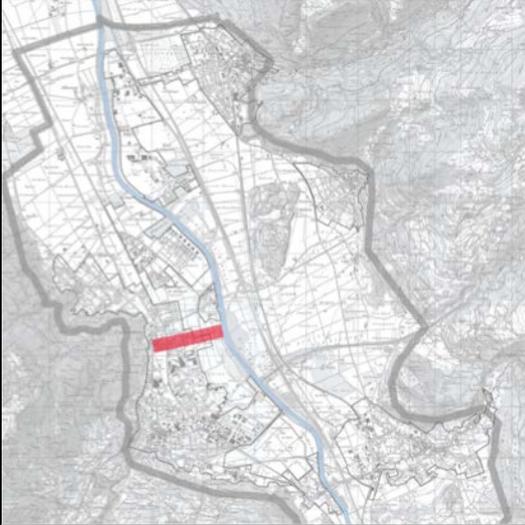
Collombey-Muraz, Monthey

Commune(s) concernée(s)

Collombey-Muraz, Monthey

Autre(s) instance(s) concernée(s)

-



**COLLOMBEY-VILLAGE - RIVES DU RHONE PAR LA RUE PRE-DU-PONT**

MOBILITE DOUCE / LIAISONS AU RESEAU PRINCIPAL LONGEANT LE RHONE

**MD3****Etat actuel**

L'itinéraire retenu relie directement le centre de Collombey au Rhône à travers des quartiers résidentiels. Il présente localement des faiblesses au niveau de la sécurité (franchissement des voies de chemin de fer, de la route du Montagnier, de la route de la Vallée).

**Objectifs**

Rendre sûre et attractive la liaison de mobilité douce entre Collombey et l'itinéraire national cyclable le long du Rhône.

**Description**

Les rues Saint-Didier et Pré-du-Pont sont localement réaménagées pour améliorer la sécurité et le confort des cyclistes. Le détail de l'aménagement doit encore être précisé mais les franchissements des voies de chemin de fer, de la route du Montagnier et de la route de la Vallée devront être traités avec soin.

**Opportunité**

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des modes de transport non motorisés. Cette nouvelle liaison constitue un itinéraire direct et attractif entre Collombey et la liaison principale, le long du Rhône, qui permet de relier entre elles les différentes communes de l'agglomération.

**Utilité**

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

CE2: renforce les liaisons de mobilité douce entre Collombey et les autres communes de l'agglomération, contribuant ainsi à assurer une desserte multimodale des zones urbanisées.

CE3: améliore la sécurité des piétons et des cyclistes sur un axe attractif pour eux.

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

**TJM (max)**

2009: -

2025 estimé sans PA : -

**Coûts**

Fr. 400'000.-

**d'investissement****Priorité**

A (2015-2018)

**Mise en œuvre**

Etat des réflexions : Le plan directeur de la mobilité de la commune de Collombey-Muraz définit les lignes directrices du réseau cyclable de la commune.

Planning des études : 2012-2013: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet  
2014: mise à l'enquête

Avant-projet : 2014

Début des travaux : 2015

Mise en service : 2016

**Références**

Plan directeur de la mobilité de la commune de Collombey-Muraz (2011).

# OLLON - RIVES DU RHONE PAR LA ROUTE DE CHESSELAZ

MOBILITE DOUCE / LIAISONS AU RESEAU PRINCIPAL LONGEANT LE RHONE

# MD4

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

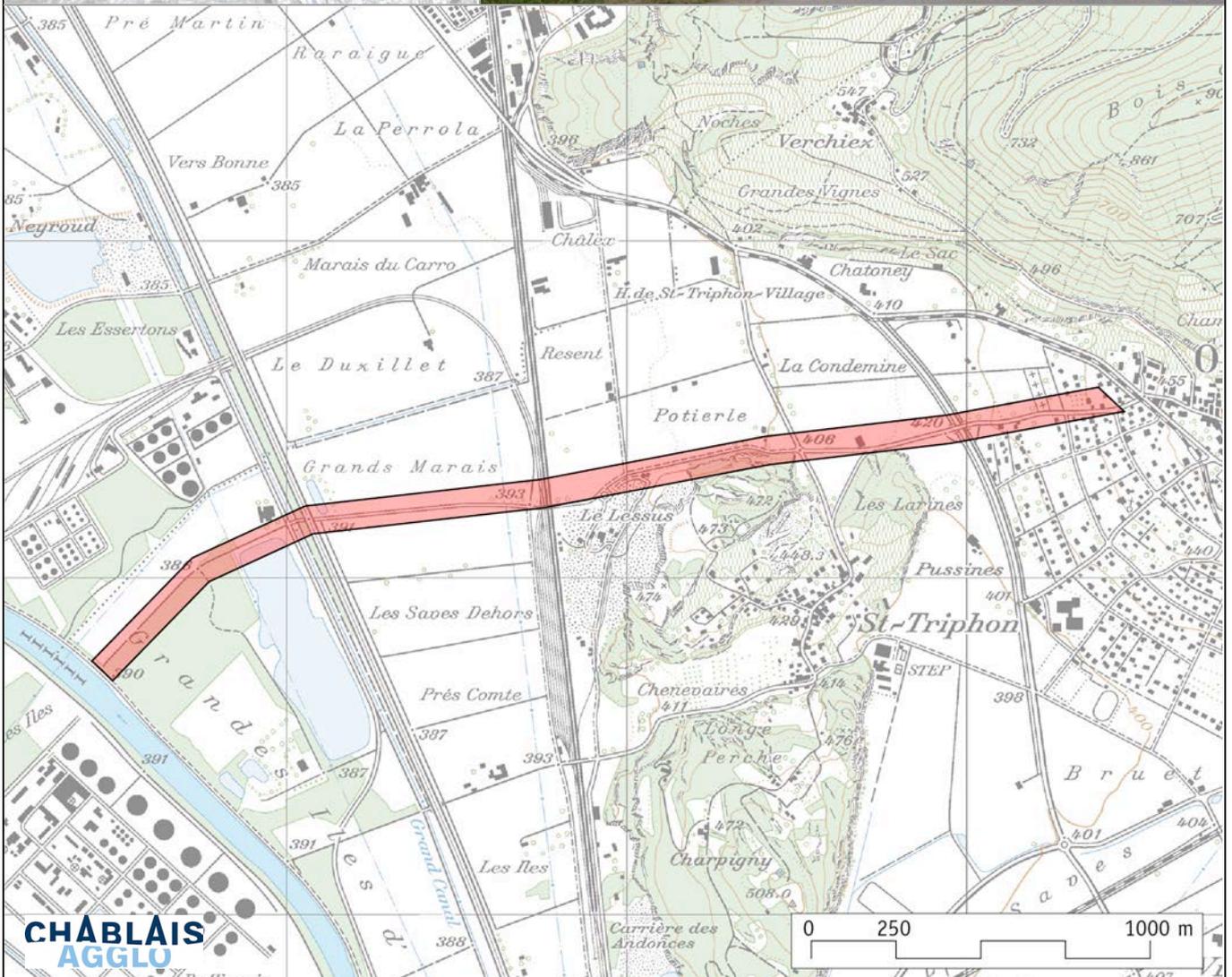
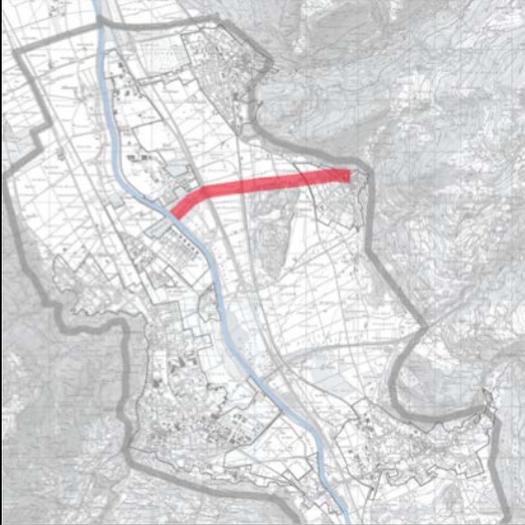
Ollon

Commune(s) concernée(s)

Ollon

Autre(s) instance(s) concernée(s)

-



**Etat actuel**

L'itinéraire retenu relie directement le centre du village d'Ollon au Rhône par la route de Chesselaz. Bien que peu chargée, cette dernière dessert le village et les zones d'activité de Saint-Triphon et nécessite quelques aménagements ponctuels pour améliorer la sécurité et le confort des cyclistes. Le dernier tronçon entre la route industrielle et les rives du Rhône doit être entièrement construit.

**Objectifs**

Rendre sûre et attractive la liaison de mobilité douce entre Ollon et l'itinéraire national cyclable le long du Rhône.

**Description**

Des aménagements ponctuels permettent de sécuriser la route de Chesselaz, notamment aux abords de la zone d'activité. Après le franchissement de la route industrielle, à traiter avec soin, il y aura lieu de construire un cheminement le long de la gouille du Duzillet. Le détail de l'aménagement doit encore être précisé.

**Opportunité**

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des modes de transport non motorisés. Cette nouvelle liaison constitue un itinéraire direct et attractif entre Ollon, la zone de loisir du Duzillet et la liaison principale, le long du Rhône, qui permet de relier entre elles les différentes communes de l'agglomération.

**Utilité**

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

CE2: renforce les liaisons de mobilité douce entre Ollon et les autres communes de l'agglomération, contribuant ainsi à assurer une desserte multimodale des zones urbanisées.

CE3: améliore la sécurité des piétons et des cyclistes sur un axe attractif pour eux.

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

**TJM (max)**

2010: -

2025 estimé sans PA : -

**Coûts  
d'investissement**

Fr. 730'000.-

**Priorité**

A (2015-2018)

**Mise en œuvre**

Etat des réflexions : Les premières réflexions concernant l'aménagement du réseau cyclable d'agglomération ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.

Planning des études : 2012-2013: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet  
2014: mise à l'enquête

Avant-projet : 2014

Début des travaux : 2015

Mise en service : 2016

**Références**

-

# MURAZ - RIVES DU RHONE PAR LA RUE DE LA RAFFINERIE

# MD5

MOBILITE DOUCE / LIAISONS AU RESEAU PRINCIPAL LONGEANT LE RHONE

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

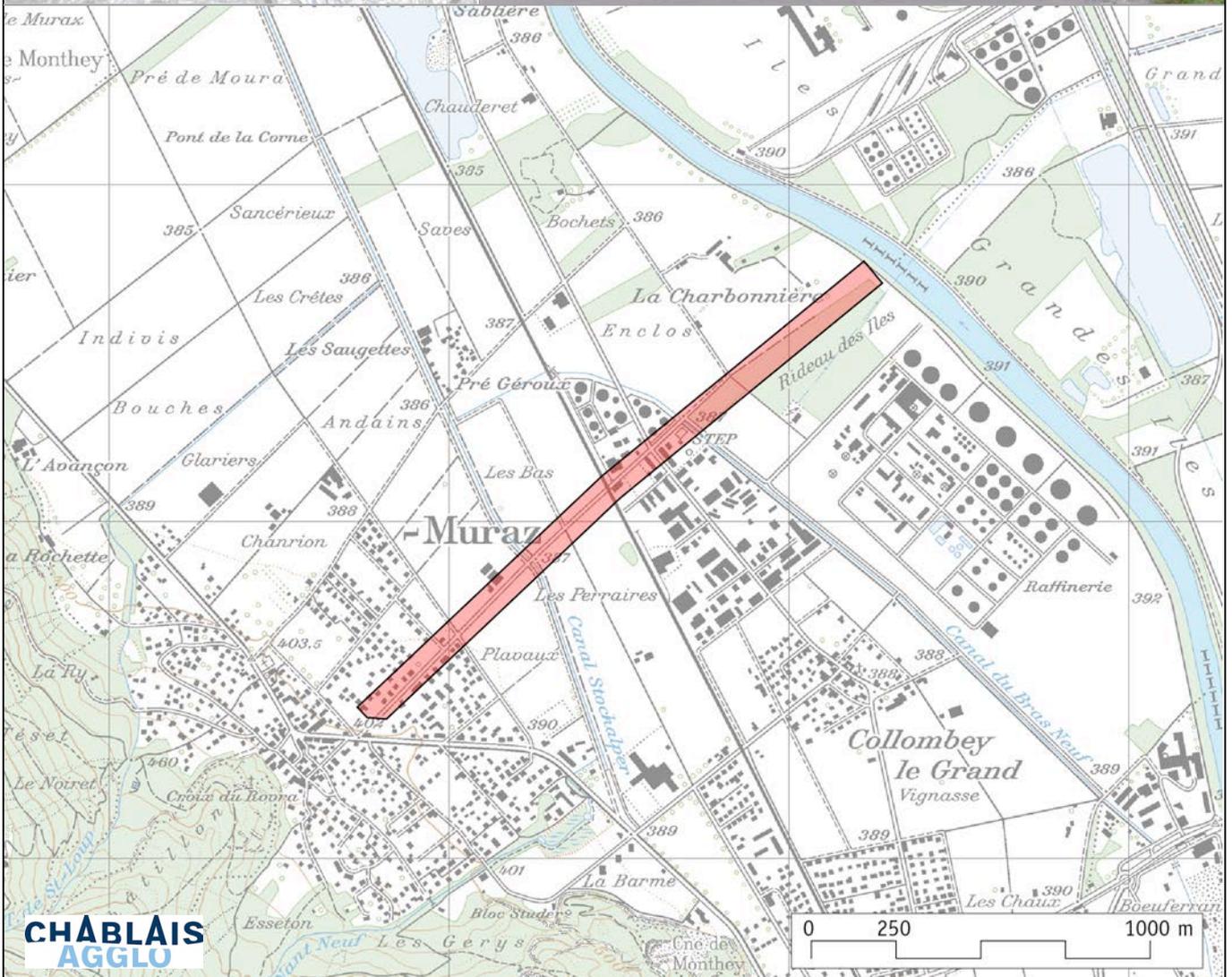
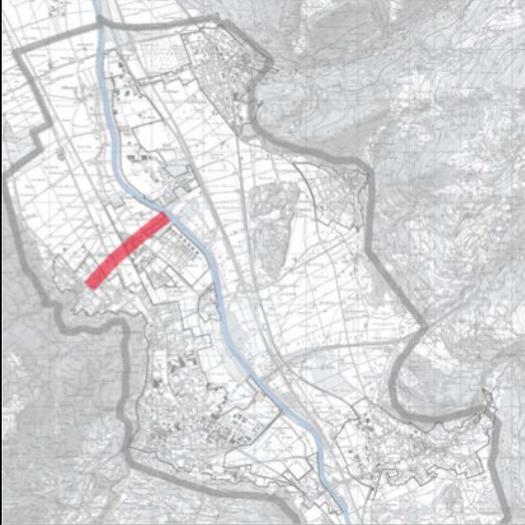
Collombey-Muraz

Commune(s) concernée(s)

Collombey-Muraz

Autre(s) instance(s) concernée(s)

-



**Etat actuel**

L'itinéraire retenu relie directement le village de Muraz au Rhône par la route de la Raffinerie, qui ne comporte aujourd'hui ni trottoir, ni bande cyclable.

**Objectifs**

Rendre sûre et attractive la liaison de mobilité douce entre Muraz et l'itinéraire national cyclable le long du Rhône.

**Description**

La route de la Raffinerie est équipée de bandes cyclables. La traversée de la route cantonale et de la zone industrielle de Collombey-le-Grand est à traiter avec soin. Le dernier tronçon reliant la route de la Raffinerie aux rives du Rhône est construit en lisière du secteur arborisé.

**Opportunité**

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des modes de transport non motorisés. Cette nouvelle liaison constitue un itinéraire direct et attractif entre Muraz, sa zone résidentielle, la zone industrielle de Collombey-le-Grand et la liaison principale, le long du Rhône, qui permet de relier entre elles les différentes communes de l'agglomération.

**Utilité**

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

CE2: renforce les liaisons de mobilité douce entre Muraz et les autres communes de l'agglomération, contribuant ainsi à assurer une desserte multimodale des zones urbanisées.

CE3: améliore la sécurité des piétons et des cyclistes sur un axe attractif pour eux.

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

<b>TJM (max)</b>	2010: -	2025 estimé sans PA : -
------------------	---------	-------------------------

<b>Coûts d'investissement</b>	Fr. 700'000.-	<b>Priorité</b>	A (2015-2018)
-------------------------------	---------------	-----------------	---------------

<b>Mise en œuvre</b>		<b>Références</b>	
Etat des réflexions :	Le plan directeur de la mobilité de la commune de Collombey-Muraz définit les lignes directrices du réseau cyclable de la commune.	Plan directeur de la mobilité de la commune de Collombey-Muraz (2011).	
Planning des études :	2012-2013: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2014: mise à l'enquête		
Avant-projet :	2014		
Début des travaux :	2015		
Mise en service :	2016		

# AIGLE - RIVES DU RHONE PAR LA ROUTE D'EVIAN

MOBILITE DOUCE / LIAISONS AU RESEAU PRINCIPAL LONGEANT LE RHONE

# MD6

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

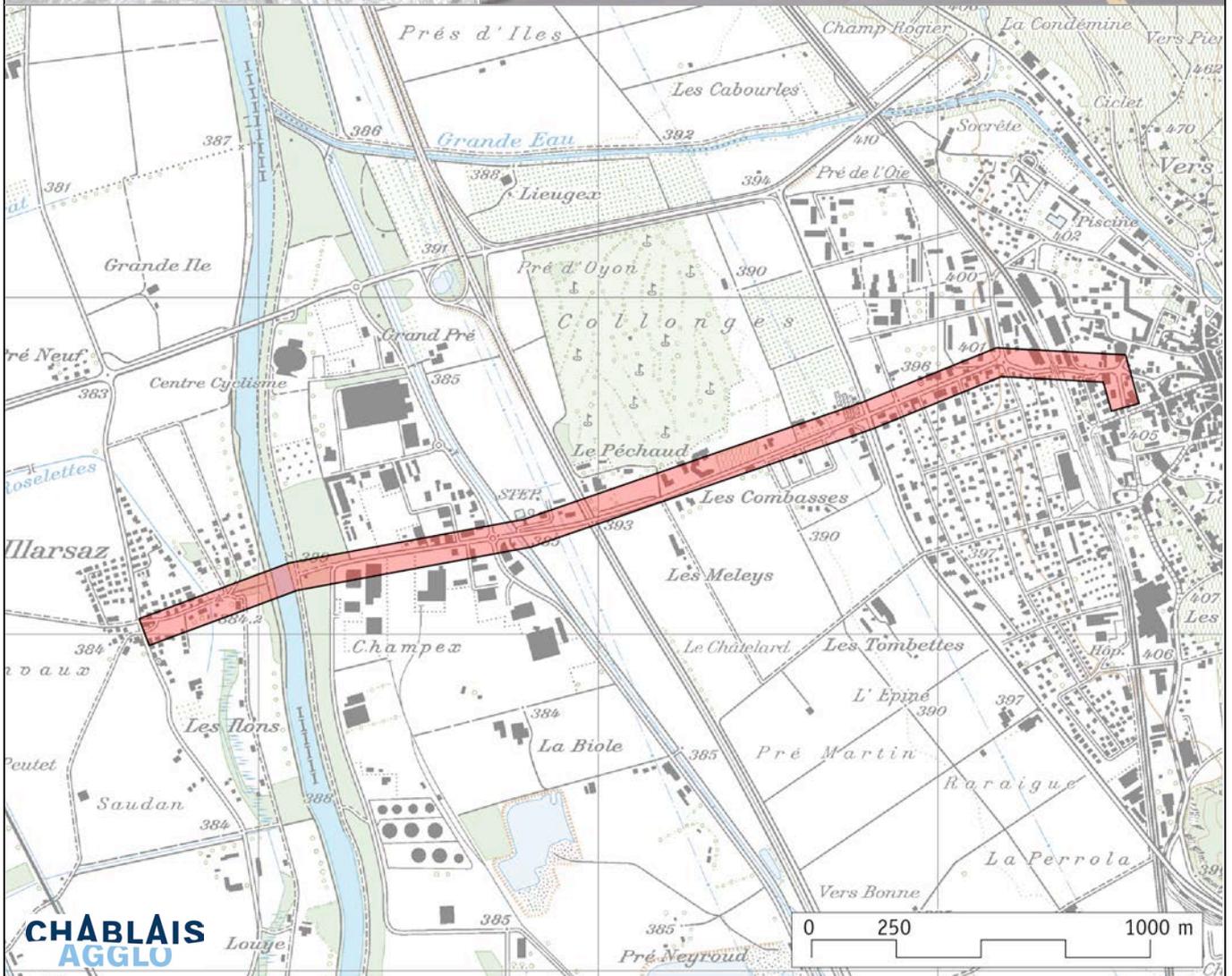
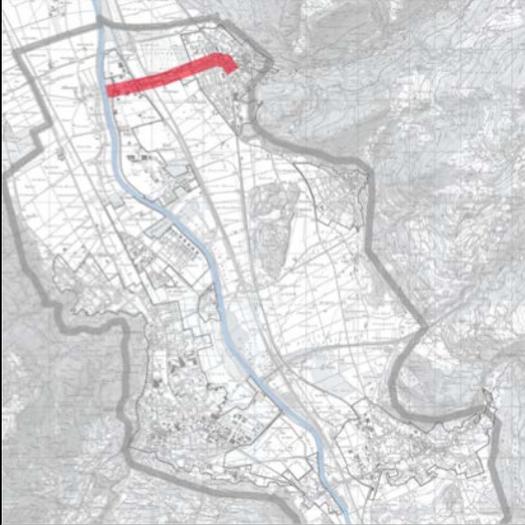
Aigle

Commune(s) concernée(s)

Aigle

Autre(s) instance(s) concernée(s)

SR Vaud



**Etat actuel**

La route d'Evian constitue la liaison principale entre la ville d'Aigle et sa zone d'activités. Côté ville et jusqu'au carrefour avec la route cantonale RC780a, elle ne dispose d'aucun aménagement particulier pour les vélos. Au-delà en direction du Rhône, la route est bordée de deux bandes cyclables sur un gabarit relativement réduit. Le franchissement de l'A9 pose des problèmes de sécurité liés à la faible largeur de la chaussée.

**Objectifs**

Rendre sûre et attractive la liaison de mobilité douce entre la ville, les zones d'activité et l'itinéraire national cyclable le long du Rhône.

**Description**

La route d'Evian est réaménagée de manière à améliorer la sécurité des piétons (trottoirs) et des cyclistes (pistes ou bandes cyclables). Le détail de l'aménagement doit encore être précisé mais le franchissement de l'A9 devra faire l'objet d'une attention particulière.

**Opportunité**

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des modes de transport non motorisés. La route d'Evian constitue la liaison la plus directe entre la ville, les zones industrielles de la commune et la liaison principale, le long du Rhône, qui permet de relier entre elles les différentes communes de l'agglomération.

**Utilité**

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

CE2: renforce les liaisons de mobilité douce entre la ville, les zones d'activité et les autres communes de l'agglomération, contribuant ainsi à assurer une desserte multimodale des zones urbanisées.

CE3: améliore la sécurité des piétons et des cyclistes sur un axe attractif et fréquenté.

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

<b>TJM (max)</b>	2010: 7'500 vhc./j.	2025 estimé sans PA : 10'100 vhc./j.
<b>Coûts d'investissement</b>	Fr. 1'870'000.-	<b>Priorité</b> A (2015-2018)
<b>Mise en œuvre</b>	<p>Etat des réflexions : La ville d'Aigle a réalisé, courant 2010, une étude de réaménagement de la route d'Evian prévoyant la mise en place de pistes cyclables.</p> <p>Planning des études : 2012-2013: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2014: mise à l'enquête</p> <p>Avant-projet : 2014</p> <p>Début des travaux : 2015</p> <p>Mise en service : 2016</p>	<b>Références</b> Etude d'aménagement de la route d'Evian, commune d'Aigle (2010).

# LIAISON INTERCOMMUNALE MASSONGEX - MONTHEY PAR LA ZONE INDUSTRIELLE DES ILETTES

MOBILITE DOUCE / LIAISONS DIRECTES INTERCOMMUNALES

# MD7

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

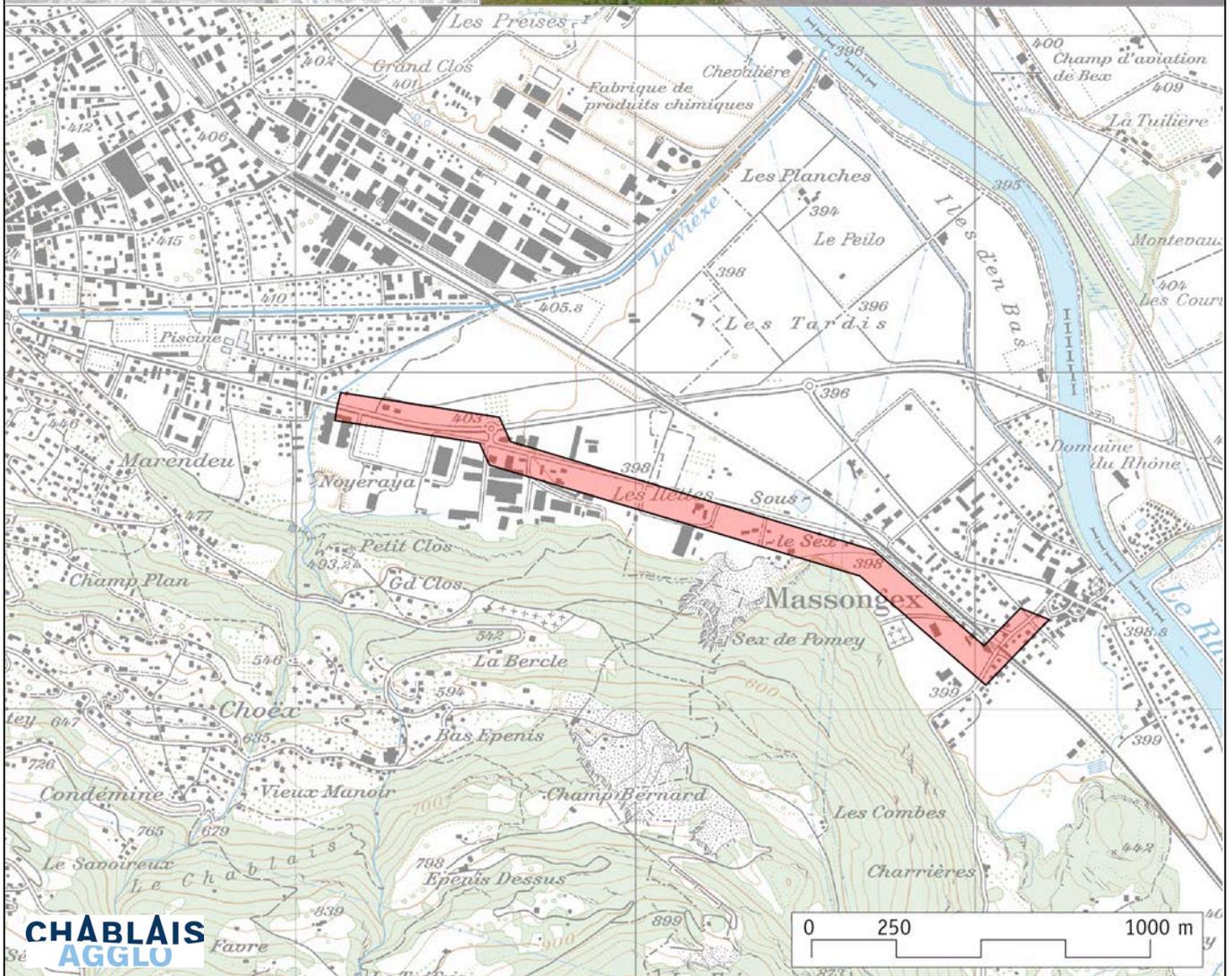
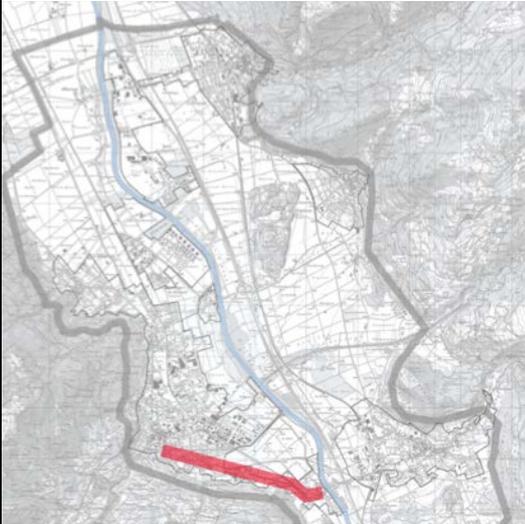
Massongex, Monthey

Commune(s) concernée(s)

Massongex, Monthey

Autre(s) instance(s) concernée(s)

SRCE Valais



**LIAISON INTERCOMMUNALE MASSONGEX - MONTHEY PAR LA ZONE INDUSTRIELLE DES ILETTES**

MOBILITE DOUCE / LIAISONS DIRECTES INTERCOMMUNALES

**MD7****Etat actuel**

La route industrielle des Ilettes (route cantonale) relie directement le village de Massongex à la ville de Monthey. Aucun aménagement cyclable n'équipe cette route.

**Objectifs**

Rendre sûre et attractive la liaison de mobilité douce entre Massongex et Monthey.

**Description**

La route des Ilettes est équipée de bandes cyclables. L'aménagement cyclable longe ensuite l'avenue du Simplon en site propre et s'intègre au projet de réaménagement de l'entrée sud de Monthey (cf. mesure R9).

**Opportunité**

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des modes de transport non motorisés. Cette nouvelle liaison constitue un itinéraire attractif, sûr et direct entre Massongex et Monthey.

**Utilité**

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

CE2: assure une liaison de mobilité douce entre Massongex, la zone industrielle des Ilettes et Monthey, contribuant ainsi à assurer une desserte multimodale des zones urbanisées.

CE3: améliore la sécurité des piétons et des cyclistes sur un axe potentiellement attractif.

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

**TJM (max)** 2009: - 2025 estimé sans PA : -

**Coûts d'investissement** Fr. 1'450'000.-

**Priorité** A (2015-2018)

**Mise en œuvre**

Etat des réflexions : L'Etat du Valais a élaboré, en 2009, un projet de réaménagement de la route des Ilettes prévoyant la construction d'une piste cyclable bidirectionnelle.

Planning des études : 2012-2013: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet  
2014: mise à l'enquête

Avant-projet : 2014  
Début des travaux : 2015  
Mise en service : 2015

**Références**

Etude d'aménagement de la route des Ilettes, Etat du Valais (2009).

# LIAISON INTERCOMMUNALE MASSONGEX - POLE INDUSTRIEL DE MONTHEY

MOBILITE DOUCE / LIAISONS DIRECTES INTERCOMMUNALES

# MD8

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

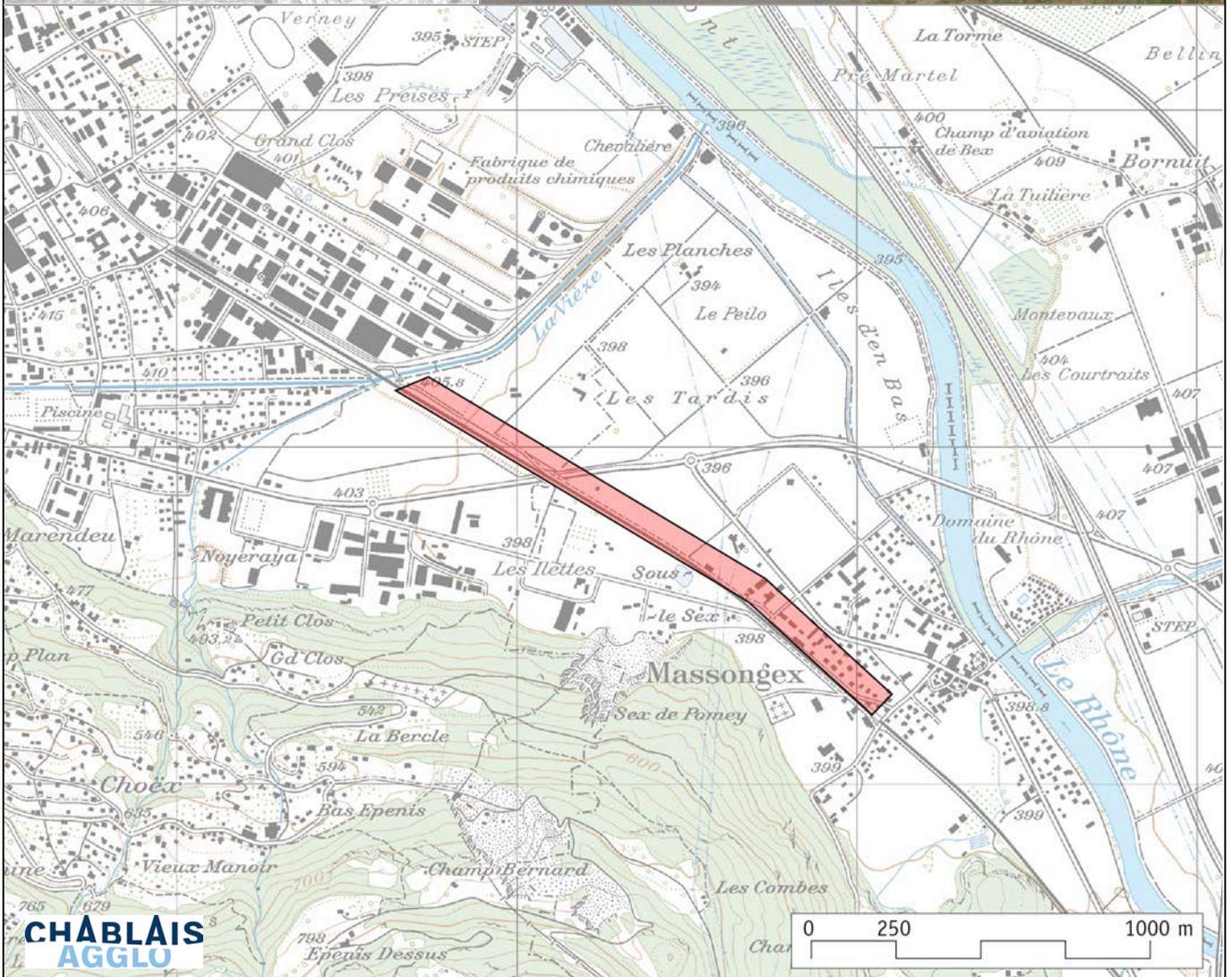
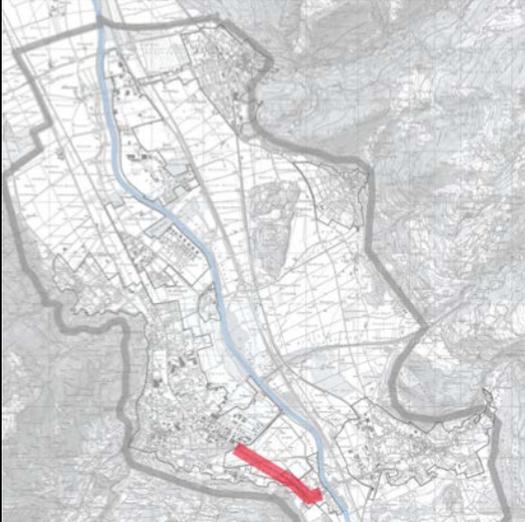
Massongex, Monthey

Commune(s) concernée(s)

Massongex, Monthey

Autre(s) instance(s) concernée(s)

-



**Etat actuel**

Une route résidentielle (chemin En la Fin) puis un chemin agricole (chemin du Tonkin / En Tardys) relie Massongex à Monthey le long de la ligne CFF. Le trafic automobile y est très faible.

**Objectifs**

Offrir une liaison de mobilité douce sûre et attractive entre Massongex et les zones industrielles de Monthey.

**Description**

La liaison actuelle est globalement déjà sûre et attractive. La construction du terminal Cargo nécessite cependant un certain nombre d'adaptations ponctuelles.

**Opportunité**

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des modes de transport non motorisés. Cette liaison constitue un itinéraire attractif, sûr et direct entre Massongex et la zone industrielle de Monthey.

**Utilité**

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

CE2: assure une liaison de mobilité douce entre Massongex et la zone industrielle de Monthey, contribuant ainsi à assurer une desserte multimodale des zones urbanisées.

CE3: rétablit un axe piétons et cyclistes sûr et attractif.

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

**TJM (max)** 2009: - 2025 estimé sans PA : -

**Coûts d'investissement** Fr. 1'000'000.-

**Priorité** A (2015-2018)

**Mise en œuvre**

Etat des réflexions : Dans le cadre du projet de déplacement du terminal rail-route de la gare de Monthey au sud du site chimique, un projet d'adaptation de la liaison cyclable Massongex-Monthey a été étudié.

Planning des études : 2012-2013: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet  
2014: mise à l'enquête

Avant-projet : 2014  
Début des travaux : 2015  
Mise en service : 2015

**Références**

Déplacement du terminal rail-route de Monthey, étude technique (2010).

# LIAISON INTERCOMMUNALE MONTHEY - COLLOMBEY - MURAZ

MOBILITE DOUCE / LIAISONS DIRECTES INTERCOMMUNALES

# MD9

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

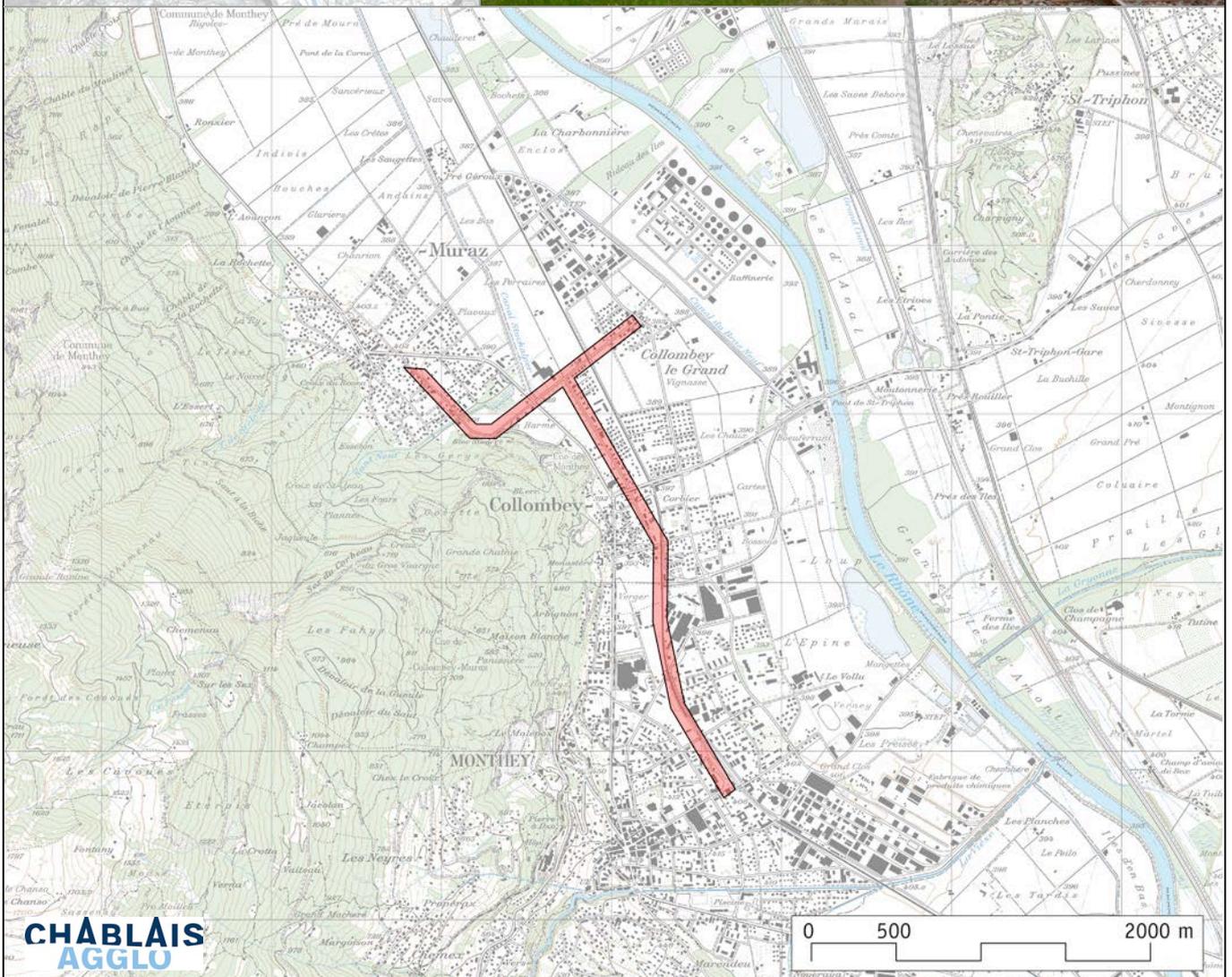
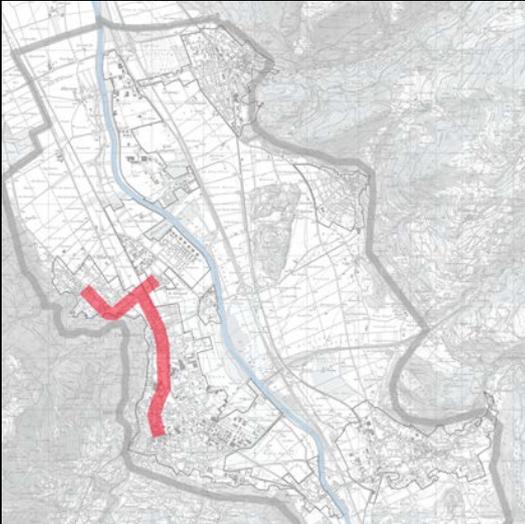
Collombey-Muraz, Monthey

Commune(s) concernée(s)

Collombey-Muraz, Monthey

Autre(s) instance(s) concernée(s)

-



**Etat actuel**

La route cantonale entre Monthey, Collombey et Muraz est chargée et n'offre, aujourd'hui, pas d'aménagements spécifiques pour les cyclistes.

**Objectifs**

Rendre sûre et attractive la liaison de mobilité douce entre Monthey et Collombey-Muraz.

**Description**

L'itinéraire longe, en site propre, la voie CFF entre Monthey et Collombey-village avant de rejoindre la rue du Clos-Novex entre Collombey-village et Muraz. Il rejoint ensuite Muraz par le chemin de la Barne et Collombey-le-Grand par la route de l'Epinette.

**Opportunité**

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des modes de transport non motorisés. Cette liaison constitue un itinéraire attractif et sûr entre Monthey, Collombey et Muraz.

**Utilité**

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

CE2: assure une liaison de mobilité douce entre Monthey, Collombey et Muraz, contribuant ainsi à assurer une desserte multimodale des zones urbanisées.

CE3: améliore la sécurité des piétons et des cyclistes sur un axe aujourd'hui problématique.

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

**TJM (max)** 2009: - 2025 estimé sans PA : -

**Coûts d'investissement** Fr. 1'660'000.- **Priorité** A (2015-2018)

**Mise en œuvre**

Etat des réflexions : Cette liaison fait partie à la fois du plan directeur de la mobilité de la commune de Collombey-Muraz et du concept général de la mobilité de la Ville de Monthey.

Planning des études : 2012-2013: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet  
2014: mise à l'enquête

Avant-projet : 2014  
Début des travaux : 2015  
Mise en service : 2015

**Références**

Plan directeur de la mobilité de la commune de Collombey-Muraz (2011).  
Concept général de la mobilité de la Ville de Monthey (2011), réseau cyclable.

# LIAISON INTERCOMMUNALE AIGLE - OLLON

MOBILITE DOUCE / LIAISONS DIRECTES INTERCOMMUNALES

# MD10

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

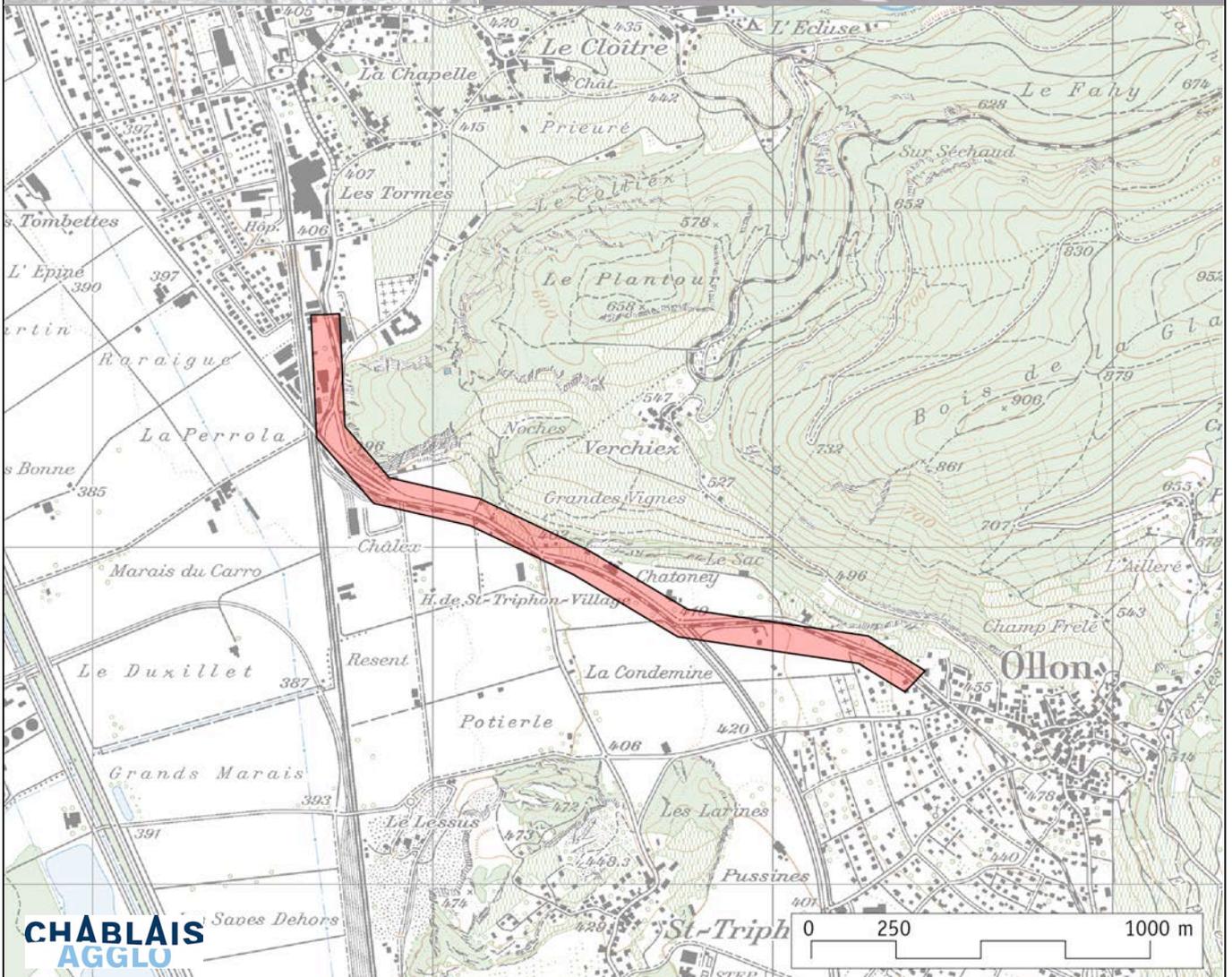
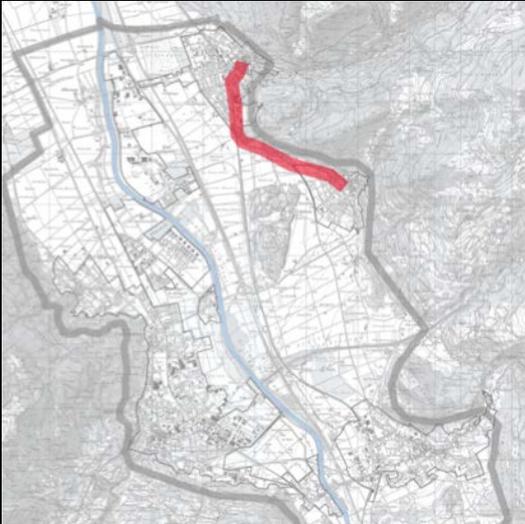
SR Vaud

Commune(s) concernée(s)

Aigle, Ollon

Autre(s) instance(s) concernée(s)

-



**Etat actuel**

La route cantonale reliant Aigle à Ollon est aujourd'hui fortement chargée (notamment entre Aigle et le carrefour du Lombard). Elle n'est équipée ni de trottoirs, ni de bandes cyclables.

**Objectifs**

Rendre sûre et attractive la liaison de mobilité douce entre Aigle et Ollon.

**Description**

L'itinéraire proposé relie Aigle à Ollon en empruntant, à la sortie d'Aigle, la route d'Ollon. Dès le passage dénivelé sous la route cantonale, il emprunte l'actuel accès du dépôt TPC pour rejoindre le réseau routier secondaire. Après avoir rallié la halte ferroviaire de Saint-Triphon, il franchit la route cantonale au carrefour du Lombard pour longer ensuite la ligne AOMC (côté sud) jusqu'au chemin des Truits. Le détail du tracé et de l'aménagement doit encore être précisé.

**Opportunité**

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des modes de transport non motorisés. Cette nouvelle liaison constitue un itinéraire attractif et sûr entre Aigle et Ollon.

**Utilité**

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

CE2: assure une liaison de mobilité douce entre Aigle et Ollon contribuant ainsi à assurer une desserte multimodale des zones urbanisées.

CE3: améliore la sécurité des piétons et des cyclistes sur un axe aujourd'hui problématique.

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

**TJM (max)** 2010: 13'950 vhc./j. 2025 estimé sans PA : 18'800 vhc./j.

**Coûts d'investissement** Fr. 1'080'000.-

**Priorité** A (2015-2018)

**Mise en œuvre**

Etat des réflexions : Les premières réflexions concernant l'aménagement du réseau cyclable d'agglomération ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération. Les communes d'Aigle et d'Ollon ont entrepris des études de faisabilité.

Planning des études : 2012-2013: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet  
2014: mise à l'enquête

Avant-projet : 2014  
Début des travaux : 2015  
Mise en service : 2015

**Références**

-

# LIAISON INTERCOMMUNALE BEX - OLLON

MOBILITE DOUCE / LIAISONS DIRECTES INTERCOMMUNALES

# MD11

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

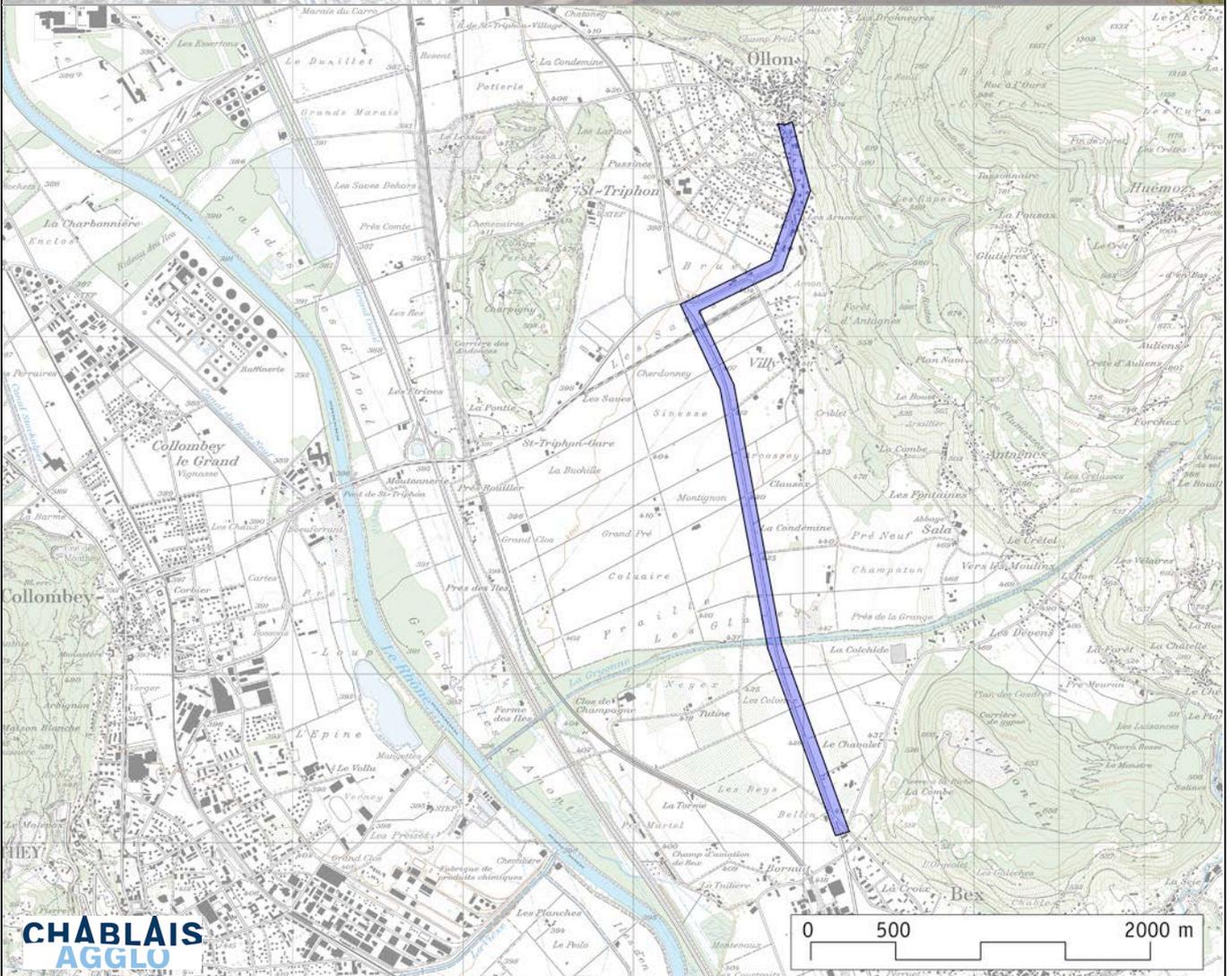
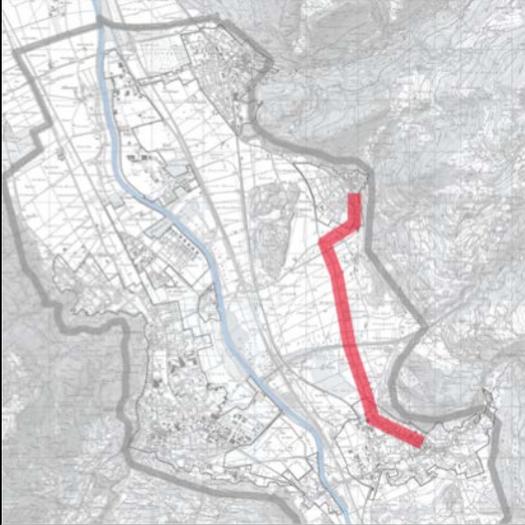
SR Vaud, Ollon

Commune(s) concernée(s)

Bex, Ollon

Autre(s) instance(s) concernée(s)

-



**Etat actuel**

La route cantonale reliant Bex à Ollon est aujourd'hui déjà flanquée d'un chemin de desserte agricole sur une grande partie de son tracé.

**Objectifs**

Rendre sûre et attractive la liaison cyclable entre Bex et Ollon.

**Description**

Le chemin de desserte agricole est revêtu de manière à être agréable pour les cyclistes. Ponctuellement, l'aménagement est complété, notamment pour le franchissement de la Gryonne.

**Opportunité**

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des modes de transport non motorisés. Cette liaison constitue un itinéraire attractif, direct et sûr entre Bex et Ollon.

**Utilité**

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

CE2: assure une liaison de mobilité douce entre Bex et Ollon, contribuant ainsi à assurer une desserte multimodale des zones urbanisées.

CE3: améliore la sécurité des piétons et des cyclistes sur un axe fortement chargé.

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

**TJM (max)** 2010: 6'650 vhc./j. 2025 estimé sans PA : 9'000 vhc./j.

**Coûts d'investissement** Fr. 1'440'000.- **Priorité** B (2019-2022)

**Mise en œuvre**

Etat des réflexions : Les premières réflexions concernant l'aménagement du réseau cyclable d'agglomération ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.

Planning des études : 2012-2013: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet  
2014: mise à l'enquête

Avant-projet : 2014  
Début des travaux : 2015  
Mise en service : 2016

**Références**

-

# AMENAGEMENT D'UNE PISTE CYCLABLE SUR LA ROUTE CANTONALE AIGLE - VIONNAZ

# MD12

MOBILITE DOUCE / MESURES COMPLEMENTAIRES

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

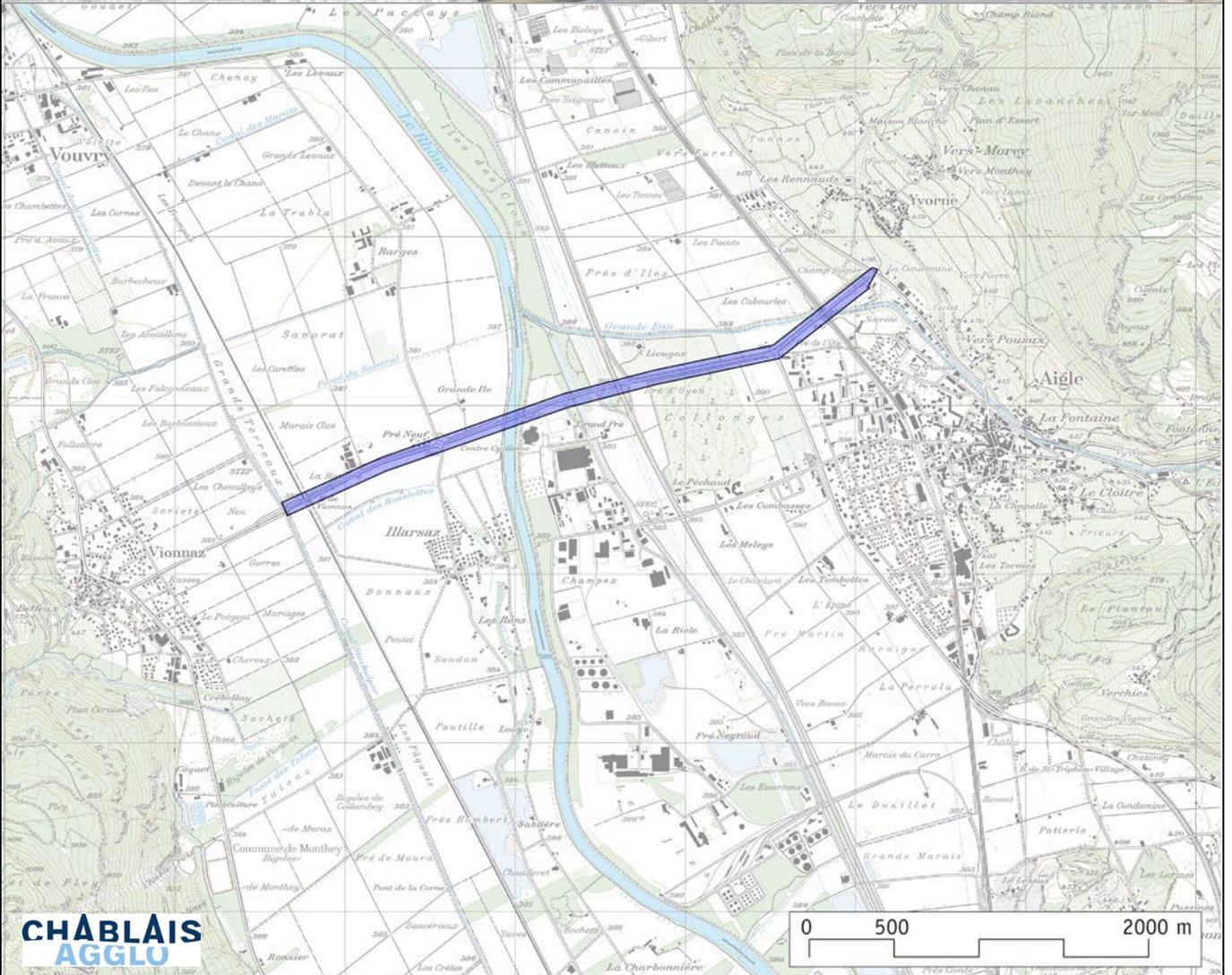
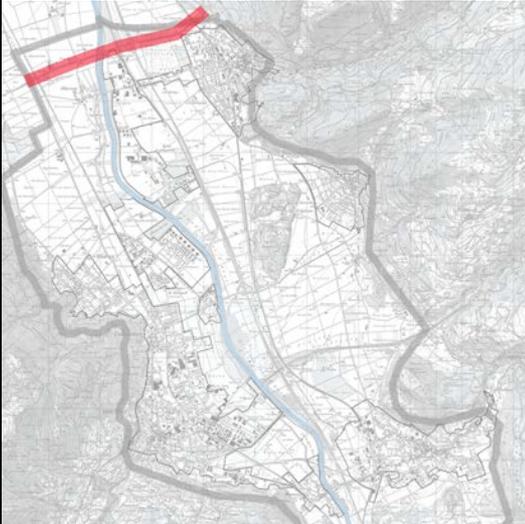
SRCE Valais, SR Vaud

Commune(s) concernée(s)

Aigle, Collombey-Muraz

Autre(s) instance(s) concernée(s)

Vionnaz



**AMENAGEMENT D'UNE PISTE CYCLABLE SUR LA ROUTE CANTONALE AIGLE - VIONNAZ****MD12****MOBILITE DOUCE / MESURES COMPLEMENTAIRES****Etat actuel**

La route cantonale reliant Aigle à Vionnaz n'est pas équipée de bandes cyclables. Compte tenu de la configuration de la voirie, de la présence d'une jonction autoroutière, de l'importance du trafic et des vitesses pratiquées sur cet axe, cette situation doit être corrigée.

**Objectifs**

Améliorer la sécurité du réseau routier principal pour les deux-roues légers.

**Description**

La route cantonale entre Aigle et Vionnaz est équipée d'une piste cyclable bidirectionnelle. Sur le premier tronçon, entre la route de Lausanne et la jonction autoroutière, la troisième voie de circulation est supprimée. Le projet détaillé doit encore être élaboré. Le franchissement de la jonction autoroutière et du carrefour giratoire de la route industrielle fera l'objet d'une attention particulière.

**Opportunité**

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des modes de transport non motorisés et à améliorer la sécurité de tous les usagers. Fortement chargés, ces tronçons où le trafic automobile circule à une vitesse élevée doivent être sécurisés.

**Utilité**

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

CE2: -

CE3: améliore la sécurité des deux-roues.

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

**TJM (max)** 2010: 11'100 vhc./j. 2025 estimé sans PA : 14'900 vhc./j.

**Coûts d'investissement** Fr. 2'140'000.- **Priorité** B (2019-2022)

**Mise en œuvre**

Etat des réflexions : Les premières réflexions concernant l'aménagement du réseau cyclable d'agglomération ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.

Planning des études : 2018: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet  
2019: mise à l'enquête

Avant-projet : 2019  
Début des travaux : 2021  
Mise en service : 2021

**Références**

-

# AMENAGEMENT D'UNE PISTE CYCLABLE SUR LA ROUTE CANTONALE COLLOMBEY-MURAZ - OLLON

# MD13

## MOBILITE DOUCE / MESURES COMPLEMENTAIRES

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

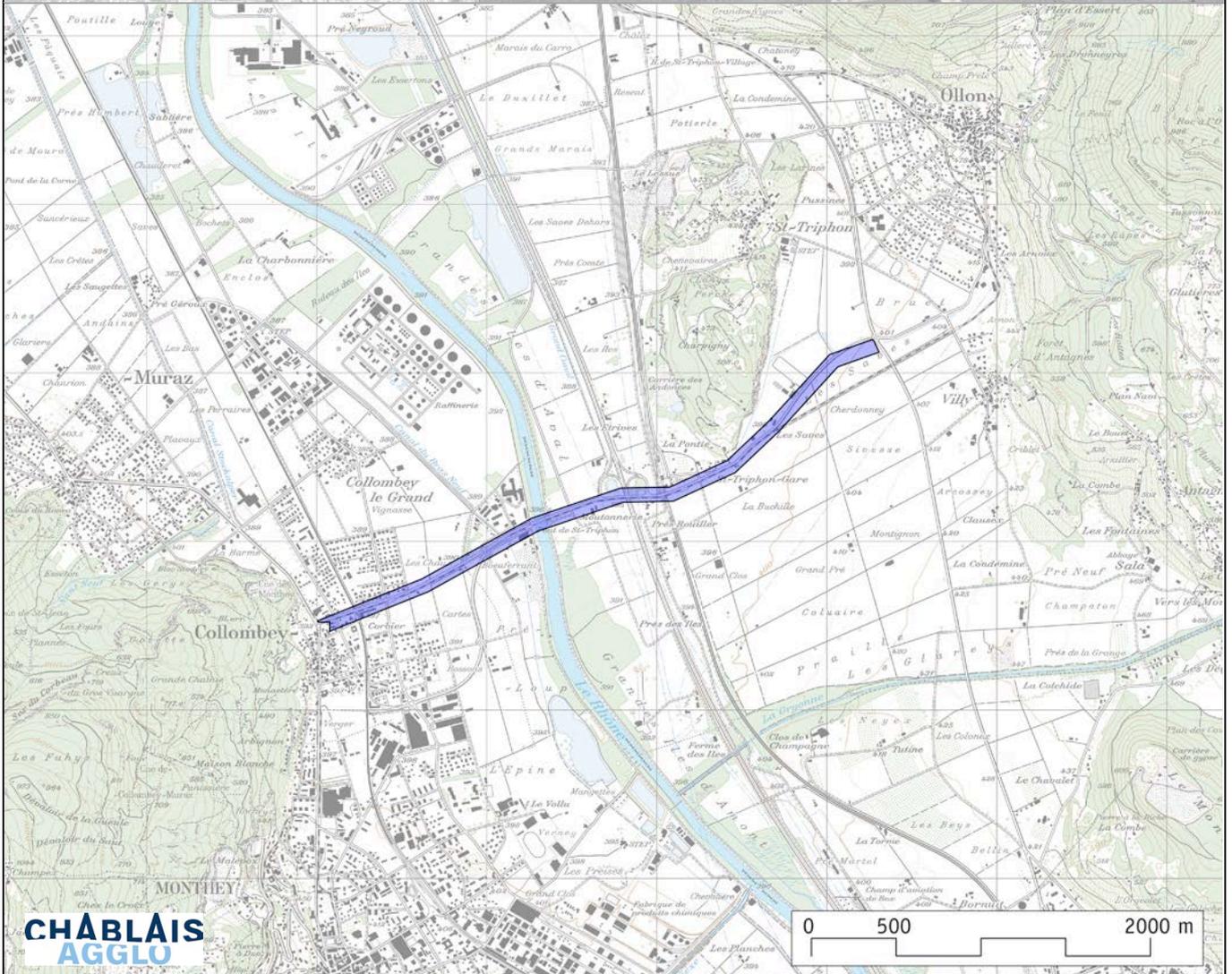
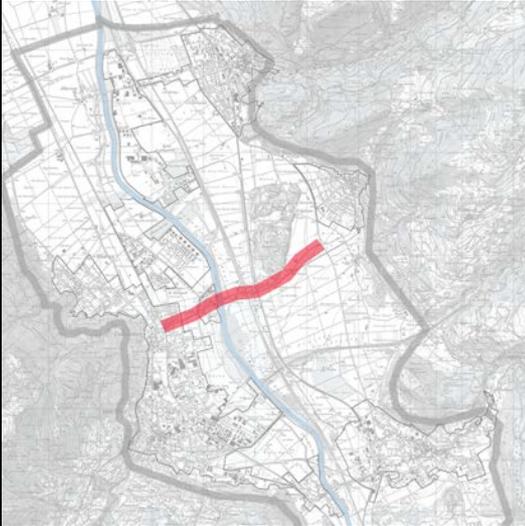
SRCE Valais, SR Vaud

Commune(s) concernée(s)

Collombey-Muraz, Monthey, Ollon

Autre(s) instance(s) concernée(s)

-



**AMENAGEMENT D'UNE PISTE CYCLABLE SUR LA ROUTE CANTONALE  
COLLOMBEY-MURAZ - OLLON**

**MD13**

**MOBILITE DOUCE / MESURES COMPLEMENTAIRES**

**Etat actuel**

La route cantonale reliant Ollon à Collombey-Muraz n'est pas équipée de bandes cyclables. Compte tenu de la configuration de la voirie, de la présence d'une jonction autoroutière, de l'importance du trafic et des vitesses pratiquées sur cet axe, cette situation doit être corrigée. Cet axe constitue de surcroît le seul franchissement du Rhône entre la passerelle d'Illarsaz, située 5 kilomètres plus au nord et la route cantonale Bex-Monthey (également non équipée) située 4 kilomètres plus au sud.

**Objectifs**

Améliorer la sécurité du réseau routier principal pour les deux-roues légers.  
Offrir un franchissement supplémentaire sur le Rhône entre Illarsaz et Massongex.

**Description**

La route cantonale entre Ollon et Collombey-Muraz est équipée, selon les tronçons, de bandes cyclables ou d'une piste cyclable bidirectionnelle. Le projet détaillé doit encore être élaboré. Le franchissement de la jonction autoroutière, du pont sur le Rhône et du carrefour giratoire Boeuferrant Les Saves fera l'objet d'une attention particulière.

**Opportunité**

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des modes de transport non motorisés et à améliorer la sécurité de tous les usagers. Fortement chargés, ces tronçons où le trafic automobile circule à une vitesse élevée doivent être sécurisés.

**Utilité**

CE1: contribue à encourager l'utilisation de la mobilité douce pour les déplacements quotidiens.  
CE2: -  
CE3: améliore la sécurité des deux-roues.  
CE4: réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en favorisant les modes de déplacement non polluants.

<b>TJM (max)</b>	2010: 22'000 vhc./j.	2025 estimé sans PA : 29'600 vhc./j.
<b>Coûts d'investissement</b>	Fr. 3'910'000.-	<b>Priorité</b> B (2019-2022)
<b>Mise en œuvre</b>	<p>Etat des réflexions : Les premières réflexions concernant l'aménagement du réseau cyclable d'agglomération ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.</p> <p>Planning des études : 2017: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2018: mise à l'enquête</p> <p>Avant-projet : 2018</p> <p>Début des travaux : 2019</p> <p>Mise en service : 2019</p>	<b>Références</b> -

# AMENAGEMENT D'UNE PISTE CYCLABLE SUR LA ROUTE CANTONALE BEX - MONTHEY

# MD14

MOBILITE DOUCE / MESURES COMPLEMENTAIRES

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

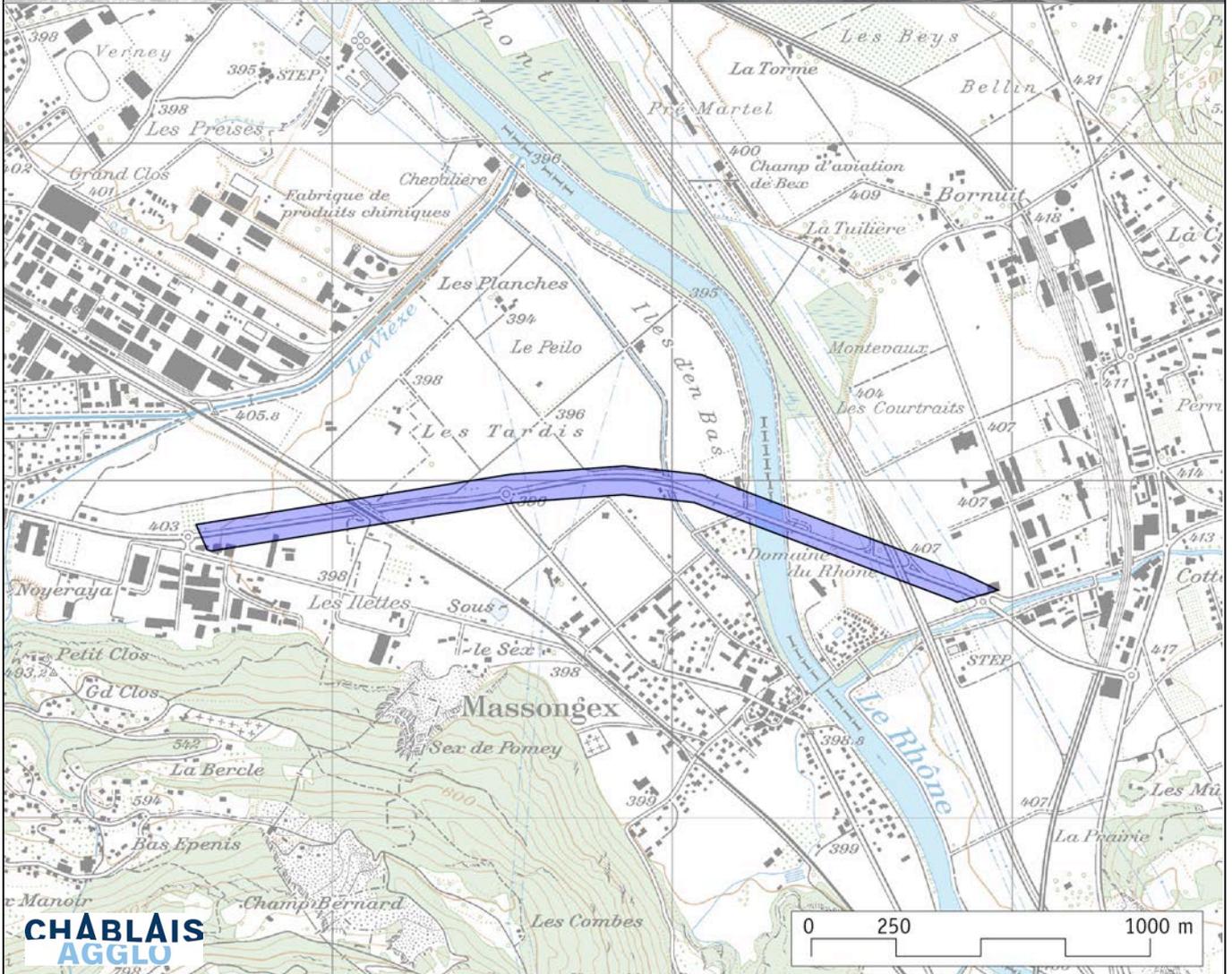
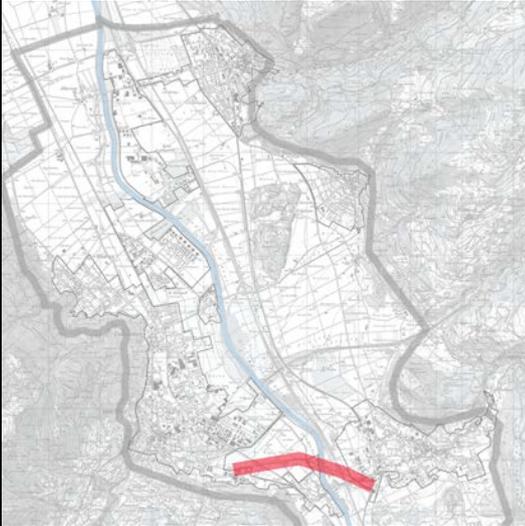
SRCE Valais, SR Vaud

Commune(s) concernée(s)

Bex, Massongex, Monthey

Autre(s) instance(s) concernée(s)

-



**AMENAGEMENT D'UNE PISTE CYCLABLE SUR LA ROUTE CANTONALE BEX -  
MONTHEY****MD14****MOBILITE DOUCE / MESURES COMPLEMENTAIRES****Etat actuel**

La route cantonale reliant Bex à Monthey n'est pas équipée de bandes cyclables. Compte tenu de la configuration de la voirie, de la présence d'une jonction autoroutière, de l'importance du trafic et des vitesses pratiquées sur cet axe, cette situation doit être corrigée.

**Objectifs**

Améliorer la sécurité du réseau routier principal pour les deux-roues légers.

**Description**

La route cantonale entre Bex et Monthey est équipée d'une piste cyclable bidirectionnelle. Entre la jonction autoroutière et le giratoire des Tardys, la troisième voie de circulation est supprimée. Le projet détaillé doit encore être élaboré. Le franchissement de la jonction autoroutière et des carrefours giratoires de Massongex, des Tardys et des llettes fera l'objet d'une attention particulière.

**Opportunité**

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des modes de transport non motorisés et à améliorer la sécurité de tous les usagers. Fortement chargés, ces tronçons où le trafic automobile circule à une vitesse élevée doivent être sécurisés.

**Utilité**

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

CE2: -

CE3: améliore la sécurité des deux-roues.

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

**TJM (max)** 2010: 13'700 vhc./j. 2025 estimé sans PA : 18'400 vhc./j.

**Coûts d'investissement** Fr. 2'140'000.- **Priorité** B (2019-2022)

**Mise en œuvre**

Etat des réflexions : Les premières réflexions concernant l'aménagement du réseau cyclable d'agglomération ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.

Planning des études : 2018: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet  
2019: mise à l'enquête

Avant-projet : 2019

Début des travaux : 2020

Mise en service : 2020

**Références**

-

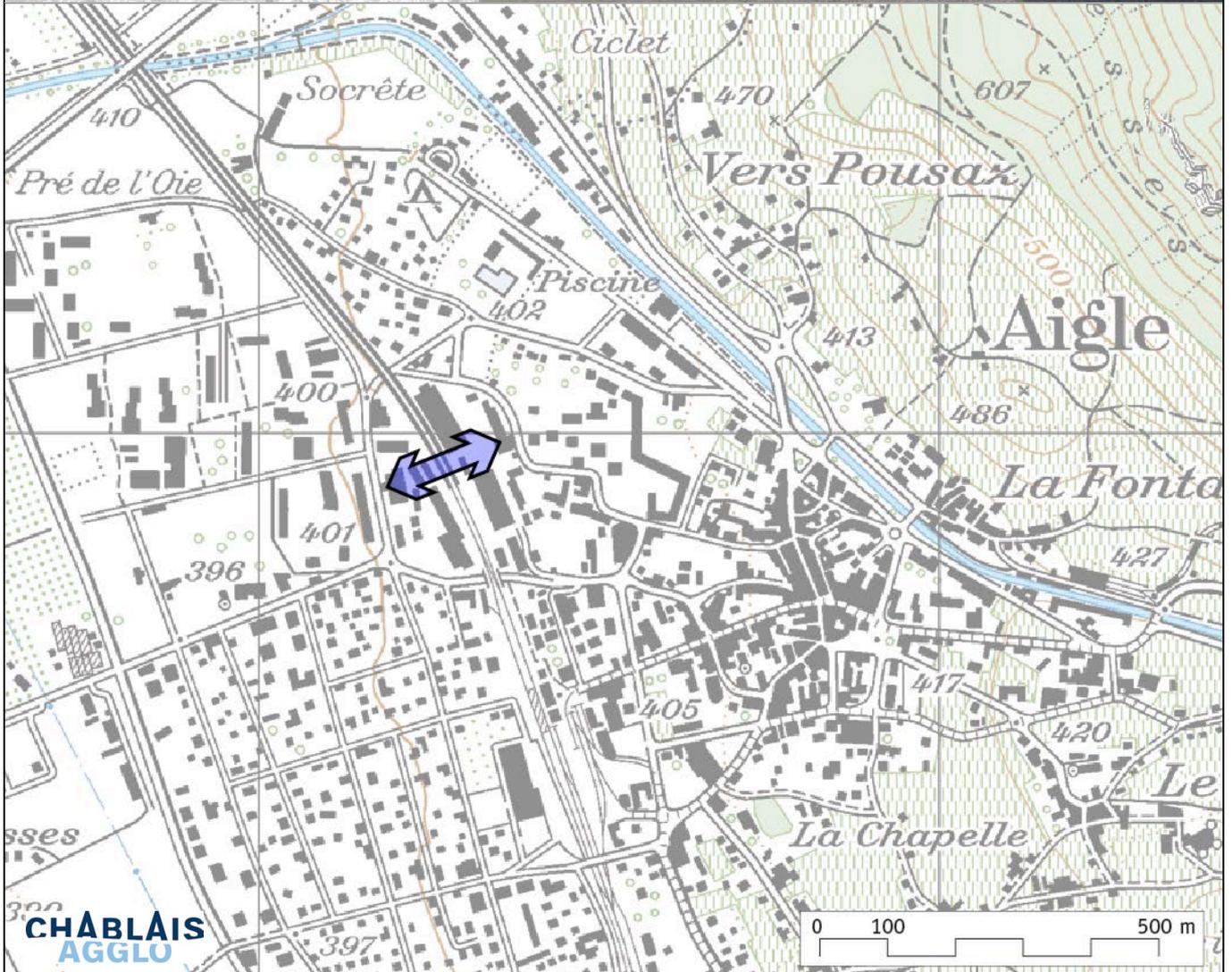
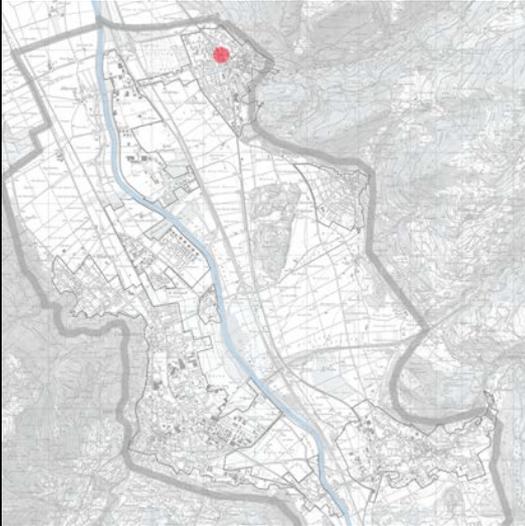
**NOUVEAU PASSAGE DE MD SOUS LES VOIES CFF A AIGLE (SECTEUR ARSENAL-LANDI)**

**MD15**

MOBILITE DOUCE / AIGLE

Instance(s) responsable(s)  
Chablais Agglo  
Maître(s) d'ouvrage  
Aigle

Commune(s) concernée(s)  
Aigle  
Autre(s) instance(s) concernée(s)  
CFF



**NOUVEAU PASSAGE DE MD SOUS LES VOIES CFF A AIGLE (SECTEUR ARSENAL-LANDI)****MD15**

MOBILITE DOUCE / AIGLE

**Etat actuel**

Dans la commune d'Aigle, la ligne CFF constitue une coupure importante entre les deux secteurs de la ville situés de part et d'autre des voies.

**Objectifs**

Améliorer l'attractivité des réseaux de mobilité douce dans la commune en réduisant la longueur des itinéraires.

**Description**

Le pôle urbain stratégique "Arsenal-Landi" est situé de part et d'autre de la ligne CFF. Une nouvelle liaison cyclable et piétonne, sous les voies de chemin de fer, est nécessaire au développement du secteur. Elle contribuera également à améliorer les liaisons de mobilité douce dans le secteur nord de la ville.

**Opportunité**

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des modes de transport non motorisés. C'est en milieu urbain que le potentiel d'utilisation de ces modes de déplacement est le plus fort. La mesure ici proposée est donc essentielle au développement des mobilités douces.

**Utilité**

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

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

CE3: améliore la sécurité des usagers les plus vulnérables en milieu urbain.

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

**TJM (max)** 2010: - 2025 estimé sans PA : -

**Coûts d'investissement** Fr. 2'000'000.-

**Priorité** B (2019-2022)

**Mise en œuvre**

Etat des réflexions : Les premières réflexions concernant l'aménagement du réseau cyclable d'agglomération ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.

Planning des études : 2017: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet  
2018: mise à l'enquête

Avant-projet : 2018

Début des travaux : 2019

Mise en service : 2019

**Références**

-

# NOUVEAU PASSAGE DE MD SOUS LE CHEMIN DU CHATELARD A AIGLE

# MD16

MOBILITE DOUCE / AIGLE

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

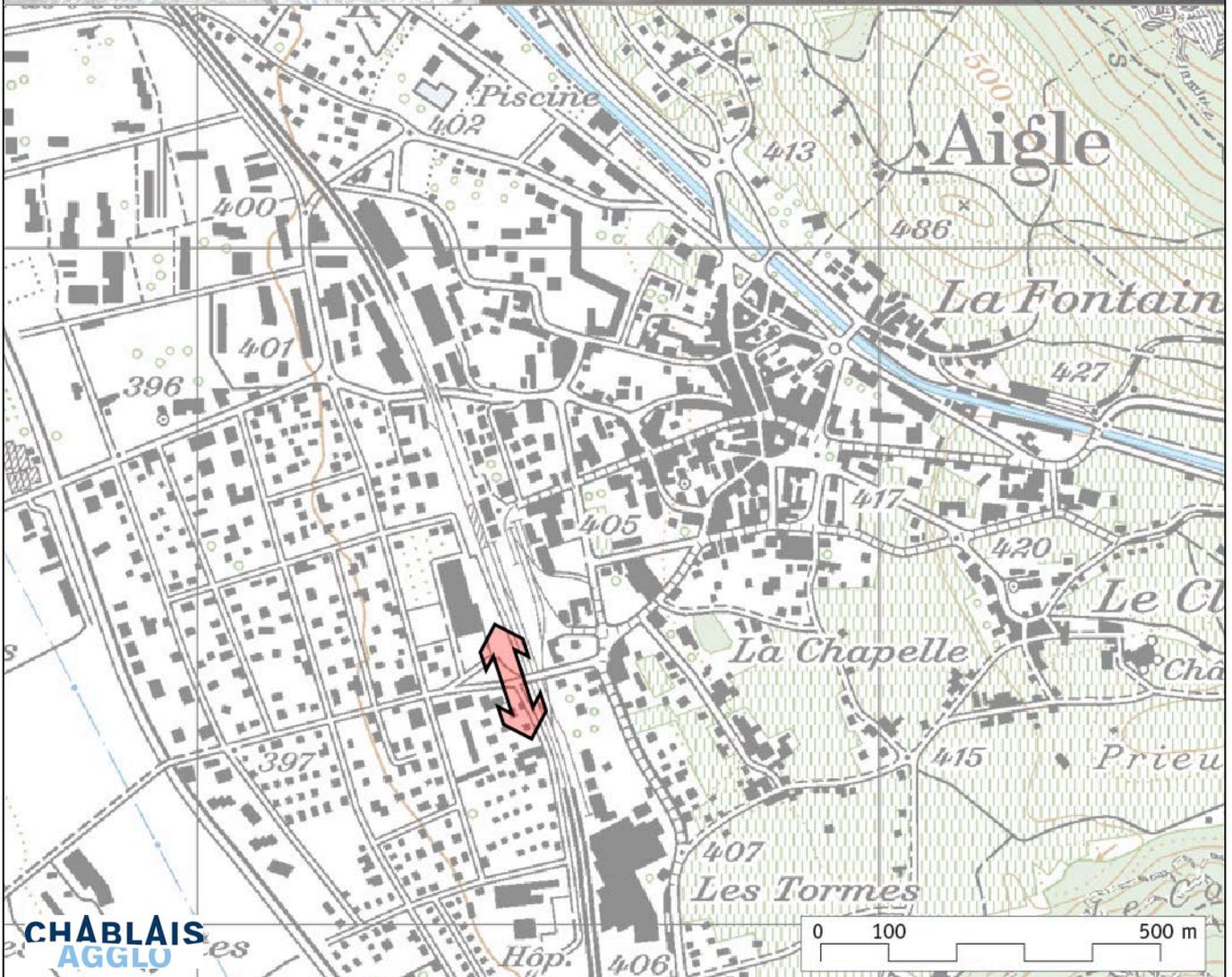
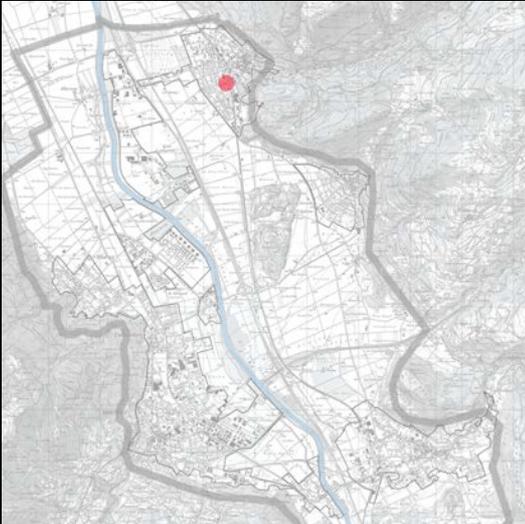
Aigle

Commune(s) concernée(s)

Aigle

Autre(s) instance(s) concernée(s)

-



**NOUVEAU PASSAGE DE MD SOUS LE CHEMIN DU CHATELARD A AIGLE**

MOBILITE DOUCE / AIGLE

**MD16****Etat actuel**

Le chemin du Châtelard constitue une coupure pour les cheminements de mobilité douce entre la gare CFF et les pôles urbains prioritaires du sud de la ville ("Hôpital" et "Entrée Sud").

**Objectifs**

Améliorer l'attractivité des réseaux de mobilité douce dans la commune en réduisant la longueur des itinéraires.

**Description**

La continuité de la liaison de mobilité douce nord-sud, située à l'ouest des voies CFF, est assurée par la construction d'un passage dénivelé sous le chemin du Châtelard.

**Opportunité**

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des modes de transport non motorisés. C'est en milieu urbain que le potentiel d'utilisation de ces modes de déplacement est le plus fort. La mesure ici proposée est donc essentielle au développement des mobilités douces.

**Utilité**

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

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

CE3: améliore la sécurité des usagers les plus vulnérables en milieu urbain.

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

**TJM (max)** 2010: - 2025 estimé sans PA : -

**Coûts d'investissement** Fr. 850'000.- **Priorité** A (2015-2018)

**Mise en œuvre** **Références**

Etat des réflexions : Les premières réflexions concernant l'aménagement du réseau cyclable d'agglomération ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.

Planning des études : 2014: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet  
2014: mise à l'enquête

Avant-projet : 2014

Début des travaux : 2015

Mise en service : 2015

-

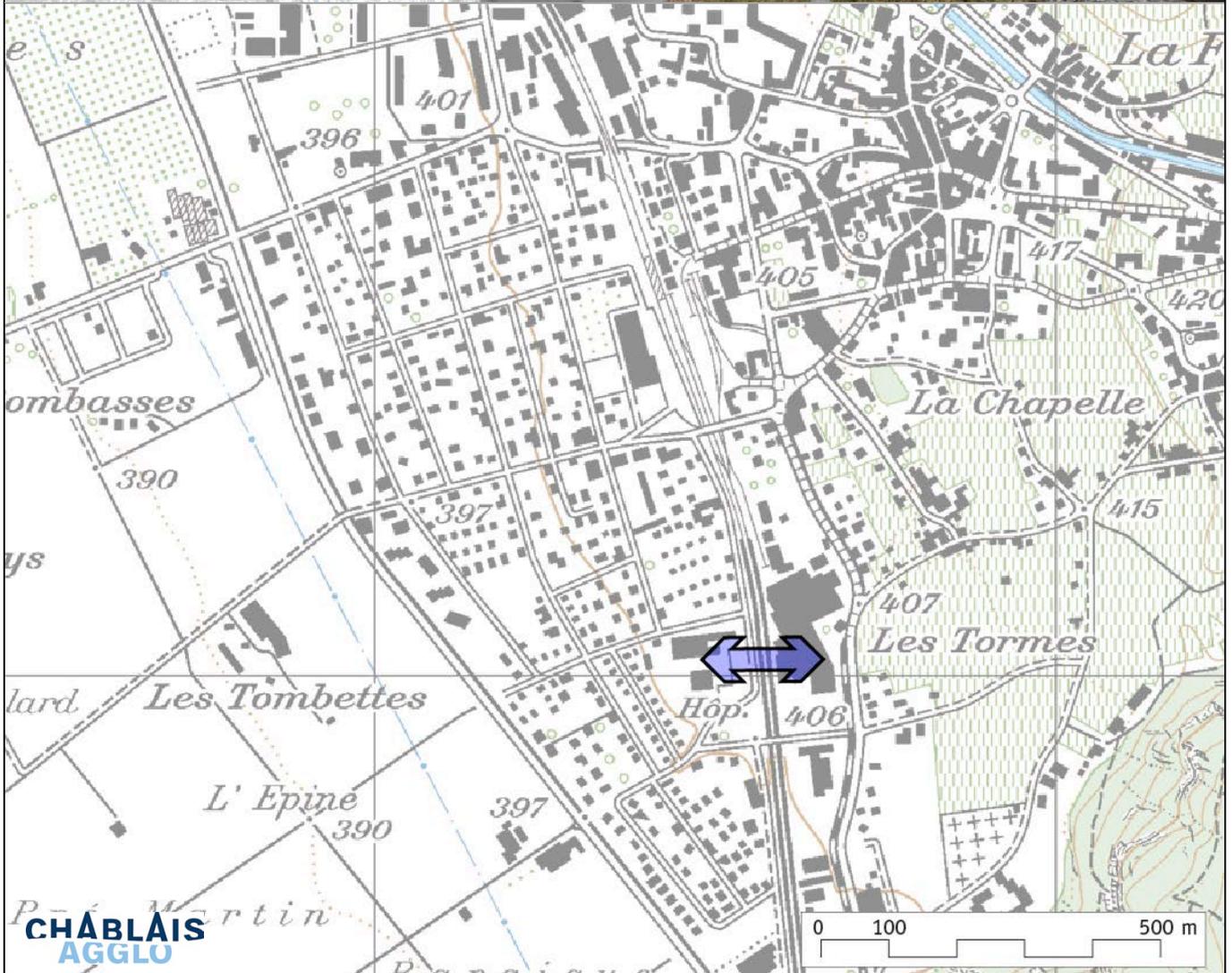
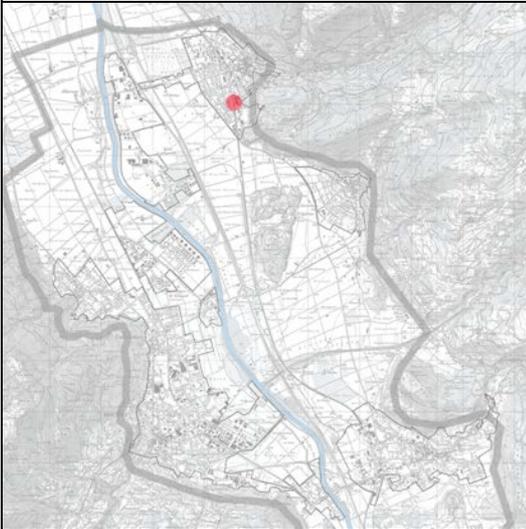
**NOUVEAU PASSAGE DE MD SOUS LES VOIES CFF A AIGLE (SECTEUR HOPITAL)**

**MD17**

MOBILITE DOUCE / AIGLE

Instance(s) responsable(s)  
Chablais Agglo  
Maître(s) d'ouvrage  
Aigle

Commune(s) concernée(s)  
Aigle  
Autre(s) instance(s) concernée(s)  
CFF



**NOUVEAU PASSAGE DE MD SOUS LES VOIES CFF A AIGLE (SECTEUR HOPITAL)****MD17**

MOBILITE DOUCE / AIGLE

**Etat actuel**

Dans la commune d'Aigle, la ligne CFF constitue une coupure importante entre les deux secteurs de la ville situés de part et d'autre des voies.

**Objectifs**

Améliorer l'attractivité des réseaux de mobilité douce dans la commune en réduisant la longueur des itinéraires.

**Description**

Les pôles urbains stratégiques "Hôpital" et "Entrée Sud" sont situés de part et d'autre de la ligne CFF. Une nouvelle liaison cyclable et piétonne, sous les voies de chemin de fer, accompagnera le développement de ces secteurs. Elle contribuera également à améliorer les liaisons de mobilité douce dans le secteur sud de la ville.

**Opportunité**

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des modes de transport non motorisés. C'est en milieu urbain que le potentiel d'utilisation de ces modes de déplacement est le plus fort. La mesure ici proposée est donc essentielle au développement des mobilités douces.

**Utilité**

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

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

CE3: améliore la sécurité des usagers les plus vulnérables en milieu urbain.

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

<b>TJM (max)</b>	2010: -	2025 estimé sans PA : -
------------------	---------	-------------------------

<b>Coûts d'investissement</b>	Fr. 2'000'000.-	<b>Priorité</b> B (2019-2022)
-------------------------------	-----------------	-------------------------------

<b>Mise en œuvre</b>	<b>Références</b>
Etat des réflexions : Les premières réflexions concernant l'aménagement du réseau cyclable d'agglomération ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.	-
Planning des études : 2017: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2018: mise à l'enquête	
Avant-projet : 2018	
Début des travaux : 2019	
Mise en service : 2019	

# NOUVEAU PASSAGE DE MD SOUS LES VOIES CFF EN GARE DE BEX

# MD18

MOBILITE DOUCE / BEX

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

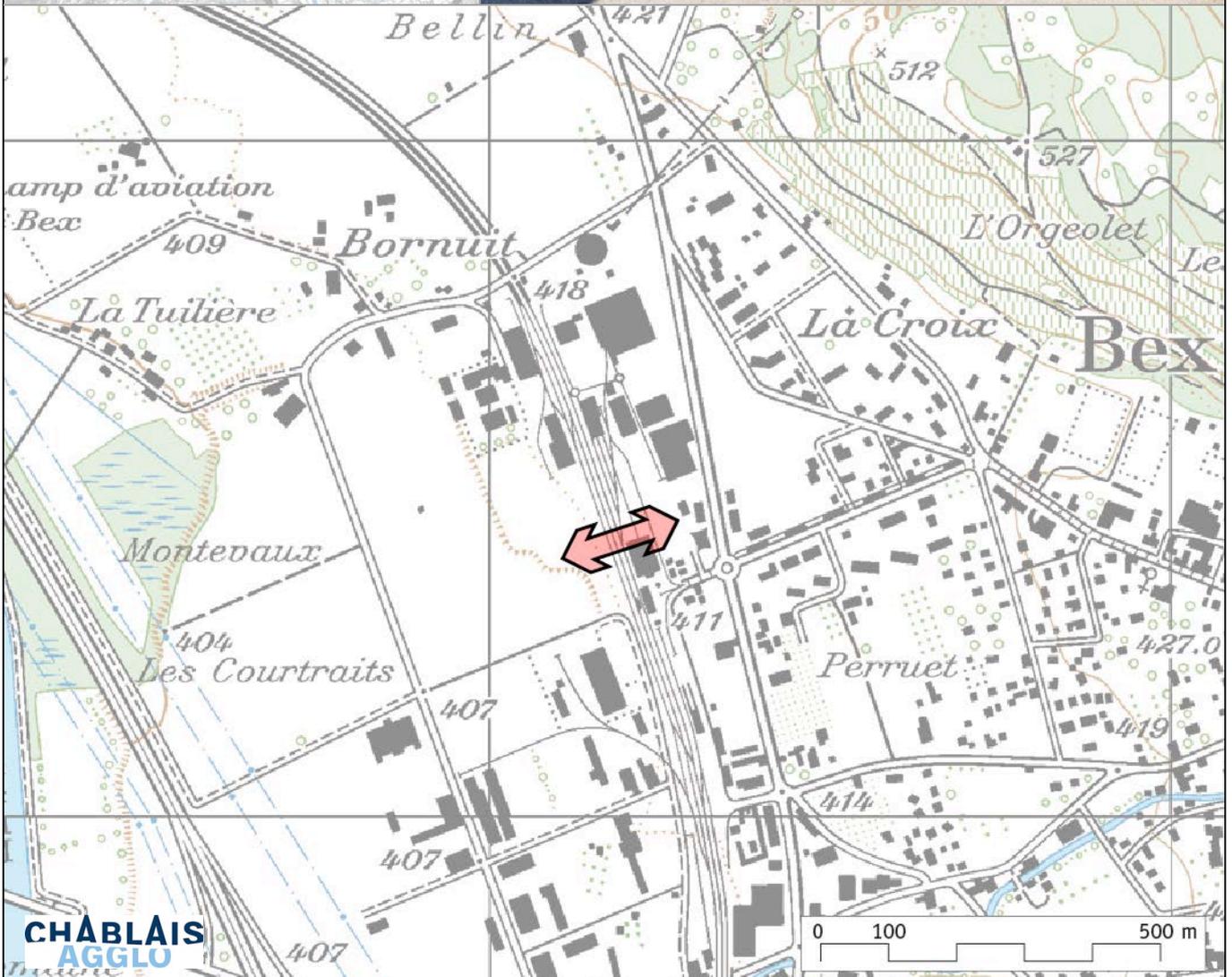
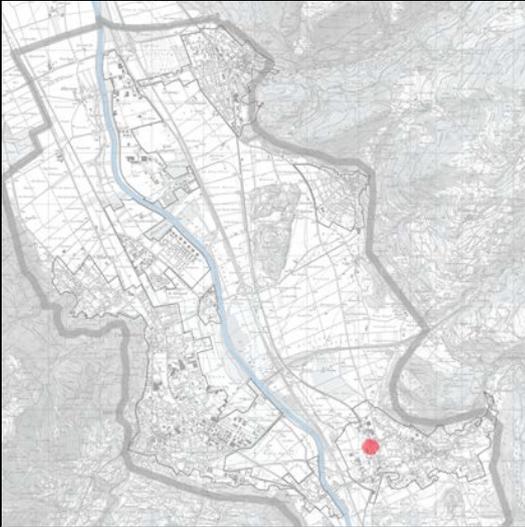
Bex

Commune(s) concernée(s)

Bex

Autre(s) instance(s) concernée(s)

CFF



**Etat actuel**

Le passage sous-voie de la gare de Bex permet aux piétons d'accéder directement à la zone d'activité située à l'ouest des voies. Il n'est pas équipé de rampes et n'est donc pas accessible aux deux-roues.

**Objectifs**

Améliorer la sécurité et l'attractivité des réseaux de mobilité douce en offrant une nouvelle liaison cyclable à la hauteur de la gare CFF.

**Description**

Le développement prévu de la gare de Bex et des pôles stratégiques qui l'entourent impose la création d'une nouvelle liaison entre les secteurs situés de part et d'autre des voies CFF. L'étude du schéma directeur du site stratégique de développement de Bex a mis en évidence la nécessité de créer cette liaison à proximité immédiate de la gare de Bex.

**Opportunité**

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des modes de transport non motorisés. C'est en milieu urbain que le potentiel d'utilisation de ces modes de déplacement est le plus fort. La mesure ici proposée est donc essentielle au développement des mobilités douces.

**Utilité**

- CE1: contribue à encourager l'utilisation de la mobilité douce pour les déplacements quotidiens.
- CE2: renforce l'attractivité de la ville et de ses pôles urbains stratégiques pour l'habitat et pour les activités.
- CE3: améliore la sécurité des usagers les plus vulnérables en milieu urbain.
- CE4: réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en favorisant les modes de déplacement non polluants.

<b>TJM (max)</b>	2010: -	2025 estimé sans PA : -
------------------	---------	-------------------------

<b>Coûts d'investissement</b>	Fr. 2'000'000.-	<b>Priorité</b>	A (2015-2018)
-------------------------------	-----------------	-----------------	---------------

<b>Mise en œuvre</b>		<b>Références</b>	
Etat des réflexions :	Le schéma directeur du site stratégique de développement de Bex a mis en évidence la nécessité de la nouvelle liaison.	Schéma directeur du site stratégique de développement de Bex (2011).	
Planning des études :	2012-2013: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2014: mise à l'enquête		
Avant-projet :	2014		
Début des travaux :	2015		
Mise en service :	2015		

**NOUVEAU PASSAGE DE MD SOUS LA VOIE CFF A MASSONGEX (VERS CHEZ DELHERSE)**

**MD19**

MOBILITE DOUCE / MASSONGEX

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

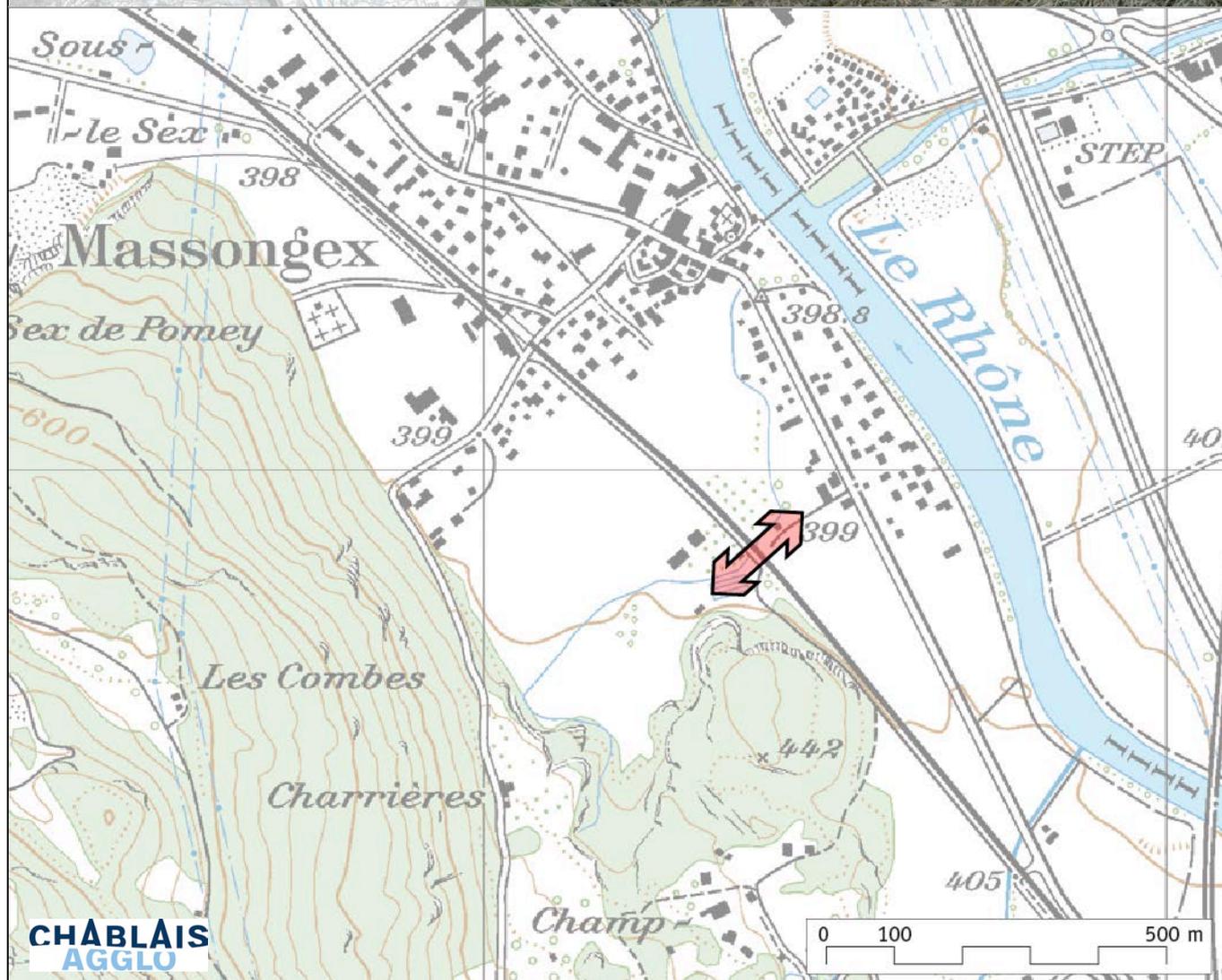
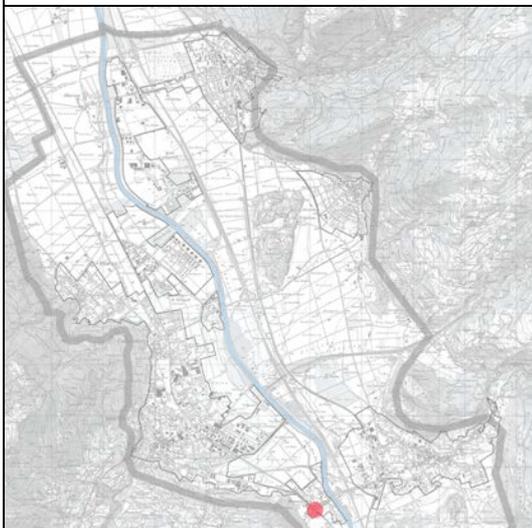
Massongex

Commune(s) concernée(s)

Massongex

Autre(s) instance(s) concernée(s)

CFF



**NOUVEAU PASSAGE DE MD SOUS LA VOIE CFF A MASSONGEX (VERS CHEZ DELHERSE)****MD19**

MOBILITE DOUCE / MASSONGEX

**Etat actuel**

La liaison cyclable reliant la commune de Massongex, au sud, à la ville de Saint-Maurice, traverse aujourd'hui, à niveau et sans infrastructures de sécurité, la ligne CFF du Tonkin.

**Objectifs**

Sécuriser de la liaison de mobilité douce reliant le village à la ville de Saint-Maurice.

**Description**

Un passage dénivelé est aménagé sous la voie CFF du Tonkin dans le secteur "Vers chez Delherse".

**Opportunité**

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des modes de transport non motorisés. La mesure ici proposée améliore la sécurité des cyclistes et des piétons dans un secteur particulièrement dangereux.

**Utilité**

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

CE2: -

CE3: améliore la sécurité des usagers les plus vulnérables dans un secteur particulièrement problématique.

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

<b>TJM (max)</b>	2009: -	2025 estimé sans PA : -
------------------	---------	-------------------------

<b>Coûts d'investissement</b>	Fr. 1'000'000.-	<b>Priorité</b>	A (2015-2018)
-------------------------------	-----------------	-----------------	---------------

**Mise en œuvre**

Etat des réflexions :	Les premières réflexions concernant l'aménagement du réseau cyclable d'agglomération ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.
Planning des études :	2013: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2014: mise à l'enquête
Avant-projet :	2014
Début des travaux :	2015
Mise en service :	2015

**Références**

-

**NOUVEAU PASSAGE DE MD SOUS LA ROUTE CANTONALE A MASSONGEX (LONGE-BAYE)**

**MD20**

MOBILITE DOUCE / MASSONGEX

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

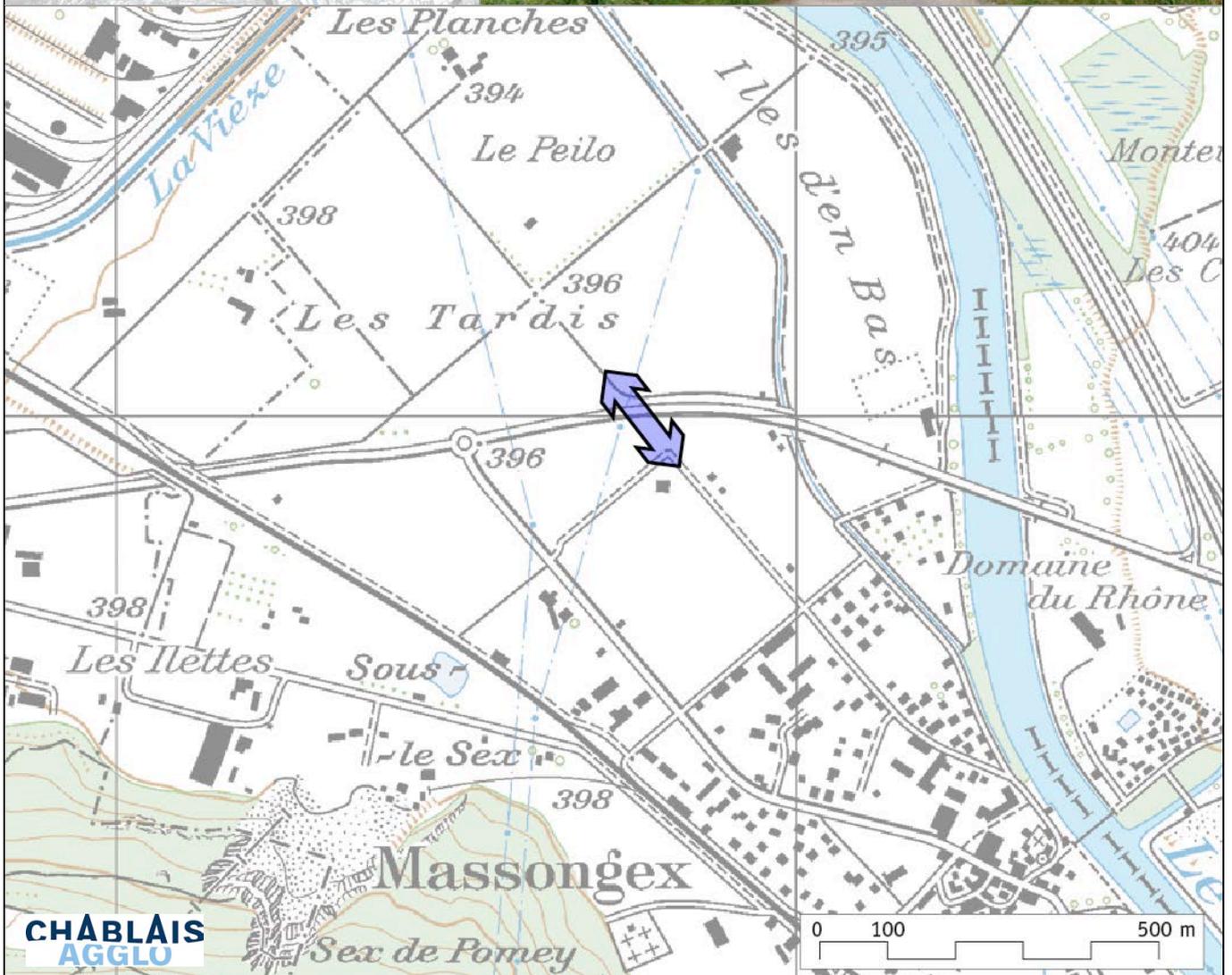
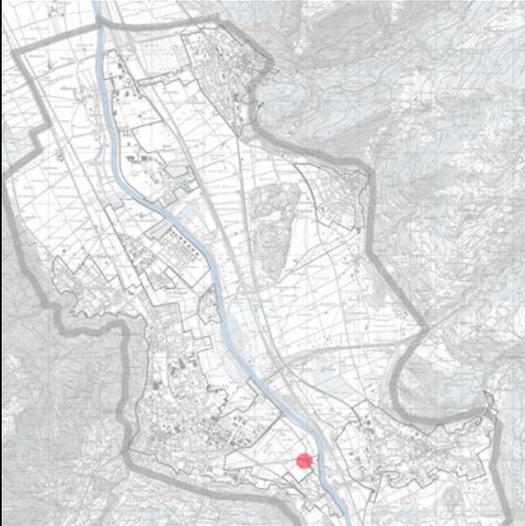
Massongex

Commune(s) concernée(s)

Massongex

Autre(s) instance(s) concernée(s)

SRCE Valais



**NOUVEAU PASSAGE DE MD SOUS LA ROUTE CANTONALE A MASSONGEX  
(LONGE-BAYE)****MD20**

MOBILITE DOUCE / MASSONGEX

**Etat actuel**

Le chemin du Grand-Clos bute, en impasse, contre le talus de la route cantonale Bex-Monthey, imposant aux cyclistes et aux piétons un détour important.

**Objectifs**

Offrir une liaison pour les piétons et les cyclistes, sûre et attractive, entre les secteurs nord de Massongex et la ville de Monthey.

**Description**

Un passage dénivelé est aménagé sous la route cantonale dans le prolongement du chemin du Grand-Clos.

**Opportunité**

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des modes de transport non motorisés. La mesure ici proposée réduit sensiblement la longueur du trajet des usagers de mobilité douce pour les liaisons entre le village et la ville de Monthey.

**Utilité**

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

CE2: -

CE3: améliore la sécurité des usagers les plus vulnérables.

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

**TJM (max)** 2009: - 2025 estimé sans PA : -

**Coûts d'investissement** Fr. 1'000'000.- **Priorité** B (2019-2022)

**Mise en œuvre**

Etat des réflexions : Les premières réflexions concernant l'aménagement du réseau cyclable d'agglomération ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.

Planning des études : 2017: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet  
2018: mise à l'enquête

Avant-projet : 2018  
Début des travaux : 2019  
Mise en service : 2019

**Références**

-

# NOUVEAU PASSAGE DE MD SOUS LA VOIE CFF A MONTHEY (GARE CFF)

# MD21

MOBILITE DOUCE / MONTHEY

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

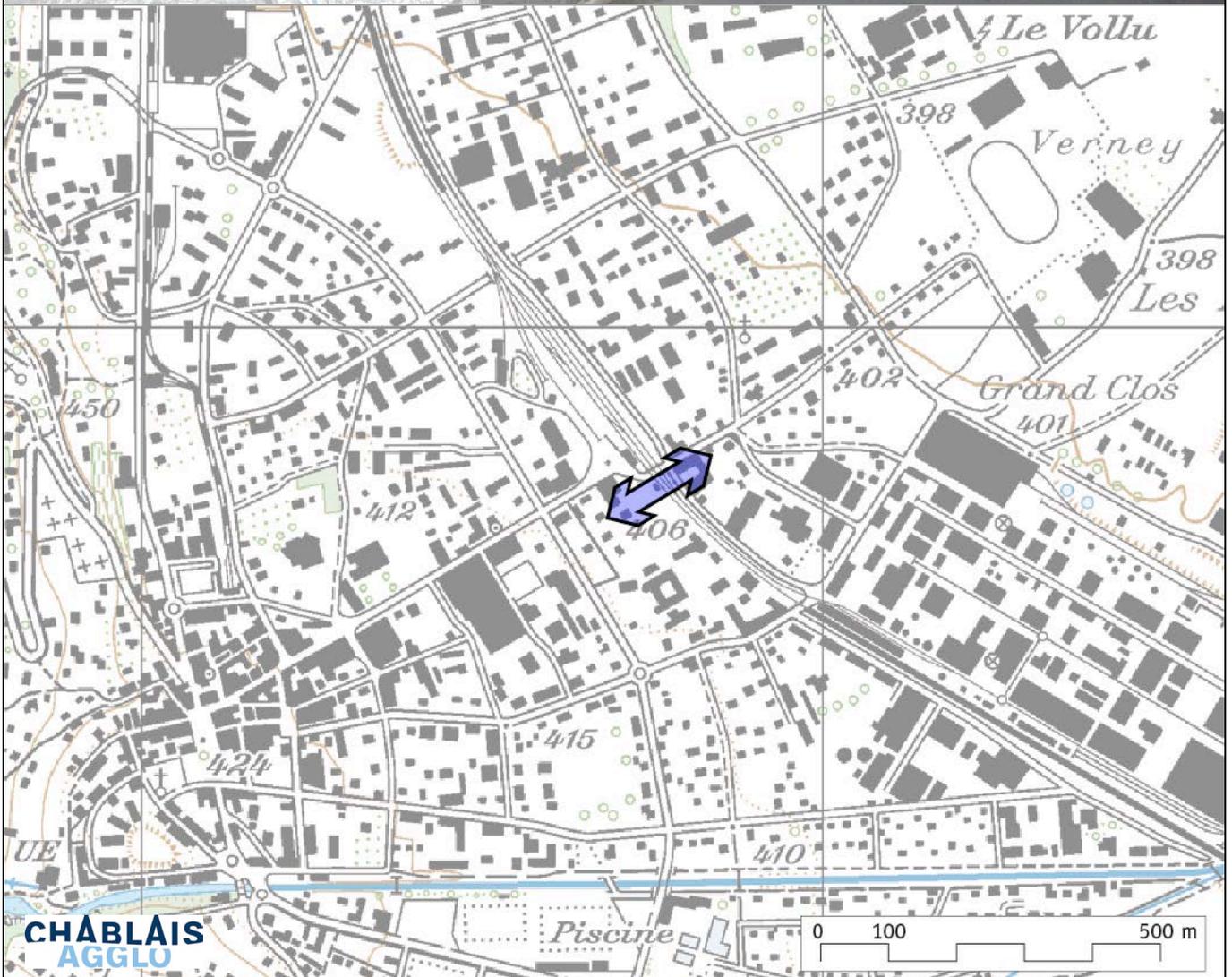
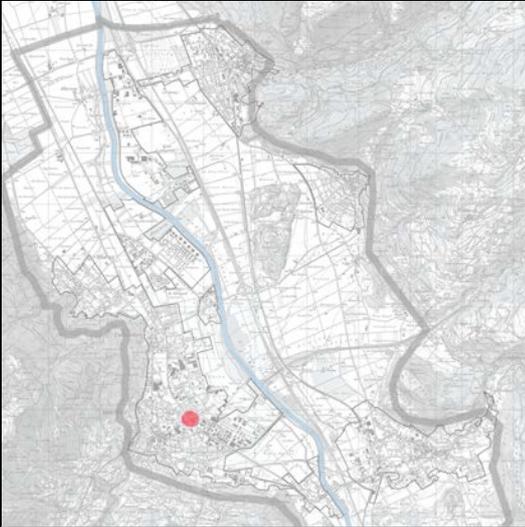
Monthey

Commune(s) concernée(s)

Monthey

Autre(s) instance(s) concernée(s)

CFF



**NOUVEAU PASSAGE DE MD SOUS LA VOIE CFF A MONTHEY (GARE CFF)****MD21**

MOBILITE DOUCE / MONTHEY

**Etat actuel**

Dans la commune de Monthey, la ligne CFF constitue une coupure importante entre les deux secteurs de la ville situés de part et d'autre de la voie. Le passage à niveau, à proximité de la gare, est jugé dangereux pour la mobilité douce. Compte tenu de la proximité de la gare, il est de surcroît fermé durant de longues périodes (lorsque les trains approchent de la gare et lorsqu'ils sont à l'arrêt).

**Objectifs**

Améliorer l'attractivité des réseaux de mobilité douce dans la commune en réduisant la longueur des itinéraires.

**Description**

Un passage dénivelé est aménagé sous la ligne CFF dans le prolongement de l'avenue de la Gare.

**Opportunité**

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des modes de transport non motorisés. C'est en milieu urbain que le potentiel d'utilisation de ces modes de déplacement est le plus fort. La mesure ici proposée est donc essentielle au développement des mobilités douces. Elle assure de surcroît la sécurité des usagers les plus vulnérables dans un secteur particulièrement sensible.

**Utilité**

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

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

CE3: améliore la sécurité des usagers les plus vulnérables en milieu urbain.

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

<b>TJM (max)</b>	2009: -	2025 estimé sans PA : -
------------------	---------	-------------------------

<b>Coûts d'investissement</b>	Fr. 1'000'000.-	<b>Priorité</b>	B (2019-2022)
-------------------------------	-----------------	-----------------	---------------

<b>Mise en œuvre</b>	<b>Références</b>
Etat des réflexions : Les premières réflexions concernant l'aménagement du réseau cyclable d'agglomération ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.	-
Planning des études : 2017: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2018: mise à l'enquête	
Avant-projet : 2018	
Début des travaux : 2019	
Mise en service : 2019	

# NOUVEAU PASSAGE DE MD SOUS LA VOIE CFF A MONTHEY (QUARTIER D'ARCHE)

# MD22

MOBILITE DOUCE / MONTHEY

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

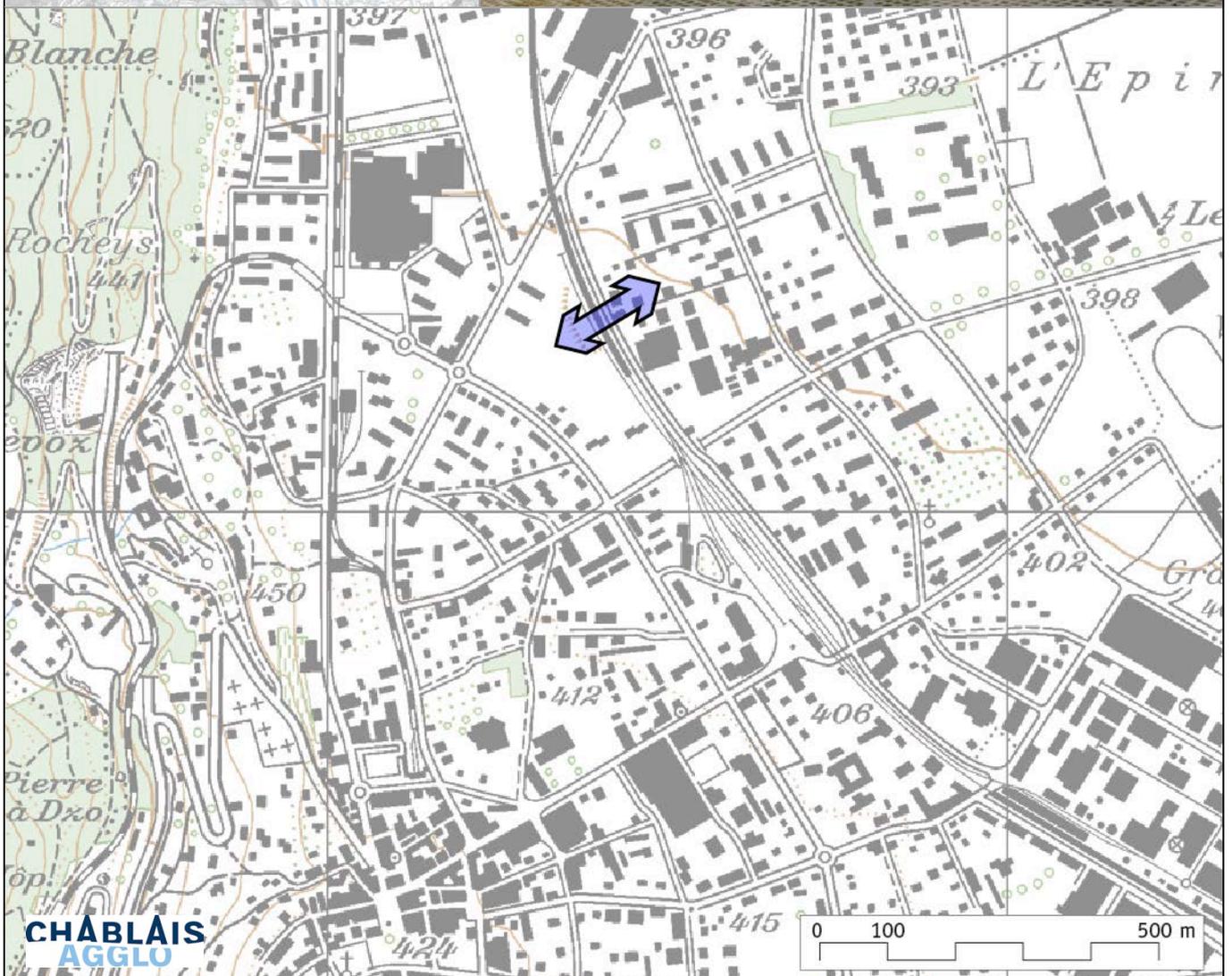
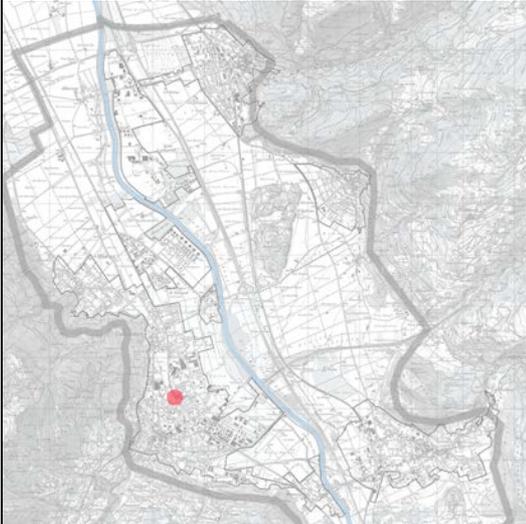
Monthey

Commune(s) concernée(s)

Monthey

Autre(s) instance(s) concernée(s)

CFF



**NOUVEAU PASSAGE DE MD SOUS LA VOIE CFF A MONTHEY (QUARTIER D'ARCHE)****MD22**

MOBILITE DOUCE / MONTHEY

**Etat actuel**

Dans la commune de Monthey, la ligne CFF constitue une coupure importante entre les deux secteurs de la ville situés de part et d'autre de la voie.

**Objectifs**

Améliorer l'attractivité des réseaux de mobilité douce dans la commune en réduisant la longueur des itinéraires.

**Description**

Un passage dénivelé est aménagé sous la ligne CFF du Tonkin entre le chemin d'Arche et la route du Tronchet.

**Opportunité**

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des modes de transport non motorisés. C'est en milieu urbain que le potentiel d'utilisation de ces modes de déplacement est le plus fort. La mesure ici proposée est donc essentielle au développement des mobilités douces.

**Utilité**

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

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

CE3: améliore la sécurité des usagers les plus vulnérables en milieu urbain.

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

**TJM (max)** 2009: - 2025 estimé sans PA : -

**Coûts d'investissement** Fr. 1'000'000.-

**Priorité** B (2019-2022)

**Mise en œuvre**

Etat des réflexions : Les premières réflexions concernant l'aménagement du réseau cyclable d'agglomération ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.

Planning des études : 2017: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet  
2018: mise à l'enquête

Avant-projet : 2018

Début des travaux : 2019

Mise en service : 2019

**Références**

-

# NOUVEAU PASSAGE DE MD SOUS LA ROUTE DE LA VALLEE A COLLOMBEY-MURAZ

# MD23

MOBILITE DOUCE / COLLOMBEY-MURAZ

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

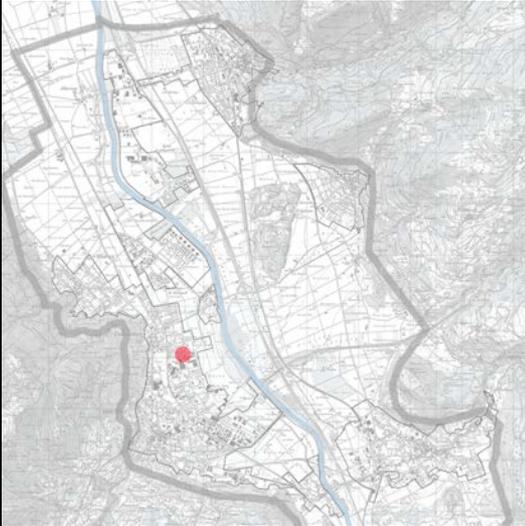
Collombey-Muraz

Commune(s) concernée(s)

Collombey-Muraz

Autre(s) instance(s) concernée(s)

SRCE Valais



**NOUVEAU PASSAGE DE MD SOUS LA ROUTE DE LA VALLEE A COLLOMBEY-MURAZ****MD23**

MOBILITE DOUCE / COLLOMBEY-MURAZ

**Etat actuel**

La route de la Vallée constitue une césure importante, infranchissable pour les mobilités douces, entre le centre de Collombey-Village et le secteur commercial des Aunaires.

**Objectifs**

Offrir une liaison pour les piétons et les cyclistes, sûre et attractive, entre le village et la zone commerciale.

**Description**

Une liaison de mobilité douce nord-sud est créée par un passage dénivelé sous la route de la Vallée dans le prolongement du chemin des Fossaux.

**Opportunité**

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des modes de transport non motorisés. C'est en milieu urbain que le potentiel d'utilisation de ces modes de déplacement est le plus fort. La mesure ici proposée est donc essentielle au développement des mobilités douces. Elle assure de surcroît la sécurité des usagers les plus vulnérables dans un secteur particulièrement sensible.

**Utilité**

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

CE2: renforce la cohérence du tissu urbain en reliant, par une liaison de mobilité douce en site propre, un secteur aujourd'hui essentiellement accessible en voiture.

CE3: améliore la sécurité des usagers les plus vulnérables dans un secteur particulièrement problématique (route internationale).

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

<b>TJM (max)</b>	2009: -	2025 estimé sans PA : -
------------------	---------	-------------------------

<b>Coûts d'investissement</b>	Fr. 1'300'000.-	<b>Priorité</b>	A (2015-2018)
-------------------------------	-----------------	-----------------	---------------

**Mise en œuvre**

Etat des réflexions :	Cette liaison fait partie du plan directeur de la mobilité de la commune de Collombey-Muraz.
Planning des études :	2012-2013: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2014: mise à l'enquête
Avant-projet :	2014
Début des travaux :	2015
Mise en service :	2015

**Références**

Plan directeur de la mobilité de la commune de Collombey-Muraz (2011).

# AMENAGEMENT DE ZONES DE STATIONNEMENT POUR DEUX-ROUES

MOBILITE DOUCE / MESURES COMPLEMENTAIRES

PAQUET **MD24**

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

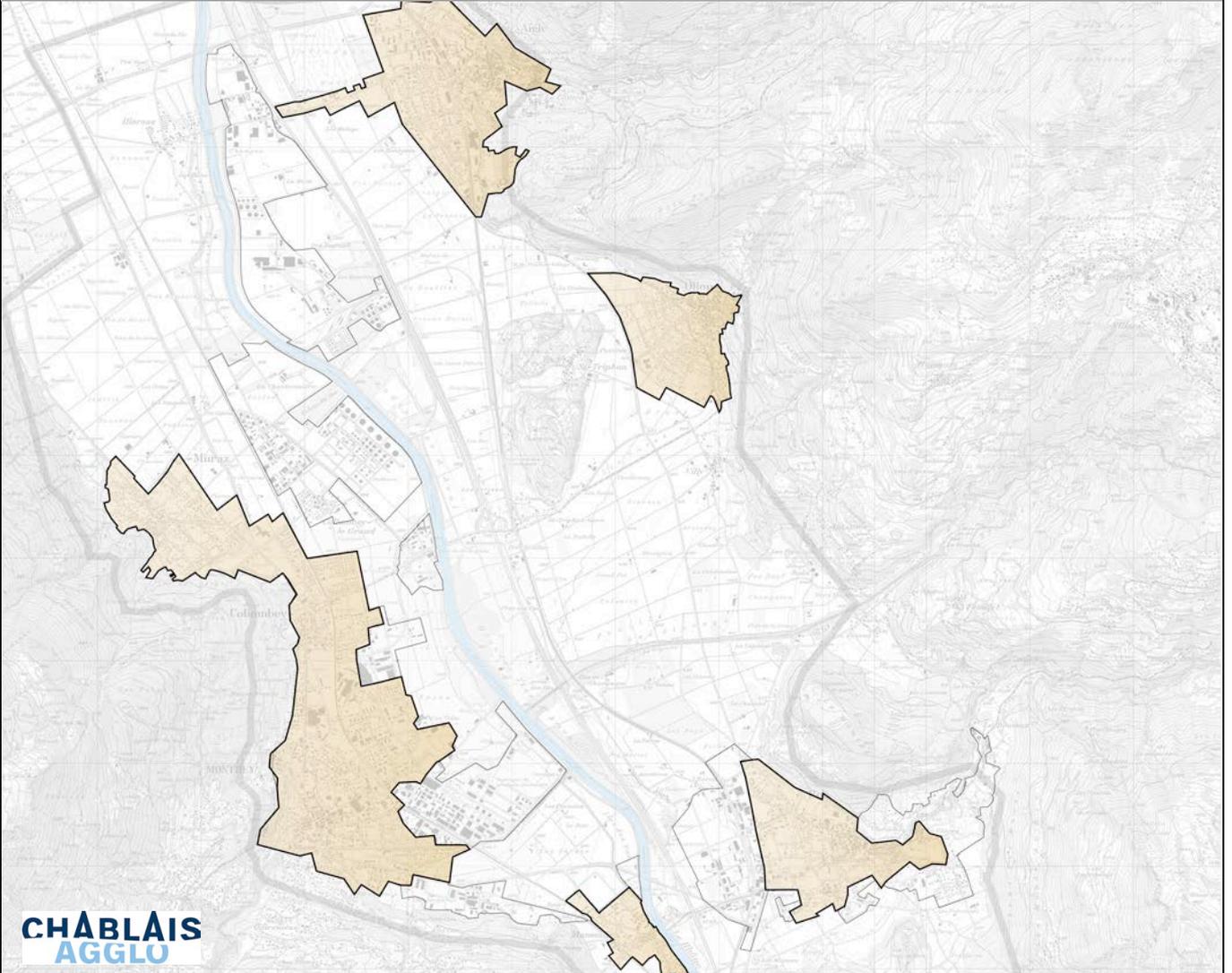
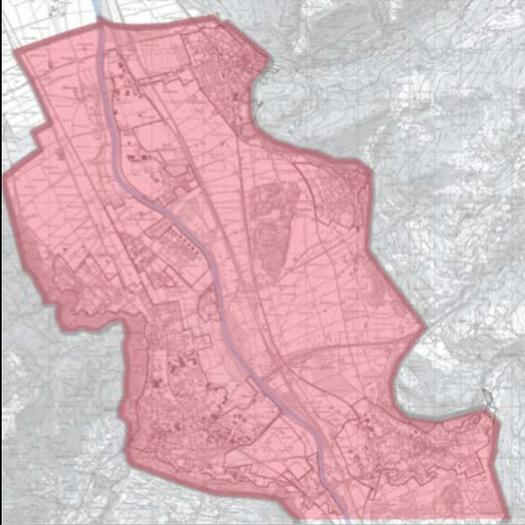
Communes

Commune(s) concernée(s)

Toutes

Autre(s) instance(s) concernée(s)

-



**AMENAGEMENT DE ZONES DE STATIONNEMENT POUR DEUX-ROUES**

MOBILITE DOUCE / MESURES COMPLEMENTAIRES

PAQUET **MD24****Etat actuel**

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.

**Objectifs**

Offrir aux usagers des deux-roues des zones de stationnement bien localisées, confortables et sécurisées.

**Description**

Dans le cadre de leurs planifications sectorielles, les communes identifient les zones de stationnement deux-roues à adapter ou à créer. Un premier inventaire global a permis d'estimer le nombre de places supplémentaires à créer sur l'ensemble de l'agglomération (environ 500 places couvertes et 500 places en plein air).

**Opportunité**

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des modes de transport non motorisés. C'est en milieu urbain que le potentiel d'utilisation de ces modes de déplacement est le plus fort. Des zones de stationnement attractives sont essentielles au développement des mobilités douces.

**Utilité**

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

CE2: renforce l'attractivité des centres-villes et villages pour l'habitat et pour les activités.

CE3: -

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

<b>TJM (max)</b>	2010: -	2025 estimé sans PA : -
<b>Coûts d'investissement</b>	Fr. 1'000'000.-	<b>Priorité</b> A (2015-2018)
<b>Mise en œuvre</b>	<b>Références</b>	
Etat des réflexions :	Les premières réflexions concernant les infrastructures de stationnement pour deux-roues ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.	
Planning des études :	2012-2013: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2014: mise à l'enquête	
Avant-projet :	2014	
Début des travaux :	2015-2018	
Mise en service :	2015-2018	

# MISE EN PLACE D'UNE SIGNALISATION POUR DEUX-ROUES

MOBILITE DOUCE / MESURES COMPLEMENTAIRES

PAQUET **MD25**

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

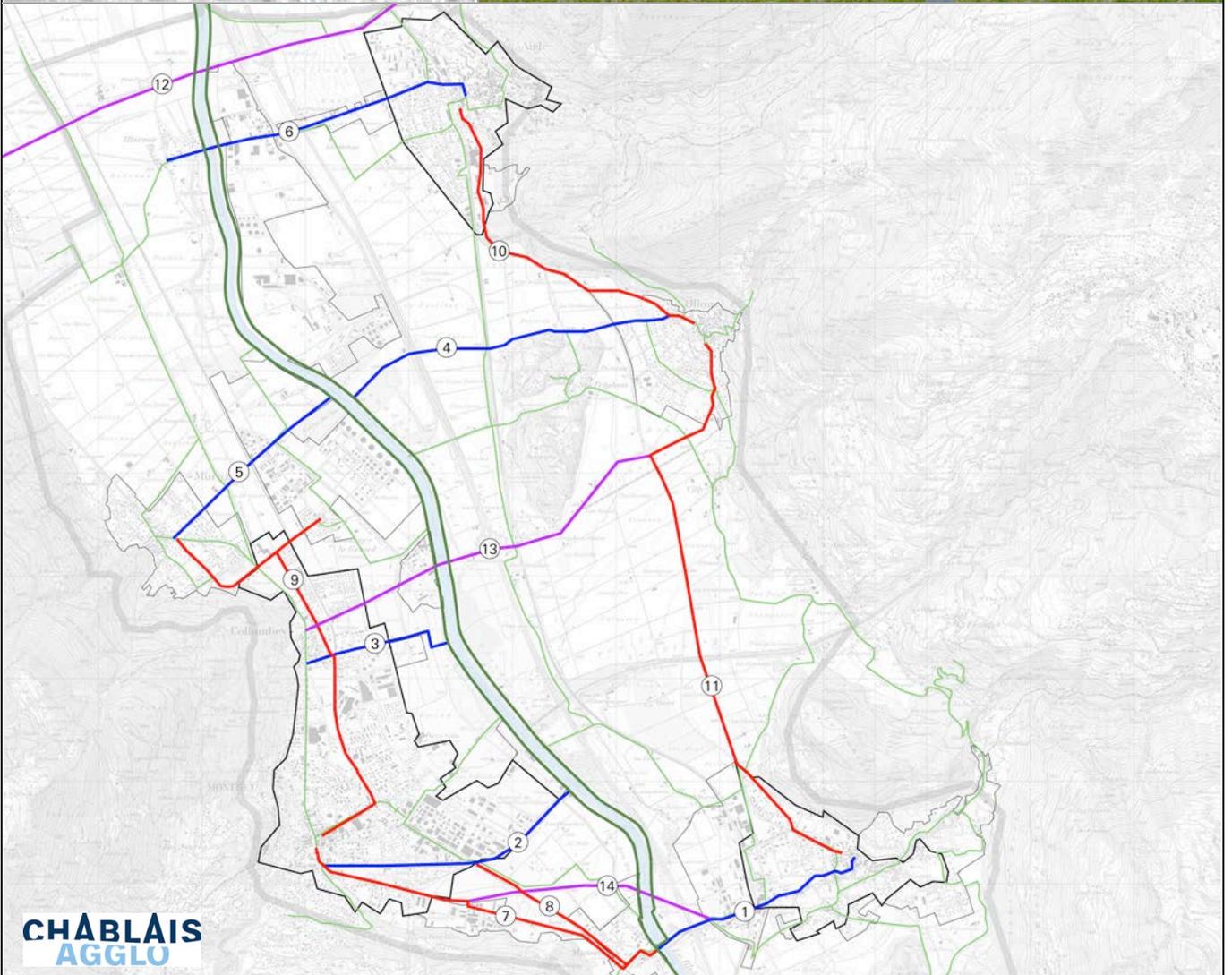
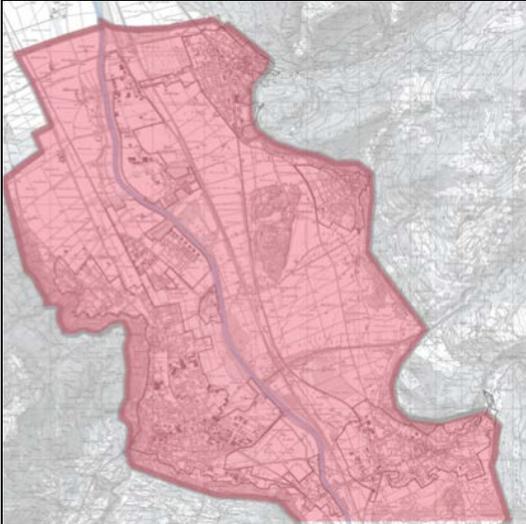
SRCE Valais, SR Vaud, communes

Commune(s) concernée(s)

Toutes

Autre(s) instance(s) concernée(s)

-



**MISE EN PLACE D'UNE SIGNALISATION POUR DEUX-ROUES**

MOBILITE DOUCE / MESURES COMPLEMENTAIRES

PAQUET **MD25****Etat actuel**

Aujourd'hui, sauf sur les itinéraires de cyclotourisme, il n'y a pas de signalisation spécifique pour les cyclistes.

**Objectifs**

Assurer le guidage des cyclistes vers les itinéraires aménagés et sécurisés.

**Description**

La mise en place de nouveaux itinéraires cyclables, directs et sur des tracés séparés du trafic automobile, impose une adaptation de la signalisation deux-roues afin d'orienter les usagers sur les itinéraires dédiés.

**Opportunité**

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des modes de transport non motorisés et à améliorer la sécurité de tous les usagers. Signaler aux usagers les itinéraires cyclables spécialement aménagés pour eux permettra d'en augmenter la fréquentation.

**Utilité**

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

CE2: -

CE3: améliore la sécurité des deux-roues.

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

**TJM (max)**

2010: -

2025 estimé sans PA : -

**Coûts**

Fr. 200'000.-

**Priorité**

A (2015-2018)

**d'investissement****Mise en œuvre**

Etat des réflexions : Les premières réflexions concernant la signalisation du réseau cyclable d'agglomération ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.

Planning des études : 2012-2013: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet  
2014: mise à l'enquête

Avant-projet : 2014

Début des travaux : 2015

Mise en service : 2015

**Références**

-

# MISE A DISPOSITION DE VELOS EN LIBRE SERVICE

MOBILITE DOUCE / MESURES COMPLEMENTAIRES

PAQUET **MD26**

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

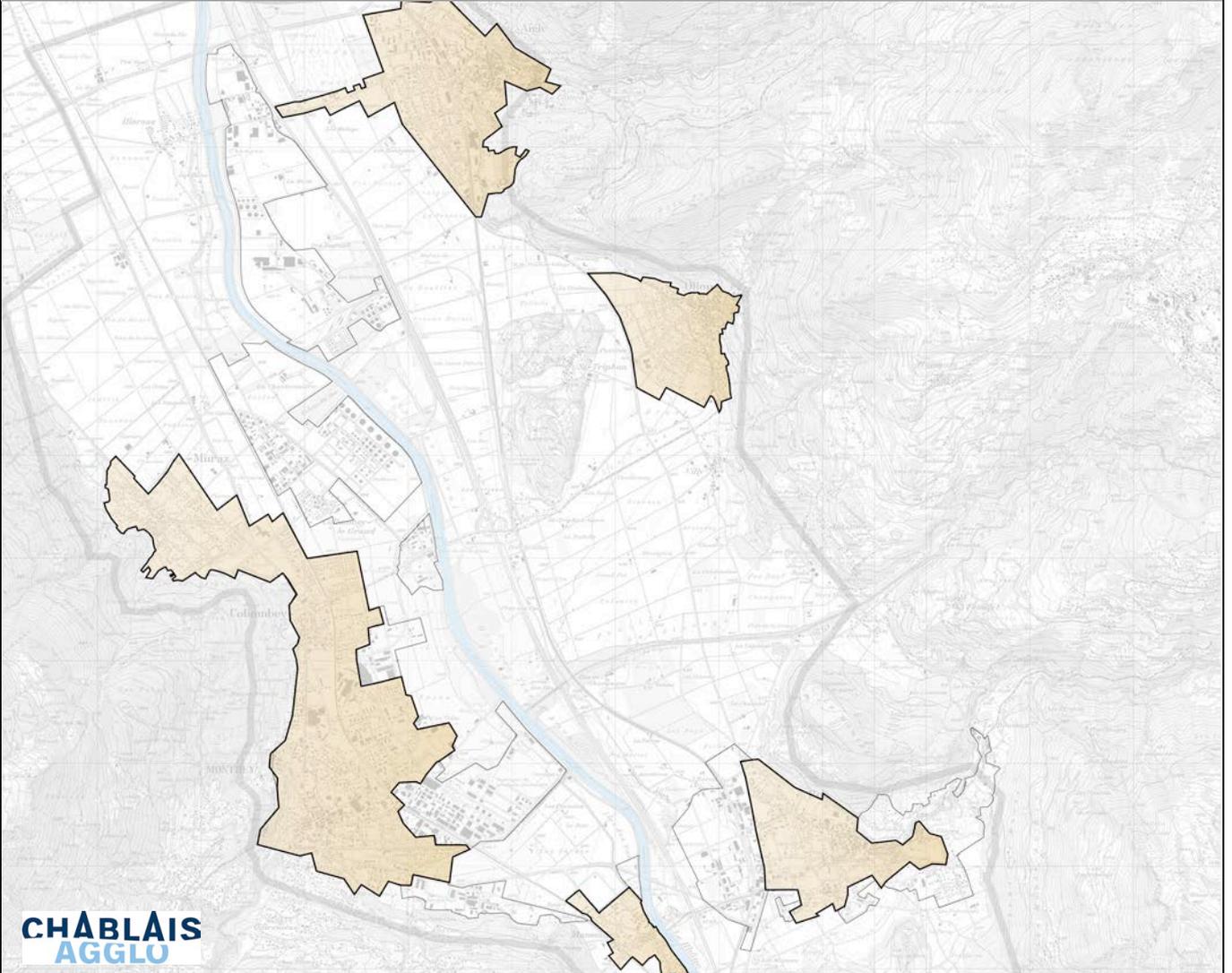
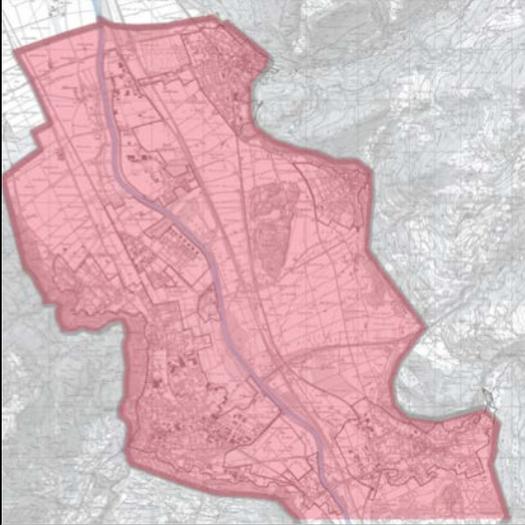
Communes

Commune(s) concernée(s)

Toutes

Autre(s) instance(s) concernée(s)

-



**MISE A DISPOSITION DE VELOS EN LIBRE SERVICE**

MOBILITE DOUCE / MESURES COMPLEMENTAIRES

PAQUET **MD26****Etat actuel**

Les communes d'Aigle et de Monthey ont mis en place, conjointement, un système de mise à disposition de vélos en libre service. Aujourd'hui, 60 vélos sont mis à disposition des usagers sur trois stations à Aigle et cinq à Monthey.

**Objectifs**

Offrir la possibilité aux personnes qui ne disposent pas d'un vélo sur place de se déplacer à bicyclette.

**Description**

La mise à disposition de vélos en libre service est étendue à l'ensemble du territoire de l'agglomération.

**Opportunité**

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des modes de transport non motorisés. La mise à disposition de vélos en libre service permet aux usagers ne disposant pas de vélo sur place de se déplacer néanmoins à bicyclette.

**Utilité**

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

CE2: renforce l'attractivité des centres-villes et villages pour l'habitat et pour les activités.

CE3: -

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

**TJM (max)**

2010: -

2025 estimé sans PA : -

**Coûts**

Fr. 360'000.-

**Priorité**

Avant 2015

**d'investissement****Mise en œuvre**

Etat des réflexions : Les premières réflexions concernant l'extension du réseau de vélos en libre service ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.

Planning des études : 2012: étude détaillée de l'extension du réseau

Avant-projet : 2012

Début des travaux : 2013

Mise en service : 2013-2015

**Références**

-

# NOUVELLE VOIE FERREE MARCHANDISES DANS LA ZONE INDUSTRIELLE D'AIGLE

# A1

## AUTRES MESURES / ZONE INDUSTRIELLE D'AIGLE

Instance(s) responsable(s)

Chablais Agglo

Maître(s) d'ouvrage

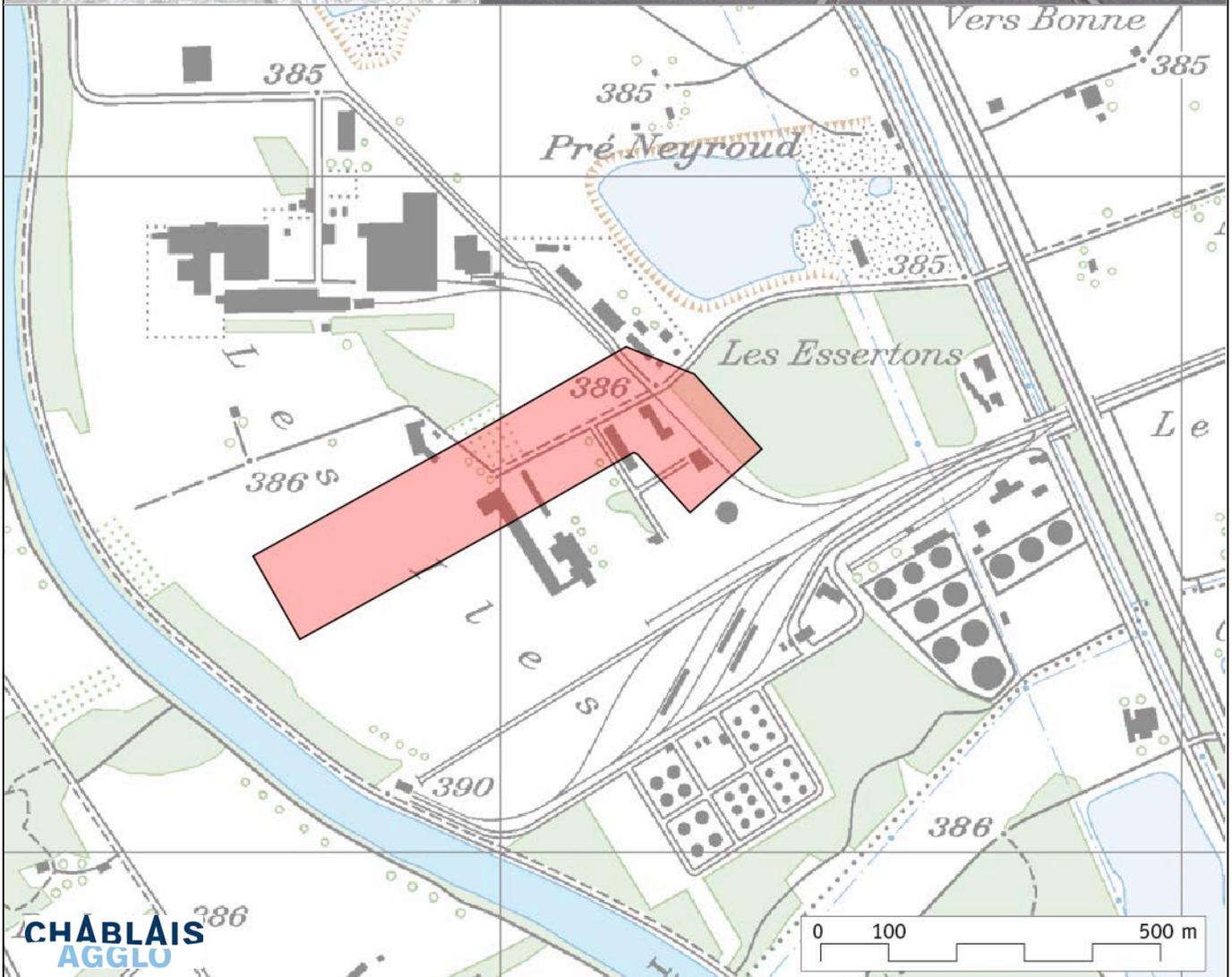
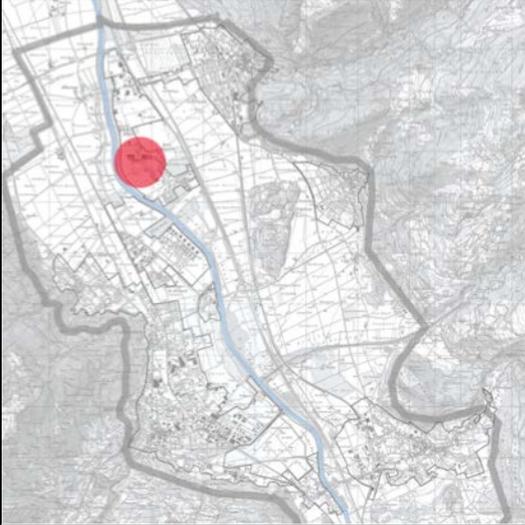
Aigle

Commune(s) concernée(s)

Aigle

Autre(s) instance(s) concernée(s)

CFF, SM Vaud



**NOUVELLE VOIE FERREE MARCHANDISES DANS LA ZONE INDUSTRIELLE D'AIGLE****A1****AUTRES MESURES / ZONE INDUSTRIELLE D'AIGLE****Etat actuel**

La zone industrielle d'Aigle bénéficie aujourd'hui déjà d'une desserte ferroviaire. Une partie importante de cette zone n'est cependant pas connectée et les livraisons s'effectuent essentiellement via la route industrielle longeant la A9.

**Objectifs**

Proposer une alternative à la route pour le trafic des marchandises afin de réduire les nuisances liées au trafic.

**Description**

Une voie industrielle est aménagée pour la desserte des parcelles communales situées au nord de l'entreprise Tamoil.

**Opportunité**

Le projet d'agglomération vise à diminuer globalement les nuisances liées au trafic dans l'agglomération. La création de nouvelles voies ferroviaires de desserte industrielle contribue à reporter une partie du transport de marchandises sur le rail.

**Utilité**

CE1: contribue à reporter une partie du transport de marchandises sur le rail.

CE2: -

CE3: améliore la sécurité de tous les usagers en reportant une partie des transports de marchandises de la route sur le rail.

CE4: réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en reportant une partie des transports de marchandises de la route sur le rail.

**TJM (max)** 2010: - 2025 estimé sans PA : -

**Coûts d'investissement** Fr. 780'000.- **Priorité** A (2015-2018)

**Mise en œuvre**

Etat des réflexions : Les premières réflexions concernant la construction de nouvelles voies industrielles ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.

Planning des études : 2012-2016: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet  
2014-2016: mise à l'enquête

Avant-projet : 2014-2016

Début des travaux : 2014-2017

Mise en service : 2015-2018

**Références**

-

## PLANS

- P1. Projet de territoire, plan de synthèse
- P2. Projet de territoire, volet paysage, agriculture, nature et loisirs
- P3. Projet de territoire, volet urbanisation
- P4. Projet de territoire, volet réseau routier
- P5. Projet de territoire, volet transports publics
- P6. Projet de territoire, volet mobilité douce
- P7. Localisation des mesures infrastructurelles



## AUTEURS DE L'ETUDE

### Bureau team+

#### *Pilotage de l'étude :*

César Conforti, ingénieur civil EPFL, diplômé en transports  
Peter Giezendanner, architecte diplômé EPFL, urbaniste FSU REG A

#### *Responsable du domaine urbanisme :*

Peter Giezendanner, architecte diplômé EPFL, urbaniste FSU REG A

#### *Responsable du domaine mobilité :*

Hervé Ruffieux, ingénieur civil EPFL, diplômé en transports

#### *Chargés d'étude, territoire :*

Olivier Dalang, architecte diplômé EPFL  
Julien Guérin, géographe UNIL

#### *Chargés d'étude, mobilité :*

Véronique de Sepibus, ingénieur civil EPFL, diplômée en transports  
Anita Pugin, ingénieur civil EPFL, diplômée en transports  
Aurélien Odobert, ingénieur civil EPFL, diplômé en transports

### Consultants

#### *Urbanisme*

Bruno Marchand, architecte diplômé, Dr. ès sc. EPFL, bureau DeLaMa, Carouge

#### *Paysage*

Laurent Daune, architecte paysagiste, école d'ingénieurs de Lullier, Jussy

#### *Agriculture*

Alexandre Repetti, Dr. ès sc. ingénieur EPFL génie rural et environnement,  
aménagiste REG A, FSU, EMAC ingénieurs sàrl, Montreux

#### *Environnement*

C'S'D', ingénieurs conseils SA, Granges-Paccot  
Olga Darazs, Géologue / hydrogéologue diplômée  
Pascal Blunier, Dr. ès sc. ing. environnement EPFL

#### *Economie*

Pierre-André Jaccard, Dr. es sc. techniques EPFL, EGL Conseils SA,  
Le Mont-sur-Lausanne

#### *Communication*

Richard Quincerot, arch.- urb. dipl., Permis de Construire

